

KENNWORT: »URBS BRUNA«

38.934 I

ERLÄUTERUNG

ZUM ENTWURFE EINES

General-Regulierungsplanes

DER

LANDES-HAUPTSTADT

BRÜNN.

von Eugen Fassbender



MIT EINEM STADTPLAN.

1901.

ALS MANUSCRIPT GEDRUCKT.

Druck von Habacher & Co., Wien, IX.

INHALTS-VERZEICHNIS.

Einleitung Seite 7

ABSCHNITT I.

Programm zur Regulirung von Brünn „ 10

ABSCHNITT II.

Das Concurrrenzproject „Urbs Bruna“ „ 13

ABSCHNITT III.

Allgemeine Gesichtspunkte

Kurze Charakteristik der Stadt Brünn „ 15
Umfang und Art der Regulirungsarbeit „ 17
Die vier Hauptfactoren einer Stadtregulirung „ 18
Principien der Regulirung „ 18
Durchführung der Regulirung „ 20
Zeitraum der Regulirung „ 21
Erfordernisse und allgemeine Vorschläge für Brünn „ 21

ABSCHNITT IV.

Der Verkehr

a) Fernverkehr „ 24
b) Localverkehr
System des Verkehrsnetzes „ 26
Die bestehenden Hauptverkehrsadern in Brünn „ 27
Strassenbahnen „ 29
Einbinden der Stadt in das Land „ 30

ABSCHNITT V.

Die Verbauung

Allgemeines „ 31
Höhe der Wohngebäude, Parzellen-Verbauung „ 33



Strassennetz, Baublöcke	Seite	34
Plätze	"	35
Strassen, deren Führung, Breite und Niveau	"	36
Stellung der Hauptgebäude	"	38
Inundationsgebiete	"	39

ABSCHNITT VI.

Sanitäre Anforderungen.

Allgemeines	"	40
Luftreservoirs	"	46
Die Wasserfrage	"	47
Canalisierung	"	47
Bauordnung	"	47

ABSCHNITT VII.

Schönheits - Anforderungen	"	48
---	---	----

ABSCHNITT VIII.

Die Stadteintheilung	"	52
---------------------------------------	---	----

ABSCHNITT IX.

Die Regulirung der Stadt

I. Bezirk (Innere Stadt)

Ferdinandsgasse — Grosser Platz — Kirchengasse mit Kirchenplatz — Lazanskyplatz	"	57
Der Krautmarkt und das neue Rathhaus	"	60
Der Dom zu St. Peter und Paul	"	61
Das Dominikaner-Viertel und das alte Landhaus	"	62
Das Jesuiten-Viertel und das neue Centraljustizgebäude	"	62
Die Glacianlager und das neue Künstlerhaus	"	63
Der Bahnhofplatz	"	64
Das Spielbergschloss	"	65
Weitere Strassenregulirungen und Denkmäler	"	66

II. Bezirk

Das Wohnviertel gegen Nordwesten, Platz A	"	67
Der Kirchen- und Marktplatz B , und der Stadt-Friedhofgarten	"	67
Kasernen beim Exercirfeld	"	68

Das Ponawka-Viertel, neuer Getreidemarkt C , Bäder.	Seite	68
Der Winterhollerplatz und die neue deutsche Universität	"	68
Villenviertel ober der Thalgasse	"	69
Die neue Synagoge am alten Getreidemarkt	"	69
Villenviertel ober dem Augarten	"	69
Schwarzfeld-Cottage mit Platz D , Schwarzfeld-Volksgarten, Kirchen- und Marktplatz E	"	69
Obrowitzer Volksgarten mit Bad	"	70
Das Zeilenviertel mit Platz F , der Schöllergarten und Bad	"	70
Weitere Strassenführungen, Denkmäler	"	71

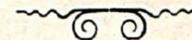
III. Bezirk.

Der Kirchen- und Marktplatz G , der Dornich-Volksgarten mit Bad	"	72
Der Stichkanal-Hafen	"	72
Das Dörrnössel-Viertel mit Kirchen- und Marktplatz H , sowie Volksgarten mit Bad	"	72
Die Spielberggasse und die evangelische Kirche H. B.	"	72
Weitere Regulirungen, Platz I	"	73

IV. Bezirk.

Der Obergerspitzer Kirchen- und Marktplatz J mit Volksgarten und Bad	"	74
Der vergrösserte Centralfriedhof mit Platz K , die Strassenführungen dahin	"	74
Das Epidemie-Spital	"	75
Der Altbrünner Volksgarten mit Bad	"	75
Der Kirchen- und Marktplatz L	"	76
Das Cottage am Fischerfeld mit Platz M	"	76
Der Schreibwald und die Erlen-Au.	"	77
Das Au-Bad	"	78
Der Gelbe Berg, das Weingelände, das Beamten-Cottage, der Landwehrplatz N und die Höhenstrasse	"	78

Schlusswort	"	81
-----------------------	---	----



EINLEITUNG.

In den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen General-Regulierungsplan über das gesammte Gemeindegebiet der Landeshauptstadt Brünn ist der Verfasser mit vorliegendem Elaborate eingetreten.

Die gestellte Aufgabe ist eine grosse, und ihre Lösung unbedingt für die zukünftige Entwicklung Brünns von allergrösster Wichtigkeit und Tragweite; daher muss sie mit dem grössten Ernste und mit der grössten Gewissenhaftigkeit behandelt werden.

Vor allem ist der Gesichtspunkt festzustellen, von welchem aus diese Aufgabe betrachtet werden muss, und zwar darf dies nicht der Augenblicksstandpunkt sein, sondern die Aufgabe ist weitausblickend in Raum und Zeit, zu lösen.

