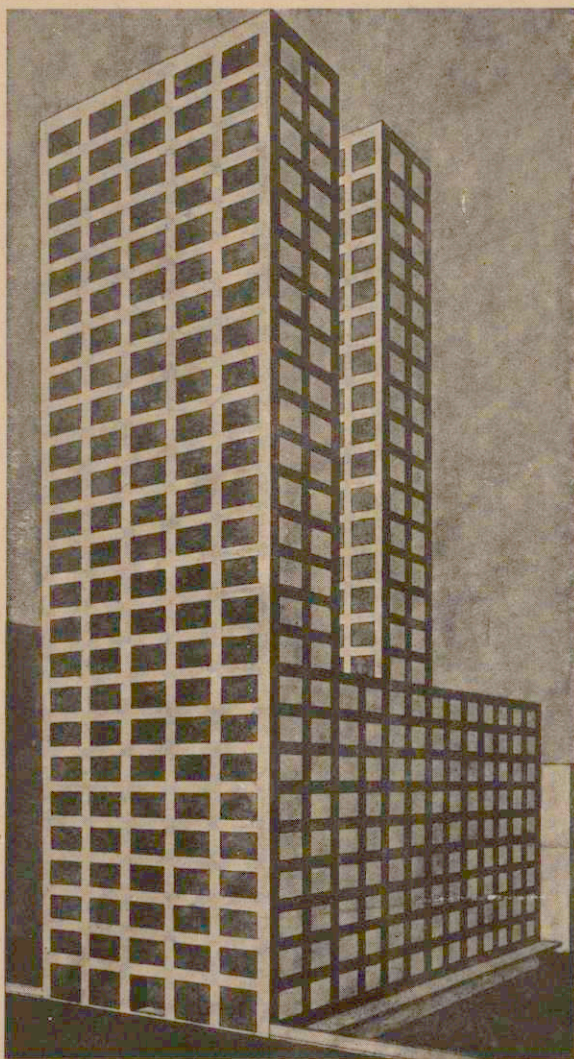


III 2: 18/19

04

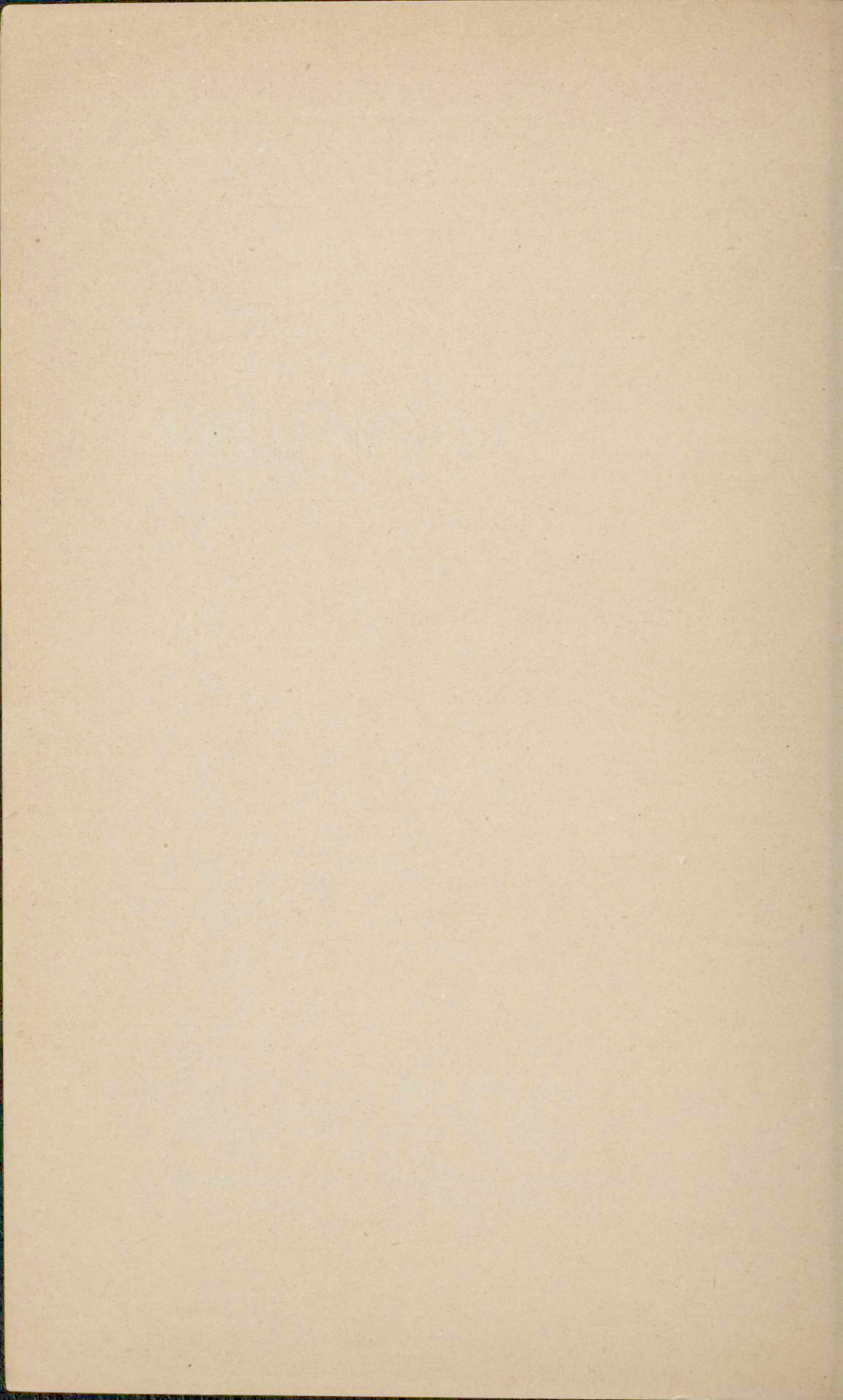
MERZ 18/19



LUDWIG HILBERSEIMER GROSSTADTBAUTEN

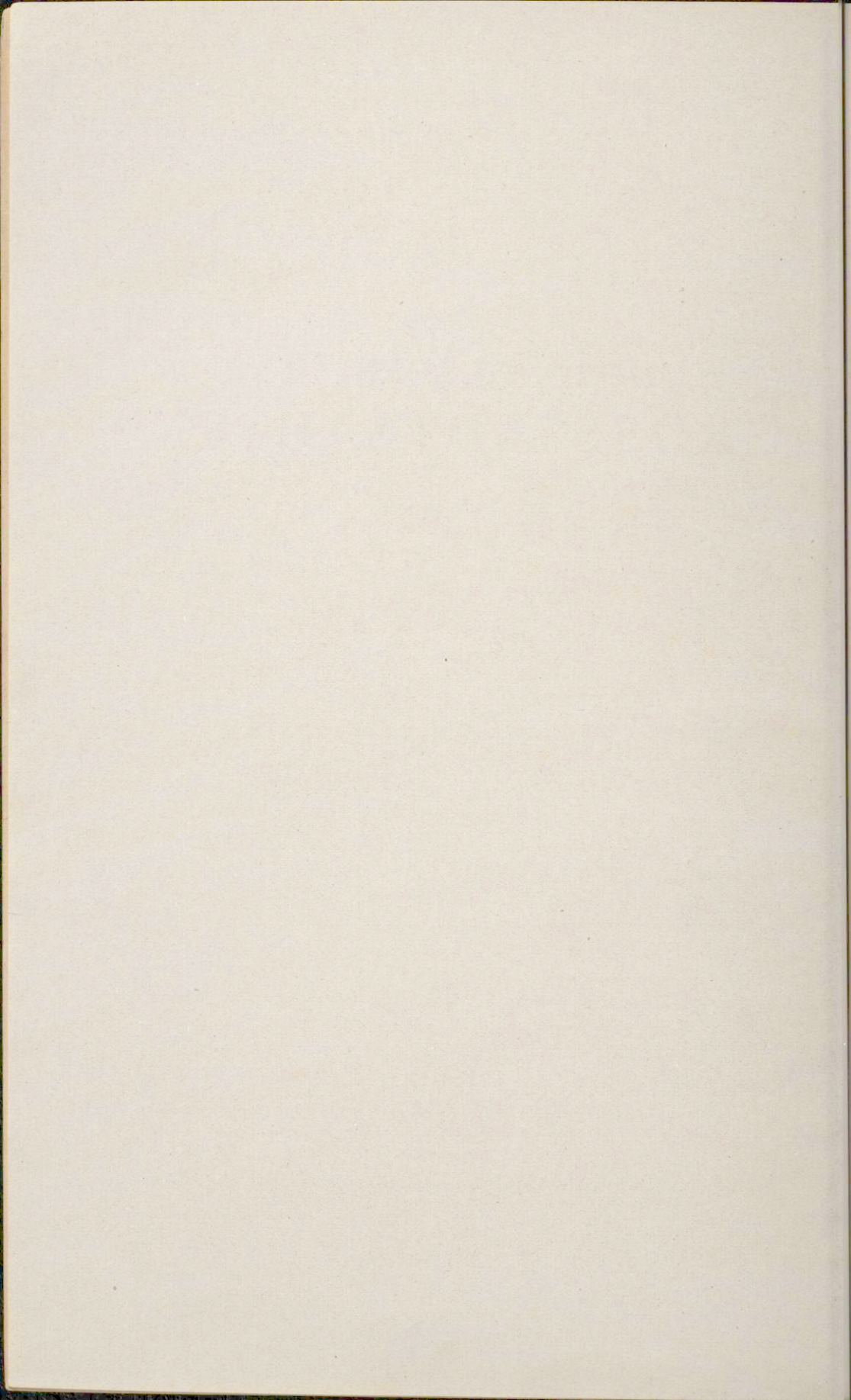
JAN.-APRIL 1926

MERZVERLAG HANNOVER
WALDHAUSENSTR. 5, II.



