

den wundervollen Naturkranz rund um Wien vor der Devastation und der Bauspekulation schützen und erhalten will und gleichzeitig für die Neuanfiedlungen Grenzlinien und Bestimmungen festsetzt. □

Wien ist die einzige Stadt, die im Beginn ihrer Erweiterung die gegebene organische Grundlage nicht verfehlt hat. Die ehemaligen Wälle und Gräben um den alten Stadtkern (es sind nun gerade 50 Jahre her, daß ihre Umlegung beschlossen wurde) bestimmen die einzigartige und vielbewunderte Anlage der Ringstraße, die alle Radialhauptstraßen nach den verschiedensten Richtungen, in die Landschaft und in Reichs- und Landstraßen hinausführend, aufnimmt. Wieviel trotzdem verfäumt wurde, wissen wir, aber das gehört in ein anderes Kapitel. Die Häufung von Monumentalbauten auf dem Ring ohne baukünstlerische Schaufvorbereitung, ohne die nötige Raumatmosphäre, dieses bloße Anreihen von Architektur an sich, ohne organische Übergänge oder Zusammenhänge, darin besteht der Hauptfehler, aber es ist nicht alles, wenn man bedenkt, welche herrlichen, baukünstlerischen Denkmäler der älteren Zeit schwinden mußten, um diesen erhabenen Banalitäten Platz zu machen. Durch die Beseitigung der äußeren Linienwälle rund um die Vorstädte entstand ein zweites konzentrisches Ringgebilde, der Vorortegürtel, und als dritter Ring soll sich das Bruchstück der um den Bergkranz rund um Wien laufenden Höhenstraße anschließen. So entstand aus natürlichen Verhältnissen heraus ein höchst organisches Stadtgebilde, das trotz der erlittenen Schäden während des Architekturtieffstandes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch immer bewundernswert ist. □

Berlin hat alle diese Möglichkeiten verfäumt. Das Projekt des Wiener Wald- und Wiefengürtels und weiterhin das Vorbild der Wiener Stadtanlage war für die Idee des Generalbebauungsplanes für Groß-Berlin bestimmend. Ein Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für Groß-Berlin wird ausgeschrieben, der zunächst in großen Zügen Vorschläge enthalten soll über die Verkehrsanforderungen, über die Verteilung der verschiedenartigen Besiedlungen und über die Freihaltung großer Flächen.

Für den Verkehr sind zu berücksichtigen die Hauptverkehrsstraßen (Radial- und Ringstraßen), gegebenenfalls in Form von Parkstraßen, auch mit Radfahr-, Automobil- und Reitverkehr.

Eisenbahnen für Personen- und Güterverkehr mit allen Anschlüssen des Stadt- und Fernverkehrs. □

Wasserstraßen mit allen Verbindungen und Verkehrsarten auf Kanälen und Häfen. □

Für die Verbauung ist die Verteilung der Industrie-, Fabriks-, Geschäftsviertel (Miethaus- und Landhausviertel) vorzusehen. Was den Wald- und Parkgürtel betrifft, beziehungsweise die Freihaltung von Flächen, so sind außer den Gartenanlagen die Seen und Teiche zu berücksichtigen, Plätze für Ausstellungen und Volksbelustigungen zu schaffen, Luftschiffahrtsanlagen und Rennbahnen, Truppenübungs- und Schießplätze und Friedhöfe. Die Durchdringung der bebauten und offenen Flächen ist natürlich ein erstrebter Vorzug, so daß jeder Stadtbewohner höchstens einen Kilometer von einer solchen weiträumigen, unverbauten Anlage entfernt sei. □

Ein besonderer Entwurf von durchgearbeiteten Teilplänen wird hinsichtlich der Bebauung erwartet, sowie Abänderungsvorschläge für bereits bebaute Stadtgebiete, wobei Baupläge für Denkmäler und öffentliche Bauten vorzusehen sind, Spiel-, Turn- und Sportplätze, und den dazugehörigen Baulichkeiten, Pachtgärten und Laubenkolonien, Waldschulen und Heimstätten. □

Es ist klar, daß nur eine künstlerische Lösung befriedigen kann. Es kommt nicht auf die einzelnen Ausschmückungen an. Die Kunst muß an der Anlage selbst sein. Die Kunst im Städtebau ist

organische Zweckmäßigkeit, sachliche Vollendung. Daran fehlt es an allen Ecken und Enden. Wie sieht es mit dem lebensgefährlichen Verkehrswirrwarr auf dem Potsdamerplatz aus, an der Kreuzung Friedrichstraße-Leipzigerstraße, wie groß ist das Kleinwohnungselend, wie peinigend trist ist die Miethausverbauung der Vororte, wie kläglich die schachbrettartige Anlage der Villenkolonie! Wird der Generalregulierungsplan daran etwas ändern können? Jedenfalls liegt eine Arbeit für mehr als eine Generation vor. Alles wieder von vorn anzufangen ist die Aufgabe.