LUDWIG HILBERSEIMER
GROSSTADTBAUTEN

Alle Rechte, einschließl. des Uebersetzungsrechts, vorbehalten. Copyright by Apos -Verlag, Hannover
Gedruckt 1925 in der Buch- und Kunstdruckerei Peuvag, Hannover



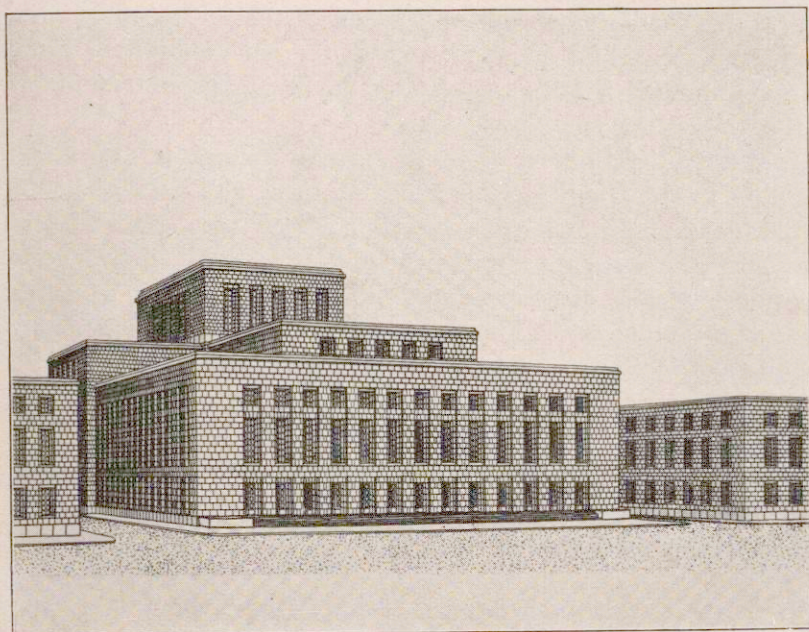


Abb. 1 Entwurf zu einem Theater 1912

ARCHITEKTUR

Der Historizismus vermittelte der Menschheit wesentliche Erkenntnisse. Ihre falsche Anwendung auf das Gebiet der Kunst hob diese zum größten Teil wieder auf. Vor allem in der Architektur. Die Erlernbarkeit und Anpassungsfähigkeit des Formenschatzes der Vergangenheit erzog eine Reihe von Epigonen-geschlechtern, die die ganze Welt verantikten, vergotikten, verrenaissenceten, verbarockten. Architektur wurde mehr und mehr zu einer rein dekorativen Angelegenheit. Mit ihrer fortschreitenden Akademisierung verlor sie mehr und mehr jeden organischen Zusammenhang mit dem sie eigentlich erzeugenden Leben. Jeder belebende Gegenwartszusammenhang wurde ignoriert. Unter Verkennung seiner wesentlichsten Faktoren wurde das architektonische Problem als rein formales betrachtet, hinter dekorativen Stilatrappen schöpferisches Unvermögen zu verbergen gesucht. Die Aesthetik ließ die Architektur lediglich als optisches Problem der Form gelten. Aber ihr Wesen liegt tiefer, erschöpft sich nicht in bloßen optischen Eindrücken. Architektur

kann nicht isoliert betrachtet werden. Architektur steht immer mit der Gesamtheit der sie begleitenden soziologischen, ökonomischen und psychologischen Umstände in Beziehung und ist deren künstlerischer Ausdruck.

Architektur ist Raumschöpfung. Ihre Grundlage ist das Raumgefühl. Durch Objektivierung in der Materie wird das Raumgefühl wahrnehmbar gemacht, der materielle Stoff nach einer Idee geformt. Die Formung des materiellen Stoffes nach einer Idee bedeutet zugleich die Formung des ideellen Stoffes nach den Gesetzen der Materie. Durch Zusammenschluß beider Momente in eine einzige Form entsteht Architektur. Diese ist daher ebenso abhängig von der Raumidee, wie von der raumumschließenden Materie, kommt erst durch ihre unlösbare Verbundenheit zustande, wird durch den Gestaltungsprozeß verwirklicht.

Die Gestaltung hat daher eine doppelte Funktion, zweierlei Stoff zum Gegenstand, bewirkt eine doppelte Abtrennung gegen die Natur, löst den materiellen wie den ideellen Stoff aus allen bisherigen Zusammenhängen, vereinigt beide, bindet sie nach bestimmten Gesetzen, macht sie zu einem einheitlichen, in sich geschlossenen Organismus, und stellt damit eine räumliche oder zeitliche Begrenztheit dar.

Mit dieser Betonung des Formalen soll die Bedeutung des Inhalts und anderer Momente nicht verkürzt werden, denn gerade sie sollen durch die Gestaltung realisiert werden. Daher kann eine Form nur dann vollkommen sein, wenn sie dem Inhalt in jeder Hinsicht gemäß ist. Da alles Vorstellbare Inhalt des Kunstwerkes sein kann, ist auch das Zweckmoment von der Gestaltung nicht ausgeschlossen, ja, es wird geradezu bei der Architektur zum ideellen Stoff und wird durch Gestaltung gezwungen, Form zu werden. Die Architektur ist in viel höherem Maße als die anderen Künste mit der Materie verwurzelt. Diese der formalen Gestaltung zu unterwerfen, ist eine ihrer Hauptaufgaben.

Außenbau und Innenbau bedingen sich gegenseitig. Die Gliederung des Innenraumes bestimmt die Gestaltung des Außenbaues, wie umgekehrt der Innenraum von den Grundzügen der äußeren Gestaltung abhängig ist. Außenbau und Innenraum begrenzen einander in den Außenflächen des Baukörpers. Diese als Kon-

zentration beider Raumverhältnisse bilden die eigentliche architektonische Form. Die allseitige Uebereinstimmung von Innen- und Außenbau schafft die zur Vollendung erforderliche Proportionalität. Bei einräumigen Gebäuden ist diese Uebereinstimmung leicht zu erzielen. Komplizierter werden die Verhältnisse mit der steigenden Zahl der Räume und Geschosse. Von selbst wird sich durch das Uebereinanderschichten der Geschosse eine horizontale Gliederung des Baukörpers ergeben, während die einseitige Betonung der Vertikalen bei einem horizontal geschichteten Gebäude sinnwidrig ist.

Das Verhältnis von Innenbau zu Außenbau wird wesentlich durch den Grundriß festgelegt. Beide bedingen einander. So wird der Grundriß für die allgemeine Gestaltung von größter Bedeutung. Von der äußeren Erscheinung muß sich der Grundriß ablesen lassen und umgekehrt. Der Grundriß bringt die dritte räumliche Koordinate zur Horizontalen und Vertikalen, die Tiefe. Er wird daher unwillkürlich mit umfaßt. Er ist die Horizontalprojektion des Bauwerks, das er mit den Vertikalprojektionen, Schnitten und Ansichten geometrisch bestimmt und festlegt.

Die Architektur der Gegenwart unterscheidet sich von der der Vergangenheit vor allem durch ihre andersartigen soziologischen Voraussetzungen. Aus den neuen zwecklichen Anforderungen ergeben sich zugleich formale Eigentümlichkeiten, die für die heutige Architektur durchaus bestimmend sind. Sie sind das Neue und Belebende, stellen geformt das heute gültige künstlerische Moment dar. Wir bedürfen heute keiner Kathedralen, Tempel und Paläste, sondern Wohnhäuser, Geschäftshäuser und Fabriken, die allerdings wie Kathedralen, Tempel und Paläste gebaut wurden. Das Wohnhaus, das Geschäftshaus, die Fabrik sinnvoll zu gestalten ist eine der wesentlichsten Aufgaben heutiger Architektur. Reine Typen dieser Gebäudearten haben sich noch nicht herausgebildet, sie müssen erst noch geschaffen werden. Bei der Gleichartigkeit des Gebrauchszwecks ermöglicht sich eine umfassende Typisierung und damit eine Industrialisierung des gesamten Bauwesens, eine notwendige Arbeit, zu der heute noch nicht einmal der Anfang gemacht worden ist. Die Architektur hat sich bisher der Normalisierung, die der gesamten

Industrie zugrunde liegt, zu entziehen versucht. Sie beruht noch auf individuellen, handwerklichen Grundlagen, während die gesamte Gegenwart auf kollektiv-industrielle Voraussetzungen gegründet ist. Ignoranz von Notwendigkeiten hat bisher immer nur zur Erstarrung geführt. Und was ist mehr erstarrt als die Architektur der Gegenwart? Schöpferkraft offenbart sich aber gerade darin, Gegebenheiten restlos zu verarbeiten, eine ihnen adäquate Form zu finden.

Architektur ist wesentlich abhängig von der Lösung zweier Faktoren: der Einzelzelle des Raumes und des gesamten Stadtorganismus. Der Raum als ein Bestandteil des in Straßenblocks zusammengefaßten Hauses wird dieses in seiner Erscheinungsform bestimmen und wird so zum Gestaltungsfaktor der Stadtanlage, dem eigentlichen Ziele der Architektur. Umgekehrt wird die Gestaltung des Stadtplanes wesentlichen Einfluß auf die Bildung des Raumes und der Häuser gewinnen.

Der Raum, seine Gestaltung aus den ihn erzeugenden Elementen, ergibt einen großen Komplex schöpferischer Möglichkeiten. Durch ein neues Raumgefühl entstehen neue Beziehungen räumlicher Gegebenheiten. Durch die Organisation der Einzelräume vermittelt des Grundrisses entsteht das zweckmäßig einen ganzen Straßenblock umfassende Haus. Dabei ergeben sich weitgehende Beziehungen formaler Art, wird eine umfassende Formsynthese ermöglicht. Nächst der kubischen Masse, die durch die formbildende Kraft des Grundrisses, die Stockwerksanzahl und den Silhouettenbildenden oberen Abschluß entsteht, ist die Teilung und Durchbrechung der Gebäudeflächen durch Oeffnungen von wesentlicher Bedeutung. Das architektonische Problem besteht hier darin, Vorsprünge, Rücksprünge und Vertiefungen organisch aus dem Baukörper zu entwickeln. Der Vorsprung wird zur positiven Funktion der zusammengefaßten Fläche, der Rücksprung und die Vertiefung mit ihren Dunkelheiten zur negativen. Beide Raumfunktionen bestimmen als stärkste Gliederungsfaktoren entscheidend den Rhythmus des Baukörpers. Selbst große Oeffnungen, vertieft liegende Raumteile sind als raumbildende Elemente organisch dem Baukörper einzufügen. Sie müssen aus einem Formzerstörenden zu einem Formbildenden werden. Die

Schärfe und Genauigkeit der rhythmischen Akzentuation ist abhängig von dem Verhältnis der Form zum Licht, beruht auf dem Kontrast der Helligkeit der Fläche zu den sie unterbrechenden dunklen Vertiefungen.

Identität von Konstruktion und Form ist unerläßliche Voraussetzung der Architektur. Zunächst erscheinen beide entgegengesetzt, aber gerade auf ihrer Verbindung, ihrer Einheit, beruht Architektur. Konstruktion und Material sind die materiellen Voraussetzungen der architektonischen Gestaltung, stehen zu dieser in steter Wechselbeziehung. So beruht die griechische Architektur auf dem durch die Steinkonstruktion bedingten Wechsel von Vertikalen und Horizontalen, nutzt vollkommen die Möglichkeiten des Werksteins bei Wahrung der Einheit des Materials aus. Ein griechischer Tempel ist ein vollkommenes Ingenieurwerk in Stein. Durch die Konstruktion von Bogen und Gewölbe haben die Römer den einfachen Wechsel von Vertikalen und Horizontalen wesentlich bereichert, jedoch die Einheit des Materials aufgegeben, durch Trennung in Tragrippen, Füllwerk und Verblendung die bis zur Gegenwart charakteristische Kompositbauweise geschaffen, die vor allem die Umrahmung der Oeffnungen und die Abdeckung der Geschoßabsätze mit Werkstein bedingte. Durch das Uebereinanderstellen mehrerer durch Säulenordnungen gegliederter Geschosse entstand die übliche Horizontalgliederung mehrgeschossiger Gebäude, ein Prinzip, das erst Michelangelo durchbrach. Er faßte erstmalig mehrere Geschosse unter einer Ordnung zusammen. Damit beginnt die absolute Dekorativität der von der Antike abgeleiteten Bauformen. Diese verloren ihren konstruktiv gliedernden Sinn mehr und mehr, bis sie schließlich zur völligen Attrappe wurden: Die Architektur des 19. Jahrhunderts.

Erst die Großstadtarchitektur hat durch ihre neuartigen Bauaufgaben neue Konstruktionen und neue Materialien zur unabwendbaren Forderung gemacht. Als Baustoffe können bei Großstadtbauten nur Materialien verwandt werden, die größte Raumausnutzung ermöglichen, gesteigertste Widerstandskraft gegen Abnutzung und Witterungseinflüsse mit größter Festigkeit vereinen. Eisen, Beton und Eisenbeton sind die Baumaterialien,

die die für die großstädtischen Anforderungen notwendigen neuartigen Konstruktionen ermöglichen, Konstruktionen zur horizontalen oder bogenförmigen Ueederdeckung weitgespannter Räume und weitvorspringende, freitragende Auskragungen. Beton und Eisenbeton sind Baumaterialien, die der Phantasie des Architekten relativ keine Grenzen setzen. Wir meinen damit nicht ihre Formbarkeit, die Möglichkeit, vermittels des Gießens alle Materialhemmungen zu überwinden, im Gegenteil: ihre konstruktiven Konsequenzen, die Möglichkeit, ein vollkommen homogenes Bauwerk herzustellen, Zusammenfassung tragender und getragener Teile, Ermöglichung seiner Massenbegrenzungen, Erübrigung jeder Abdeckung und Einfassungsgliederung. Durch die konstruktiven Möglichkeiten des Eisen- und Eisenbetonbaues ist das alte Stützen und Lastsystem, das nur ein Bauen von unten nach oben und hinter die Front zurück ermöglichte, überwunden worden. Beide ermöglichen auch ein Bauen nach vorn, ein Auskragen über die Stützen hinaus, ermöglichen eine vollkommene Trennung in tragende und getragene Teile, Reduzierung der Tragkonstruktion auf wenige Punkte, Auflösen des Bauwerks in ein tragendes Skelett und in nicht tragende, sondern nur umschließende und trennende Wände. Damit ergeben sich nicht nur neue technische Probleme und Materialprobleme, sondern vor allem auch ein neues, architektonisch-optisches Problem, eine völlige Veränderung der scheinbar so festbegründeten statischen Erscheinungsform des Bauwerks.

Der Architekt wird in Zukunft darauf verzichten müssen, Bauwerke äußerlich zu verschönern oder ihnen eine monumental sein sollende Maske aufzuprägen. Er muß den gesamten Formenballast, mit dem ihn eine gelehrte Erziehung belastet hat, vergessen. Vorbildlicher als das Dekorationsschema irgendeines Stils ist für ihn die Oekonomie eines D-Zug-Waggons oder eines Ozeandampfers. Er muß die Lösung der neuen Aufgaben organisch aus Gebrauchszweck, Konstruktion und Material entwickeln. Vor allem wird er das Interesse dem konstruktiven Problem zuwenden müssen, denn das Neue kann nur unter Zugrundelegung des Konstruktiven und Funktionellen entstehen. Die konstruktive Idee muß von architektonischem Geiste durch-

drungen sein, der ingenieurhafte Drang nach Charakteristik darf nicht durch vorgefaßte Formvorstellungen aufgehoben werden. Dem Architekten ist durch den Zwang der Arbeitsteilung und durch seine Ignoranz die Herrschaft über die konstruktiven Elemente entglitten. Nur wenn er sie wiedergewinnt und schöpferisch beherrscht, wird er über die Unfruchtbarkeit seines Epigonentums hinaus zu wirklich schöpferischen Leistungen kommen. Nur die Gestaltung des Funktionellen wird zu reiner Architektur führen. Die konstruktive Funktion muß als Architektur erfaßt, die Gespanntheit ihrer Verhältnisse, die Konstruktion selbst über ihre Materialität hinaus zur architektonischen Form werden. Künstlerisches Wollen wird zwar stets von entscheidendster Bedeutung sein, aber dieses Wollen ist dadurch charakterisiert, daß es keines der die Einheit bestimmenden Elemente außer acht läßt. Errechnete Konstruktion und instinktives Massen- und Formgefühl müssen eins, sich Widersprechendes als Einheit gestaltet werden. Mathematik und Aesthetik schließen sich nicht aus, sie sind gleichberechtigte Hilfsmittel, geradezu die Basis jeder Architektur.

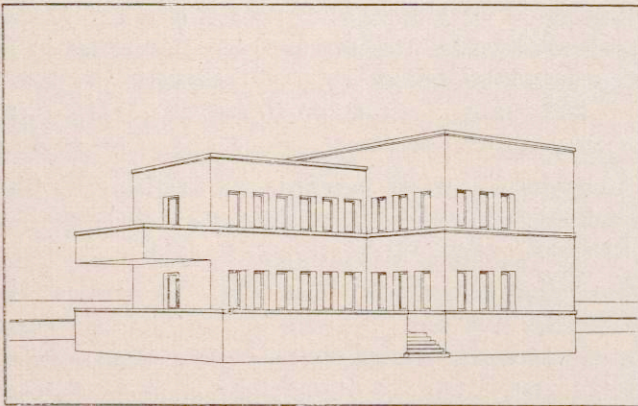


Abb. 2 Wohnhaus

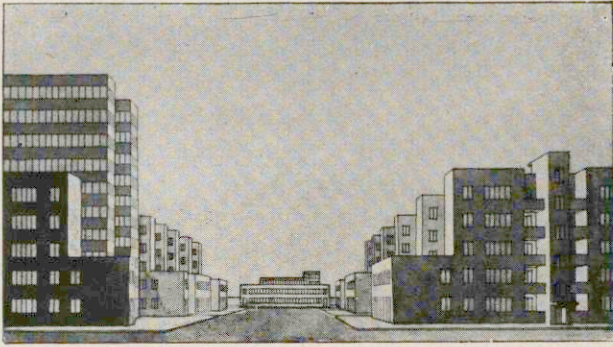


Abb. 3 Ladenstraße einer Wohnstadt. S. Abb. 23 u. 25

GROSSTADT UND STÄDTEBAU

Die Großstadt als wirtschaftlicher Typ ist eine Schöpfung der Neuzeit. Sie ist die natürliche und wirtschaftliche Folge der Industrialisierung der Welt. In erster Linie erscheint sie als eine Schöpfung des allmächtigen Großkapitals, als eine Ausprägung seiner Anonymität. Sie ist ein Stadttypus von eigenartigen wirtschaftlich-sozialen und kollektiv-psychologischen Grundlagen. Tausendfach verstärkter Lebensrhythmus verdrängt in raschem Tempo das Lokalindividuelle. Die Großstädte gleichen sich in gewissen Zügen derartig, daß man von einer Internationalität ihres Gesichts reden kann. Die Großstadt ist nicht einfache Vergrößerung des historisch gewordenen Stadttypus. Sie unterscheidet sich von diesem der Art, nicht nur der Größe nach. Die heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse bedingen die Großstädte und werden gleichzeitig durch sie bedingt. So wird es erklärlich, daß der Großstadttyp am stärksten in den Ländern ausgebildet ist, die in den letzten Menschenaltern die angespannteste wirtschaftlich-industrielle Entwicklung durchgemacht haben.