Nur Hauptpunkte des Zukunftsbildes können angedeutet werden. Was kann mit dem Tempelhoferfeld geschehen? Welche Möglichkeiten entstehen durch die Verlegung dieser oder jener Kasernen? Man denke an die Kasernen in der Friedrichstraße, in der Belle-Alliancestraße, in Moabit mit den weiten Geländen, an die Ulanenkaserne in der Invalidenstraße und den Exerzierplatz über das Gelände des Ausstellungsparkes und den Packhof hinweg, der mit dem Königsplatz in Verbindung zu bringen wäre, und die Spree wie das künftige Opernhaus in die monumentale Gestaltung einbeziehen könnte. Was wäre die Verlegung und Zusammenfassung des Potsdamer Bahnhofes, sowie die Verbindung des freiwerdenden Geländes für ein großartiges Problem? Oder die Umgestaltung der Umgebung des Alexanderplatzes mit dem Hinblick auf das neue Gerichtsgebäude in der Grunerstraße? Oder die Schönheit der zukünftigen Museumsinsel mit ihren jetzigen und später geplanten Bauten, wenn die schmerzlich empfundene Bahndurchschneidung beseitigt würde?

Dann die Verkehrsanlagen. Man weiß, daß die Hochbahnen die benachbarte Bebauung schädigen, daß für das Stadttinnere die elektrische Untergrundbahn den Vorzug vor der Straßenbahn verdient, daß für den Vororteverkehr Schnellbahnen als Einschnittbahnen zweckmäßig sind, in Form der alten Kanäle oder Grachten, daß eine Ringbahn im Verlauf des grünen Gürtels um die Stadt mit Stichbahnen erforderlich wird, daß für alle diese Linien zweckmäßige Entladeplätze gefunden werden müssen, daß den Wasserstraßen mit Omnibusdampfern auf der Spree, Havel und den Kanälen, wie auf der Alster in Hamburg, auf der Seine in Paris, auf der Themse in London, Leben zugeführt werden kann. Daß außer den Ringgebilden weit nach außen hin ausstrahlende Radialstraßen für alle Arten des Verkehrs erforderlich sind, zum Teil als Parkstraßen angelegt und zu großen städtischen Verkehrsstraßen entwickelt, wie die Potsdamer Chaussee, die Döberitzer Heerstraße, während andere nach Köpenick, nach Alt-Landsberg, nach Straßberg, nach Buch und Bernau, nach Tegel und Oranienburg fehlen. Daß endlich den Verkehrsstraßen am Wasser entlang ein großer Reiz zukommt, die nicht verbaut werden dürfen, wie die Spreeufer, und daß überhaupt der Verbauung der Wasserflächen, wie im Grunewald, Zehlendorf, Klein-Wannsee entgegenzutreten ist, wenn Flüsse und Seen im Großstadtbild überhaupt eine Rolle spielen sollen. Was die Plätze betrifft und Hauptstraßenzüge, so werden sternartige Gebilde zu vermeiden sein, ebenso in den Straßen das Fehlen von Augenruhepunkten. Wie in Wien z. B. Oberbaurat WAGNER die Regulierung des Karlsplatzes denkt, oder wie der Entwurf SEMPER^s für den Hofburgplatz in geschlossener Anlage mit bogenartiger Überspannung der Ringstraße durchgeführt wissen wollte, hat vorbildlichen Wert. Wie der Josephsplatz in Wien und die schönen alten Plätze aller Städte beweisen, soll die Hauptverkehrsstraße nur an einer Seite des Platzes, an seiner Hauptseite vorbeiführen, wenn diese Gebilde als Ruhepunkte, als Standorte der Denkmäler, ihren Zweck erfüllen sollen. Dagegen haben wir die Erfahrung, daß die Sternplätze, auf denen eine Menge Straßenmündungen zusammenprallen, nur Unsicherheiten und Verlegenheiten schaffen. Die