Das 19. Jahrhundert hat den Staaten eine Entwicklung gebracht die sie überraschte, zu völlig unzureichenden Maßnahmen führte, die sie organisatorisch nicht beherrschten. Mit überraschender Fülle drängte eine Menge von Kräften zu Großstadtbildungen, ohne daß es gelungen wäre, Herrschaft über diese zu gewinnen, sie zu organisieren, ihren vitalen Ueberschuß der Allgemeinheit

dem Volksganzen nutzbar zu machen. Statt planvoll allen erdenklichen öffentlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, versuchte man ohne Rücksichtnahme auf gemeinsame Interessen, ohne an die Zukunft zu denken, lediglich das Tagesbedürfnis zu befriedigen. Verantwortung über den Tag hinaus wurde unbedenklich zurückgestellt. Daher fehlt den Großstädten jede organisierende Gestaltung. Ihr Hauptcharakteristikum ist daher ihre Desorganisation. Der organisatorische Geist, wie er etwa in der Betriebsführung großer Industrie- und Handelskonzerne zum Ausdruck kommt, wurde bei der Anlage und dem Ausbau der Großstädte völlig mißachtet. Dort hat das Prinzip der Arbeitsteilung planvoll den gesamten Betrieb organisiert, hier geht alles bunt durcheinander. Wohnviertel sind mit lärmenden und qualmenden Fabrikanlagen oder mit lebhaften Verkehr hervorrufenden kommerziellen Bauten durchsetzt. Die notwendige Raumnutzung der City wurde völlig unbedacht auch auf die Wohnviertel übertragen. Straßen wurden schematisch angelegt, ohne Rücksicht auf ihre besonderen Zwecke. Es wurde nicht erkannt, daß Straßen und Baublocks nicht einfach willkürlich über das Gelände ausgebreitet werden dürfen, sondern ganz bestimmte Bedürfnisse zu erfüllen haben. Lage zur Sonne, Durchlüftbarkeit der Blocks, Forderungen, die bei jeder Kleinsiedelung als selbstverständlich angesehen werden, wurden bei Großstadtplanungen völlig ignoriert, die Bauordnung einseitig auf alle Gebäudearten zugeschnitten, ohne Differenzierung nach Zwecken. Straßenbreiten wurden ebenso nach einem Schema bestimmt. Die Folge ist der chaotische Zustand, in dem sich heute fast alle Großstädte befinden. Diese Chaotik kommt zum vollen Durchbruch, wenn, wie das heute in allen Weltstädten der Fall ist, das Verkehrsproblem unlösbare Aufgaben stellt. Denn während das Wohnungsproblem immer ignoriert wurde, drängt das Verkehrsproblem unerbittlich zu Lösungen, von denen die Weiterexistenz der Großstädte abhängt. Wie beim Wohnungsbau sich alle Reformtätigkeit der Architekten der Fassade zuwandte, das Grundlegende, die Grundstücksteilung, blieb Spekulantem überlassen, und über den Grundriß wachte die Baupolizei, so auch im Städtebau, dem wesentlichsten Problem aller Architektur. Der Architekt betrachtete den Städtebau als eine Möglichkeit, Dekorativität entfalten zu können. Aber die Aufgabe des Städtebauers ist keine dekorative, sondern eine organisatorisch-gestaltende, deren Lösung höchste Verantwortung voraussetzt. Die Elemente des Städte-

baues sind nicht Prachtbauten und Prachtstraßen, sondern Wohnstätten und Verkehrswege. Was der Raum, das Haus im Kleinen, ist die Stadtanlage im Großen: eine umfassende Organisation und Gestaltung wechselseitiger Bedürfnisse und Beziehungen. Die Aufgabe des Städtebauers greift weit über die Gegenwart hinaus. Er bestimmt in großen Zügen die Stadt und das städtische Leben der Zukunft. Daher ist es unerlässlich, jeder Stadtanlage einen umfassenden Plan zu Grunde zu legen, der mit Ueberlegung und Sorgfalt den verschiedenartigsten Bedürfnissen eines werdenden Gemeinwesens Rechnung trägt, seine geographische und topographische Lage berücksichtigt, seine staatliche, wirtschaftliche und produktive Bedeutung nicht außer acht läßt. Wichtig ist vor allem die Festlegung der Verkehrsmittel: Bahnen, Kanäle und Führung der Hauptstraßen. Sie sind die Pulsadern des gesamten Organismus. Von gleicher Bedeutung ist die Unterteilung in Wohn-, Geschäfts- und Industrieviertel, entsprechend den Gegebenheiten und der Eigenart des Geländes und unter Berücksichtigung der entsprechenden Bedürfnisse.

Im Gegensatz zu den sogenannten natürlichen Stadtanlagen des Mittelalters beruht der Stadtplan der Großstadt auf dem sogenannten künstlichen, geometrischen System, gegen das kein wesentlicher Einwand vorgebracht werden kann. Allerdings wurde es infolge seiner schematischen Anwendung im 19. Jahrhundert ungeheuer diskreditiert. Aus Bequemlichkeit, Gedanken- und Phantasielosigkeit hat man es völlig sinnlos angewandt, ohne Rücksicht auf das Gelände, ohne höhere Gesichtspunkte, ohne Sinn für Architektonik. Trotzdem entspricht die Anlage des Stadtplanes nach geometrischen Gesichtspunkten den Grundprinzipien aller Architektur. Die gerade Linie, der rechte Winkel waren immer deren vornehmste Elemente. Entspricht nicht auch die gerade Straße mit ihrer Uebersichtlichkeit eher unserem heutigen Empfinden und ordnenden Geist als die willkürlich gebogene? Man hat viel darüber gestritten, ob winklige, gebogene Straßen den geraden vorzuziehen seien. Hierüber allgemein entscheiden zu wollen erübrigt sich. Maßgebend sind allein das praktische Erfordernis und das künstlerische Empfinden. Für den schöpferischen Menschen sind Systeme nur Mittel zur Gestaltung. Je nach den Gegebenheiten und Absichten des Gestaltenden wird die Straße bald gebogen, bald gerade verlaufen müssen. Unzutreffend aber ist die weit verbreitete Meinung, daß Unebenheiten des Geländes geometrische

Planung schlechthin ausschließen. Das Barock hat den Beweis erbracht, daß selbst auf unebenem Gelände eine durchaus gesetzmäßige, geometrische Anlage errichtet werden kann, wie die auf den Hügeln des Avon erbaute Stadt Bath bei Bristol zeigt.

Neben der Organisation der Stadt, ihrer Erfordernisse ist die Gestaltung des Geländes eine der Hauptaufgaben des Städtebaues. Vom künstlerischen Gesichtspunkte und vom praktischen Bedürfnis ausgehend wird man für jede Gegebenheit eine entsprechende Lösung finden. Um das unübersehbare Labyrinth der Großstadt zu einem räumlich erfassbaren Gebilde zu machen ist es unbedingt notwendig, die Gebäudehöhen zu differenzieren.

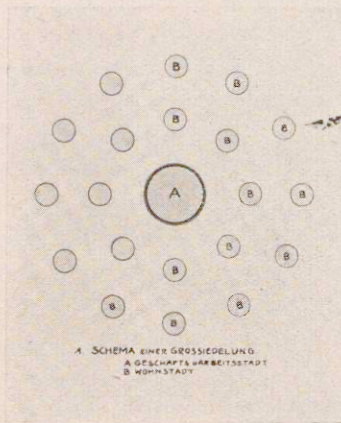


Abb. 4 Trabantenstadtsystem. S. Abb. 25

Durch Abstufung der Gebäudemassen kann der bisher unfaßbare Stadtorganismus sinnlich faßbar und sichtbar gemacht werden. So kann man durch den Wechsel der Gebäudehöhen und Oeffnung der Blocks neben Uebersichtlichkeit auch Weiträumigkeit in die Stadtanlage bringen und dadurch den Baukörper sichtbar und übersichtlich machen.

Die Unzulänglichkeit der bestehenden großstädtischen Wohnungsverhältnisse führte besonders in England zu dem Versuch, eine vollkommene Trennung der Wohngelegenheiten von den Geschäfts- und Arbeitszentren vorzunehmen. Diese Trennung oder Auflösung der Großstadt in Wohn- und Arbeitsstätten führt in ihrer Konsequenz zur Bildung des Trabantensystems, siehe Abb. 4 u. 25. Um den Kern der Großstadt, die Zentralstadt, der

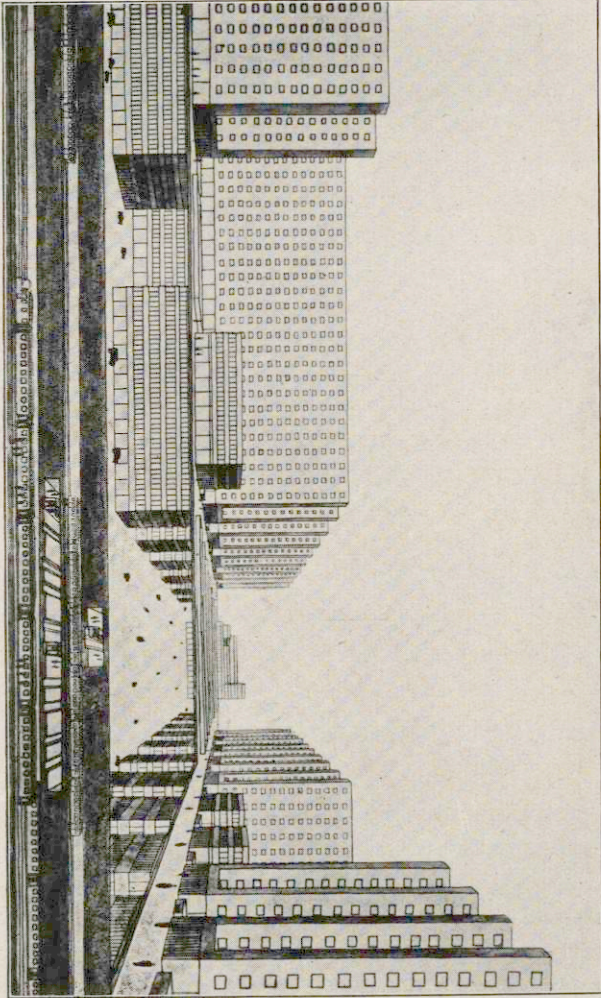


Abb. 5 Schema einer Hochhausstadt, Ost-Weststraße

in Zukunft nur noch Arbeitsstätte sein wird, liegen im Umkreise um denselben und in genügender Entfernung in sich abgeschlossene Wohnstätten, Trabantenstädte von begrenzter Bewohnerzahl, deren Entfernung von der Zentralstadt bei einem zweckmäßig ausgebauten Schnellbahnsystem eine ziemlich erhebliche sein kann. Bei aller lokalen Selbständigkeit dieser Wohnstätten bleiben sie doch Glieder eines Gesamtkörpers, bleiben eng mit dem Zentralkern verbunden, bilden mit ihm eine wirtschaftliche und verwaltungstechnische Einheit.

Dem unermesslichen Vorteil, den eine Trabantenstadtanlage für das Wohnungswesen bietet, steht der Nachteil gegenüber, daß eine solche Anlage die Verkehrsverhältnisse nicht verbessert. Mit der Lösung des Wohnungsproblems ist nur eines der beiden wesentlichsten Großstadtprobleme gelöst. Das ebenso wichtige Verkehrsproblem wird durch das Trabantensystem nicht im geringsten verändert. In der Zentralstadt wird daher der Verkehr dieselben Unzulänglichkeiten herbeiführen oder bestehen lassen. Die horizontale Ausbreitung einer Großstadtanlage und ein Trabantenstadtsystem darf als die Hypertrophierung des horizontalen Städtebaues angesehen werden, wird nie die Möglichkeit bieten, den sich immer weiter steigenden Verkehr der City einwandfrei zu regeln. Immer wird von den Außenbezirken alles nach der City drängen, die, wenn eine Stadt einmal eine gewisse Größe erreicht hat, einfach nicht mehr die Möglichkeit bietet, den Verkehr aufzunehmen, so daß schon heute die durch Hochhäuser beherrschten amerikanischen Großstädte verkehrstechnisch vollkommen chaotisch sind.

Aus diesem Tatsachenbestand ergibt es sich, neue Möglichkeiten zur Lösung des Städtebauproblems in verkehrstechnischer und wohnungshygienischer Hinsicht zu versuchen. Im Gegensatz zu den bisherigen horizontalen Stadtanlagen, die die Unmöglichkeit ihres Weiterbestehens als Großstadt mehr und mehr erweisen, muß die Stadt der Zukunft eine vertikale sein. Statt noch weiterer Ausbreitung in der Ebene weitere Konzentration, weitere Zusammenballung. Aufbauen der einzelnen Stadtelemente, funktionell voneinander geschieden, der Höhe nach, gewissermaßen zwei Städte übereinander, unten die Geschäftsstadt mit ihrem Autoverkehr, darüber die Wohnstadt mit ihrem Fußgängerverkehr, unter der Erde der Fern- und Stadtbahnverkehr, siehe Abb. 5 u. 6, eine Zukunftsaufgabe, deren Lösung zu einer unerbittlichen Forderung wird.

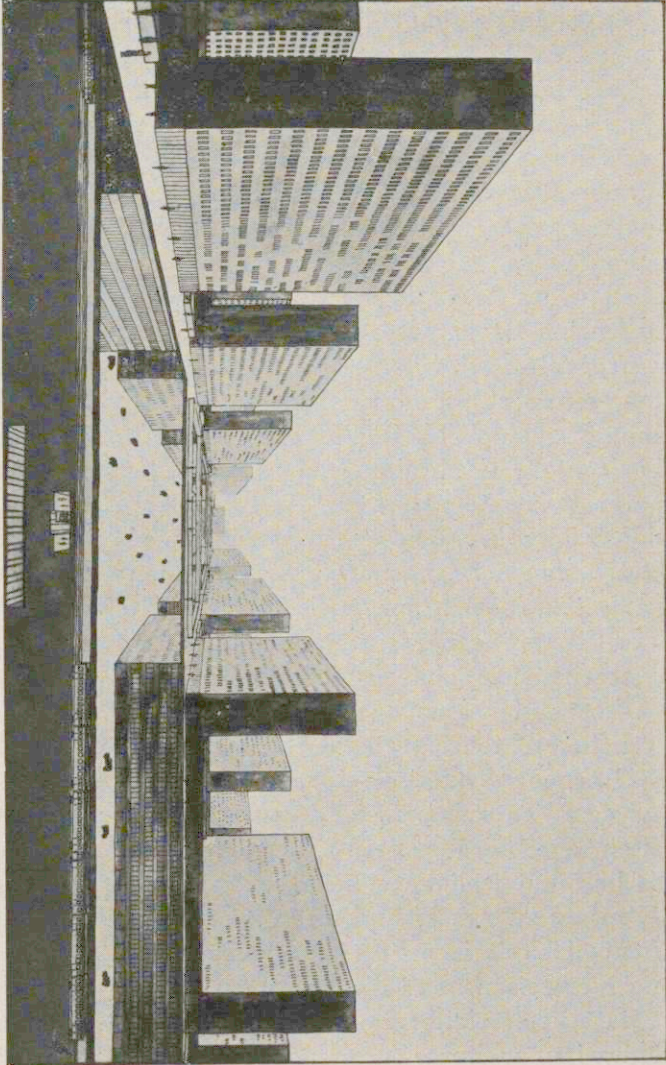


Abb. 6 Schema einer Hochhausstadt. Nord-Südstraße

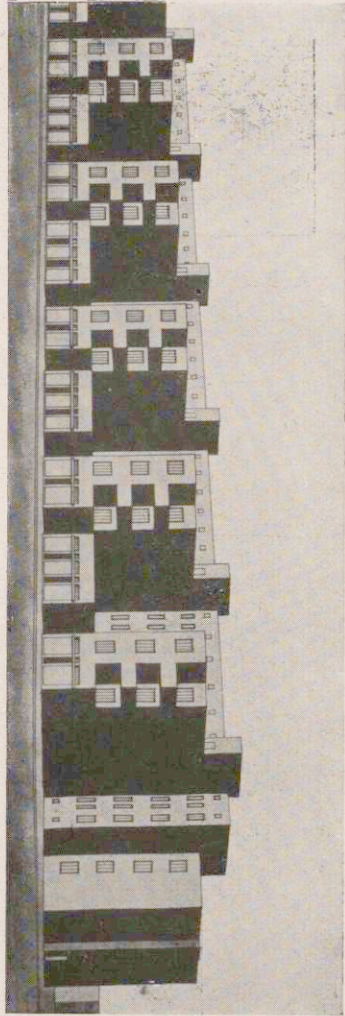


Abb. 7 Mietshausblock I. S. Abb. 20

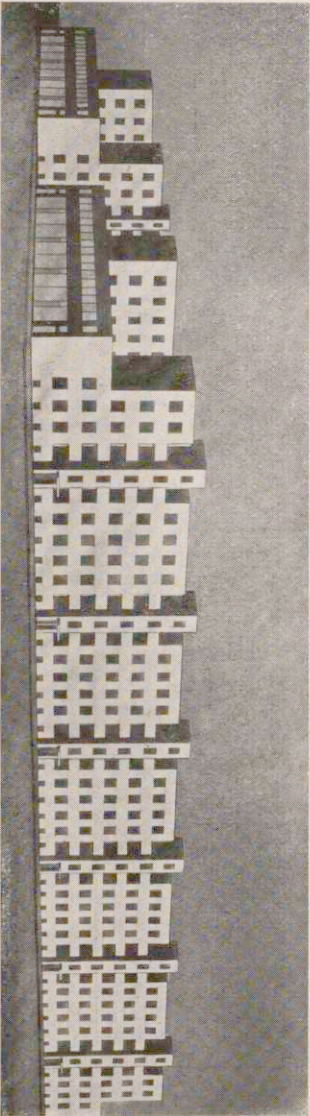


Abb. 8 Mietshausblock II. S. Abb. 21 u. 22

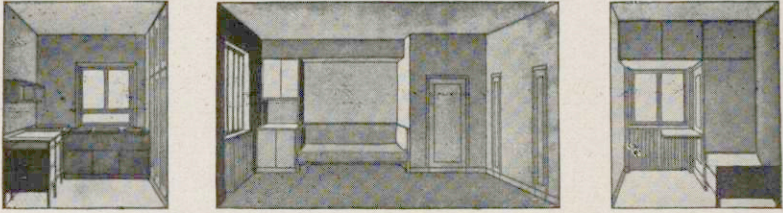


Abb. 9 Küche, Wohnzimmer, Schlafkabine. S. Abb. 23 u. 24

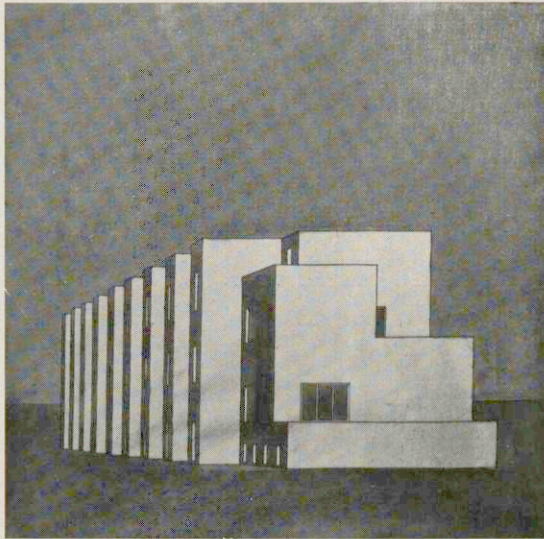


Abb. 10 Reihenhäuser I, Rückseite. S. Abb. 11 u. 26

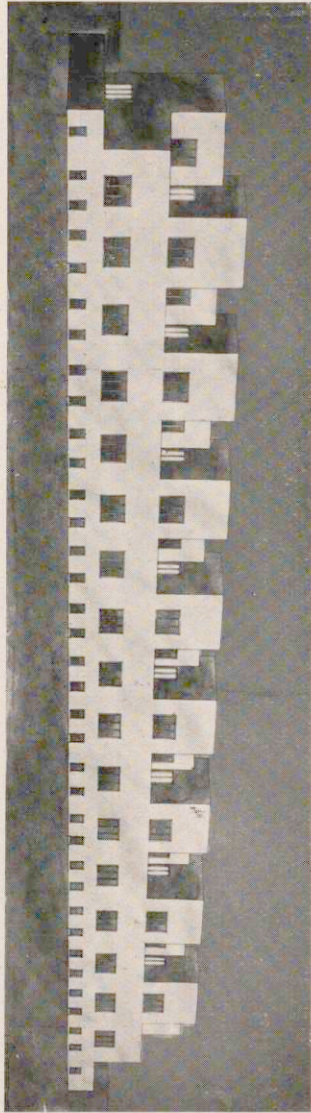


Abb. 11 Reihenhäuser I. S. Abb. 10 u. 26

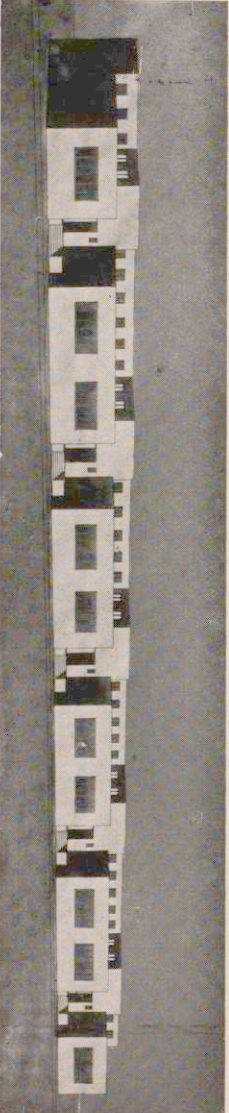


Abb. 12 Reihenhäuser II. S. Abb. 13, 14, 15 u. 27

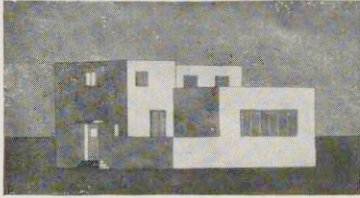


Abb. 13 Einzelhaus

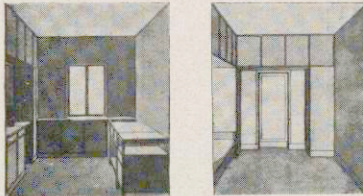


Abb. 14 Küche und Schlafkabine

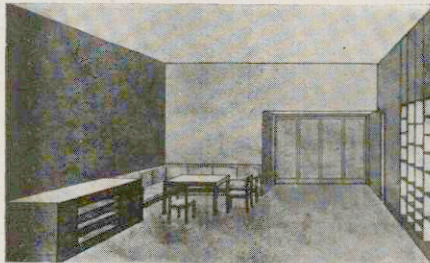


Abb. 15 Wohnzimmer

Abb. 13—15 Reihenhäuser II. S. Abb. 12 u. 27

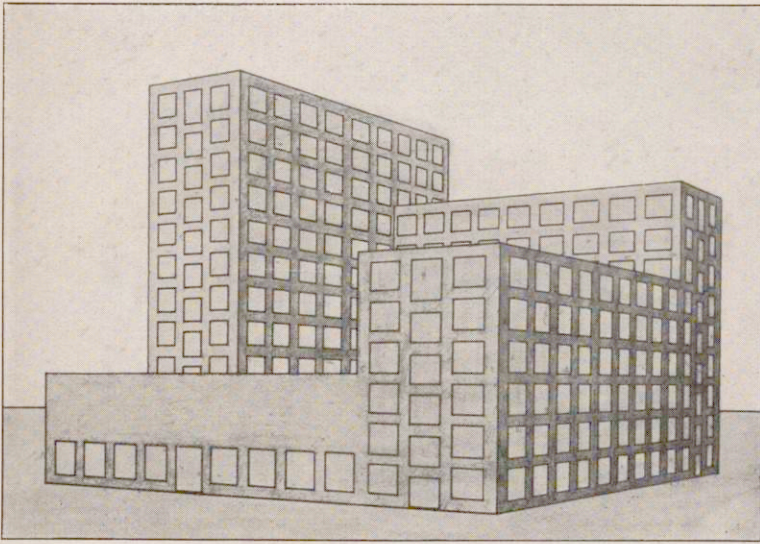


Abb. 16 Hochhaus, Fabrikanlage. S. Abb. 28

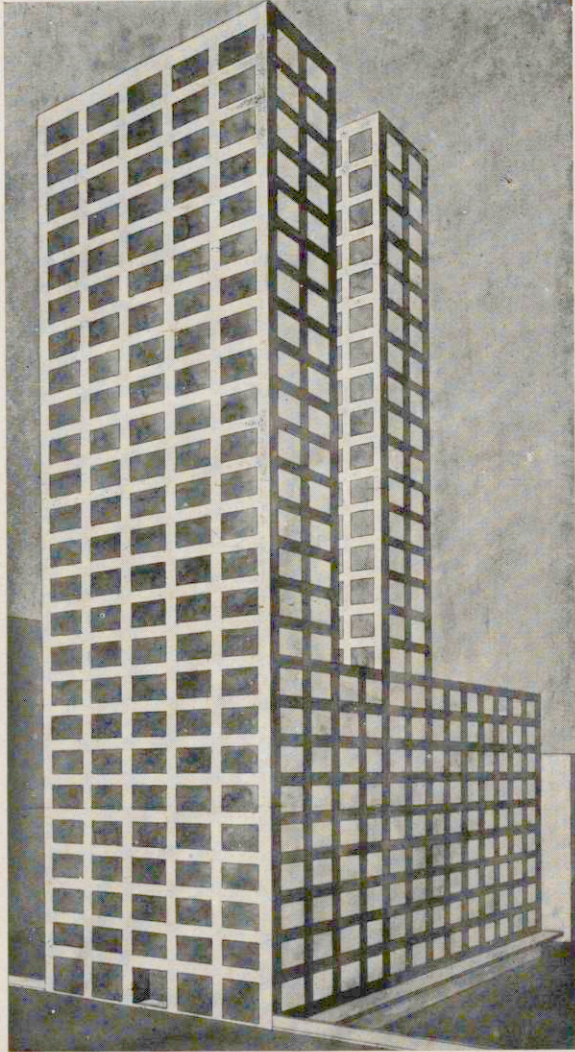


Abb. 17 Chicago Tribune. S. Abb. 29

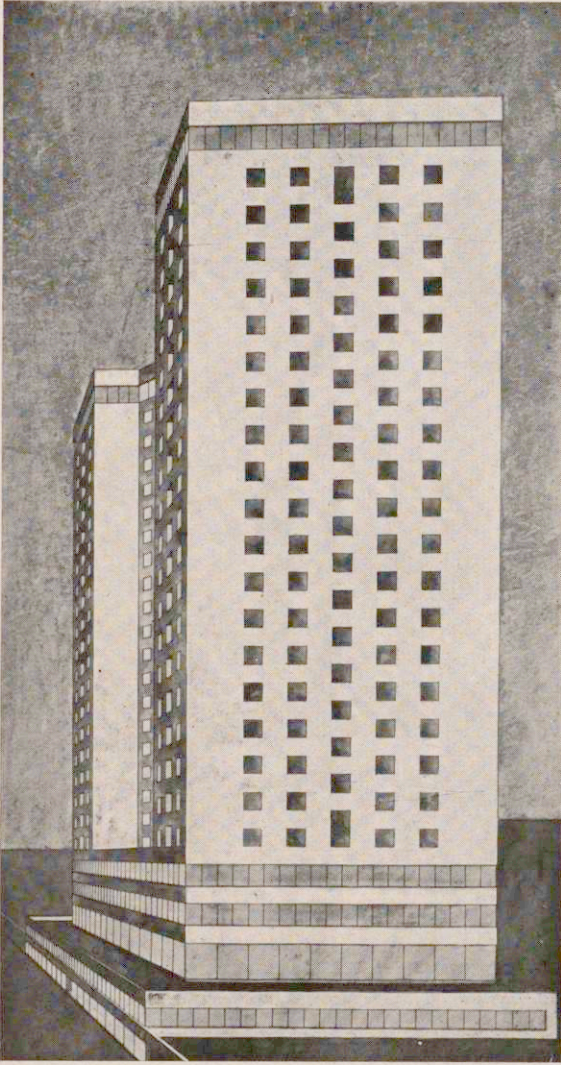


Abb. 18 Hochhaus. S. Abb. 30

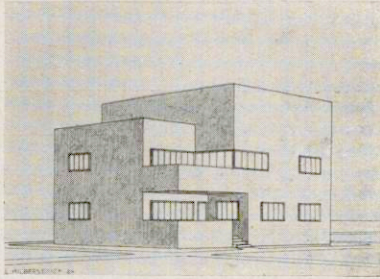


Abb. 19 Wohnhaus

ANMERKUNGEN

Das Mietshaus wurde bisher als vom gesamten Stadtorganismus unabhängig als selbständiges Gebilde, als Einzelhaus betrachtet und behandelt. Dies widerspricht aber völlig seinem Charakter als Massenhause. Denn einem solchen liegen vollkommen andere Voraussetzungen zugrunde. Es bedingt den Stadtorganismus und wird durch ihn bedingt. Damit wird das Problem des Mietshauses wesentlich zu einem Problem des Städtebaues. Die Organisation des Stadtplans hat nicht nach den Bedürfnissen der Spekulanten, sondern nach den Bedürfnissen der Bewohner zu erfolgen: Fortfall aller unlüftbaren Höfe, Besonnung der Räume, Durchlüftbarkeit der Wohnungen und Blocks, große Gebäudeabstände, Trennung in Wohn- und Verkehrsstraßen.

Das Raumbedürfnis der Bewohner wird durch den Grundriß organisiert. Notwendig sind Räume zum Wohnen, Schlafen, Waschen und Kochen. Diese nach Zwecken zu trennen, ist vor allem für die Kleinwohnung wesentlich. Die bisherige Mietswohnung mußte jede beliebige Nutzungsmöglichkeit zulassen, entsprach aber keiner vollkommen. Daher unökonomische Raumverwendung. Hier kann nur strikteste Raumdifferenzierung nach Zwecken Abhilfe schaffen. Der Mietshausblock I, Abb. 7 und 20, wurde in seiner Anordnung bedingt durch die Art des zu bebauenden Grundstückes. Randbebauung eines schmalen Streifens. Höfe offen. Nach der Straße zu. Der Grundriß zeigt 3 Typen: 2-, 3- und 4-Zimmerwohnungen. Wohnräume ohne Differenzierung. Können beliebig verwandt werden.

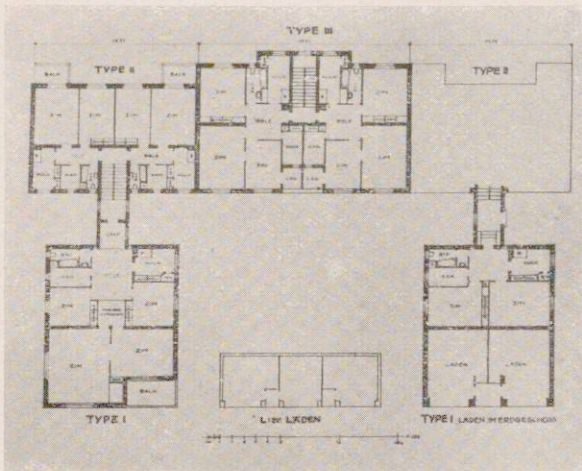


Abb. 20 Mietshausgrundrisse. S. Abb. 7

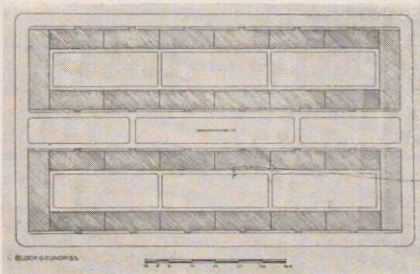


Abb. 21 Blockgrundriß. S. Abb. 8

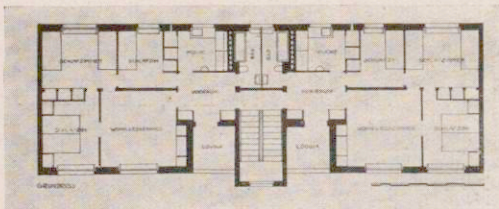


Abb. 22 Mietshausgrundriß. S. Abb. 8

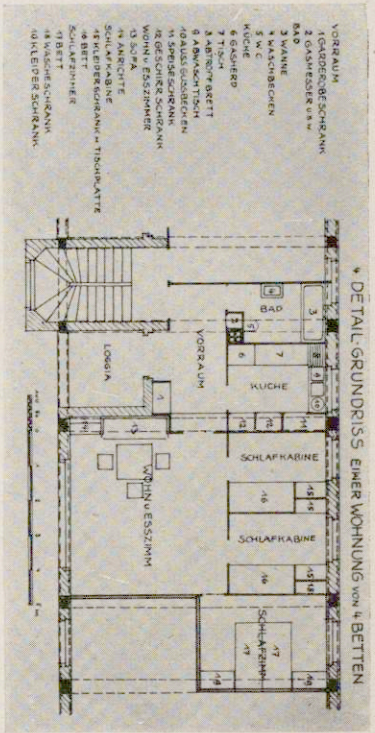


Abb. 23 Wohnungsgrundriß. S. Abb. 3, 24 u. 25

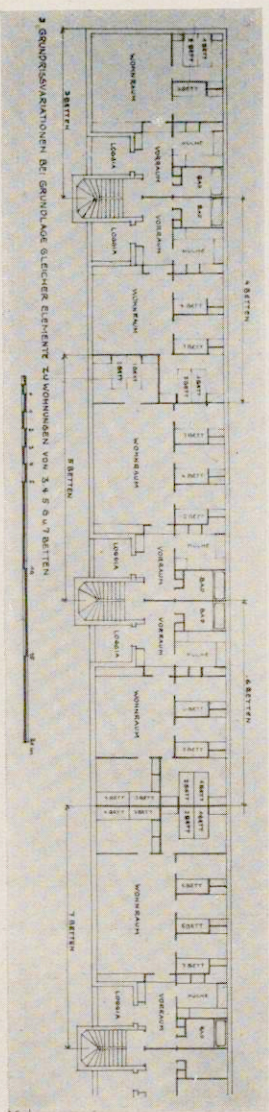


Abb. 24 Grundrißvariationen. S. Abb. 3, 23 u. 25

Dem Mietshausblock II, Abb. 8, 9, 21 u. 22, liegt ein Berliner Verhältnissen entsprechender, von vier Straßen umgebener Bau-block zugrunde. Unterteilung durch eine Wohnstraße. Dadurch Vermeidung abgeschlossener Höfe. Durchlüftbare Blocks. Vier gleichwertige Baukörper mit Sonnenlage.

Der Grundriß zeigt den Versuch, eine Kleinwohnung für die Bedürfnisse einer Familie mit Kindern beiderlei Geschlechts zu organisieren. Durch den Einbau aller Kastenmöbel konnten die Räume auf ein Kleinstmaß beschränkt werden. Trennung der Wohnräume in Wohn- und Schlafräume.

Mit dem Mietshausblock einer Wohnstadt, Abbildung 3, 23 und 25, wurde der mit dem Mietshausblock II beschrittene Weg zur Raumdifferenzierung zur letzten Konsequenz geführt und der Versuch einer Raumtypisierung gemacht. Es liegen zugrunde und kehren immer in gleichen Dimensionen wieder: Direkt beleuchteter Vorraum, Küche, Bad, Loggia, Schlafzimmer und Schlafkabine. Nur der Hauptwohnraum verändert, wie die Grundrißvariationen, siehe Abbildung 24, zeigen, mit der Zahl der in der Wohnung unterzubringenden Personen wachsend, seine Dimensionen. Durch den Einbau aller Schrankmöbel und der Kücheneinrichtung ermöglicht sich größte Nutzbarmachung des Raumes, siehe Abbildung 9.

Das Schema einer Wohnstadt, siehe Abbildung 25, versucht vermittels dieser Elemente den Aufbau einer Wohnstadt, Trabantenstadt, für etwa 125 000 Bewohner zu organisieren, die aus

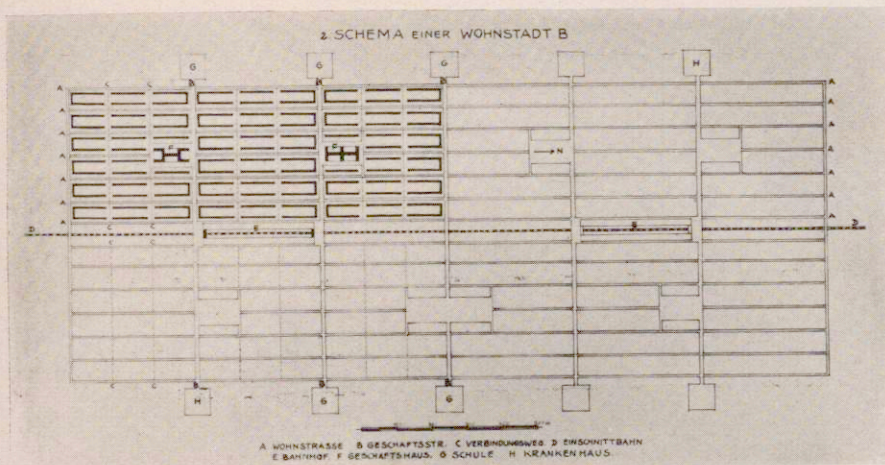


Abb. 25 Schema einer Wohnstadt. S. Abb. 3, 4, 23 u. 24

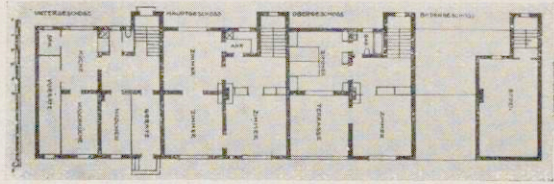


Abb. 26 Grundrisse Reihenhäuser I. S. Abb. 10 u. 11

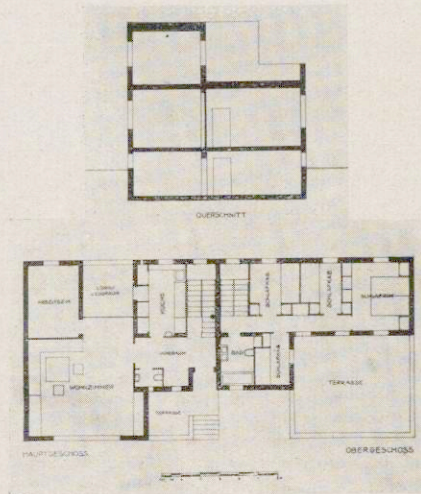


Abb. 27 Grundrisse und Schnitt, Reihenhäuser II. S. Abb. 12, 13, 14 u. 15

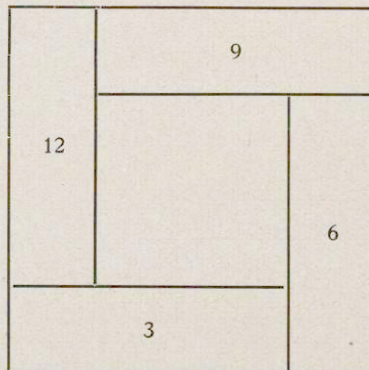


Abb. 28 Hochhausgrundriß. S. Abb. 16

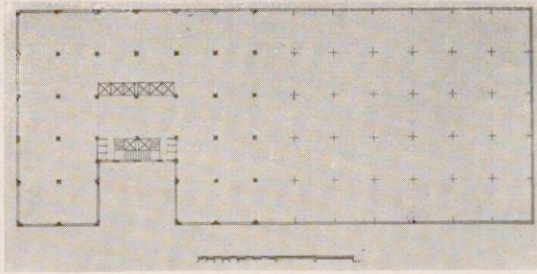


Abb. 29 Chicago Tribune, Grundriß S. Abb. 17

großen, offenen, durchlüftbaren Blocks besteht. Die Nord-Südstraßen sind Wohnstraßen, während die wenigen Ost-Weststraßen als Ladenstraßen gedacht sind, s. Abb. 3. Die zwei Stationen einer mit der Zentralstadt verbindenden Einschnittbahn sind so angeordnet, daß sie von allen Punkten der Stadt aus, ohne Zwischenverkehrsmittel, in kürzester Frist zu erreichen sind.

Wie dem Mietshause ermangelt auch dem Kleinhaus eine genügende Raumdifferenzierung. Um eine vollkommen freie Verwendungsmöglichkeit der einzelnen Räume zu erzielen, sind die Wohnräume bei den Reihenhäusern I, s. Abb. 10, 11 und 26, alle gleichdimensioniert. Als Raumgrundriß wurde das Quadrat, die einfachste und unbetonteste Form, zugrunde gelegt.

Im Gegensatz dazu bei den Reihenhäusern II, Abbildung 12, 13, 14, 15 und 27, weitestgehende Raumdifferenzierung. Die auf das Mietshaus angewandte Raumdifferenzierung und Raumtypisierung wurde hier auf das Kleinhaus anzuwenden versucht. Durch Beschränkung des den Hauptwohnraum umfassenden Baukörpers auf nur ein Geschosß ermöglicht sich die Bildung großer Terrassen und kontrastreiche Gliederung des kubischen Aufbaues.

Das Hochhaus, Abb. 16 und 28, stellt einen programmatischen Versuch dar, durch Höhendifferenzierung des Baukörpers und

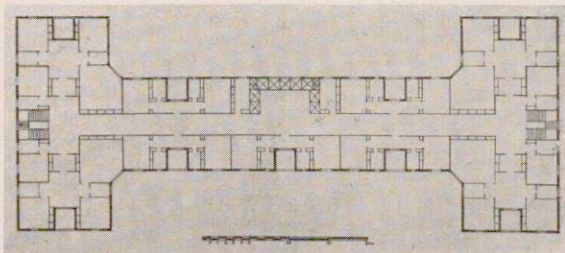


Abb. 30 Hochhausgrundriß. S. Abb. 18

Kompensation für einzelne Bauteile eine größere Höhe zu erreichen. Dadurch Stufung des Baukörpers von 3 über 6 und 9 zu 12 Stockwerken. Der Entwurf für die Chicago Tribune wendet das gleiche Prinzip an, um für den Hauptbauteil eine größere Höhe zu ermöglichen. Das System der Stützen und Balken ergibt unmittelbar das architektonische Gefüge. Das Hochhaus für Wohnzwecke, siehe Abbildungen 18 und 30, ist als Boarding-House gedacht. Es umfaßt abgeschlossene Wohnungen von 1, 2 und 3 Zimmern mit Bad, Anrichte, Loggia und direkt beleuchtetem Vorraum. Der Einzelwohnung sollen die Vorteile einer Gemeinschaft zugute kommen, gemeinsame Dienstboten, gemeinsame Gesellschaftsräume, Zentralküche, die die gleichen Vorteile wie ein gutes Restaurant gestattet, überhaupt Anwendung des Hotelbetriebs auf die Privatwohnung, in Verpflegung, Instandhaltung und Verwaltung.

In einem völlig neuen Sinne wird das Hochhaus bei der Hochhausstadt verwandt, siehe Abbildungen 5 und 6. Im Gegensatz zu der Chaotik amerikanischer Hochhausstädte, deren Struktur durch seine Willkür bestimmt ist, wurde hier versucht, eine Hochhausstadt planvoll zu organisieren. Das Hochhaus, das wie das Mietshaus auf Grund der üblichen Grundstückszersplitterung die Chaotik eines Stadtorganismus ins Unendliche übersteigerte, verlangt einen seinen Bedingungen entsprechenden Stadtplan, damit seine Vorteile nicht wieder aufgehoben werden. Dies ist zu erreichen durch blockartige Zusammenfassung, einheitliche Organisierung und Gestaltung.

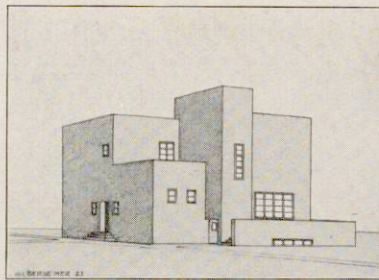


Abb. 31 Wohnhaus

**WÄRME
U N D
SCHALL**

ISOLIERUNG

DURCH

TORFOLEUM-PLATTEN

**Torfoleum-Werke Ed. Dyckerhoff
Poggenhagen bei Neustadt a. Rbg. (Hannover)**

GRUPPE K

FÜR AKTUELLE GESTALTUNG

**VORDEMBERGE-
GILDEWART
NITZSCHKE**

APOSS-VERLAG

SERIE 1: NEUE ARCHITEKTUR

Heft 1. Ludwig Hilberseimer: **GROSSTADTBAUTEN**
Preis 2.00 Mark

Heft 2. Dr. Mahlberg u. Kosina: **VERKEHRSBAUTEN**
(in Vorbereitung)

SERIE 2: MÄRCHEN UNSERER ZEIT

Heft 1. Schwitters - Steinitz: **Die Märchen vom Paradiese.**
Preis 3.20 Mark

Heft 2. Schwitters - Steinitz - Doesburg: **Die Scheuche**
Preis 1.50 Mark

HANNOVER, GEORGSTRASSE 34 "

DIE GROSSE EUROPÄISCHE THEATER ZEITSCHRIFT

PREIS 1.20 MARK

ERSCHEINT 14TÄGIG

DIE PREMIÈRE

PREIS 1.20 MARK

WEITES BLICKFELD
NEUE ZIELE

AKTUELLE LEBENDIGKEIT
ERSTE MITARBEITER
BESTE AUSSTATTUNG
REICHE ILLUSTRATION

DIE PREMIÈRE

G. KIEPENHEUER
VERLAG POTSDAM

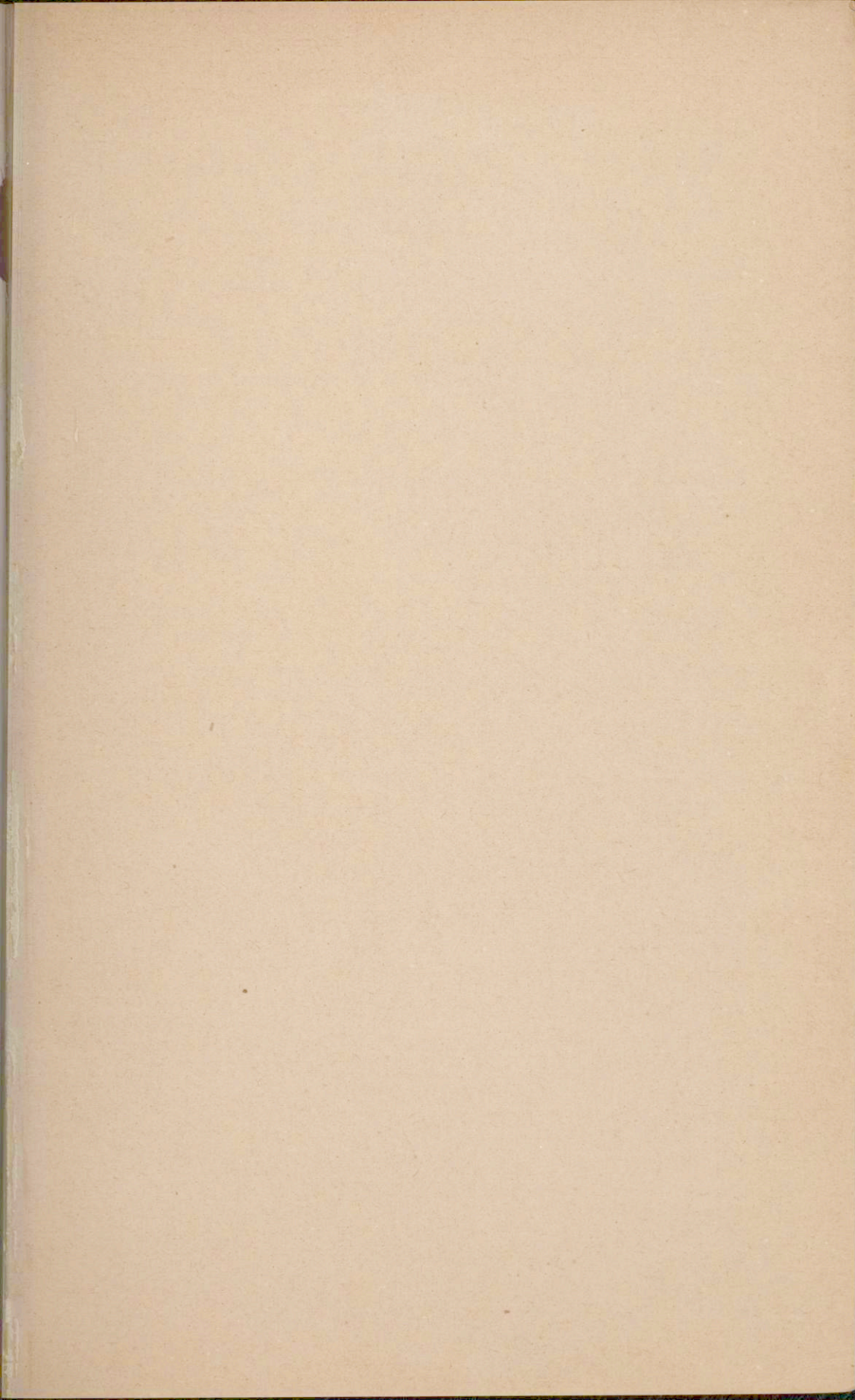
DIE PREMIÈRE

17

↓ MEISTER
schaffen die **AGDE**-Reklame

Geschäftsstelle: Berlin, Paulsbornerstraße 11. Telefon:
Pfalzbg. 1392

AGDE bedeutet:
Arbeits-Gemeinschaft der Expressionisten



A
APOSS