Das gewaltige Anwachsen der Städte ist eine charakteristische Erscheinung des eben verflossenen Jahrhunderts. Die Städte nahmen, insbesondere in dessen zweiter Hälfte in einer Weise zu, wie die Geschichte vorher nicht ihresgleichen zu verzeichnen hatte. Die Hauptstädte der verschiedenen Länder wuchsen enorm, fast in geometrischer Progression an; so London, Paris, Berlin und Wien. Die Frage, wie weit dieses Wachsen gehen werde, wo die Grenzen sind, das kann heute der menschliche Geist nicht beantworten. Heute sehen wir nur das Fortschreiten in der Progression, und nehmen kein Symptom einer Aenderung wahr. An diese Thatsache müssen wir uns halten.

Brünn, die freundliche Hauptstadt Mähren's, hat sich in der genannten Epoche ebenfalls ausserordentlich stark vergrössert. Wir dürfen nur den Plan im alten Landhause betrachten, welcher die bauliche Entwicklung Brünns vom Jahre 1848—1898 zeigt. Seit dem letztgenannten Jahre ist eine weitere, stetig zunehmende Vergrösserung zu constatiren. Das sind die erfreulichen Anzeichen, dass Brünn noch lange nicht an der Grenze seines Blühens und

Gedeihens angelangt sei, sondern, dass es sich im Laufe der kommenden Jahrzehnte und Jahrhunderte noch weiter vergrössern und verschönern werde.

In diesem Sinne ist die Aufgabe des General-Regulierungsplanes aufzufassen. Nicht für den jetzigen Bestand der Stadt, nicht für die Bedürfnisse der kommenden Jahrzehnte, sondern für die Bedürfnisse der kommenden Jahrhunderte soll der Stadtregulierungsplan zielbewusst vorsorgen, und der regelrechten, unbehinderten Entwicklung der Stadt und ihrem Verkehre die Wege ebnen und vorzeichnen.

Bei dem Entwurf muss man auf die Möglichkeit der seinerzeitigen Ausführung bedacht nehmen. Es werden zwei diametral entgegengesetzte Factoren zu berücksichtigen sein: der erste Factor ist das von aller Rücksicht freie Bestreben, einen ausgezeichneten, allen idealen Anforderungen entsprechenden Plan herzustellen; der entgegengesetzte Factor ist die Kostenfrage, die Schonung der verschiedenen Interessen.

Wie bei allen Dingen, wird sich auch da der goldene Mittelweg als der beste erweisen; diesen wollen wir auch hier einschlagen.

Jedenfalls muss man trachten, den Plan dergestalt zu concipiren, dass die kommenden Generationen der jetzigen nicht den Vorwurf machen können, sie sei einer solchen Aufgabe nicht gewachsen gewesen, und habe nicht mit offenen Augen in die Zukunft blicken können. Weiters muss man sich auch davor hüten, solche Massnahmen vorzuschlagen und durchzuführen, welche weitere Entwicklungen oder Verschönerungen für alle Zeiten unmöglich machen.

Das Leben einer Stadt misst nicht nur Jahrzehnte oder Jahrhunderte, es zählt nach Jahrtausenden; eine Gemeinde kann daher im Verhältnis zu dem kurzen menschlichen Leben als ewig bezeichnet werden. Dieser Standpunkt ist ebenfalls sehr wichtig für die Disponirungen eines General-Regulierungsplanes. Von dieser höheren Warte aus sondert man leicht die kurzsichtigen Annahmen von den dauernden, bleibenden.

Durch die Regulirung wird sicher auch die Bauthätigkeit einer Stadt gehoben, weil durch neue Strassenzüge auch neue Baulinien entstehen, und weitere Territorien aufgeschlossen werden. Dadurch ergeben sich vermehrte und oft auch günstigere Chancen für die Bauthätigkeit. Für Brünn diene als Beispiel hiefür die Parcellirung der Gründe beim Tivoli, welche sofort eine regere Bauthätigkeit zur Folge hatte.

Der vorliegende Erläuterungsbericht wurde ausführlich behandelt, nicht nur um den Anforderungen der Preisausschreibung zu genügen, sondern auch, weil es nothwendig ist, eine so grosse Gedankenarbeit ausführlich zu begründen. Um den Entwurf des General-Regulierungsplanes zweckdienlich und übersichtlich erläutern zu können, erscheint es erforderlich, nicht sowohl das von dem Gemeinderath der Stadt Brünn aufgestellte Programm, als auch die Studien, die leitenden Gedanken und Principien der eigentlichen Beschreibung der projectirten Regulirung vorausgehen zu lassen.

Bei allen Dispositionen wurde die Bauordnung für Brünn vom Jahre 1894 im Auge behalten.

Die Gliederung des gesammten Stoffes gibt übersichtlich das Inhaltsverzeichnis.

1901.

Der Verfasser.

EUGEN FASSBENDER
ARCHITECT.

ABSCHNITT I.

Das vom Gemeinderathe aufgestellte

Programm

zur Regulirung der Stadt Brünn.

„Der zu verfassende General-Regulierungsplan hat die Aufgabe, die Grundzüge festzustellen, nach welchen die weitere bauliche Entwicklung und Ausgestaltung des ganzen Stadtgebietes erfolgen soll.

„Der hiefür aufzustellende Entwurf hat nicht bloss den unmittelbaren, durch die Erweiterung des Stadtgebietes hervorgerufenen Anforderungen zu entsprechen, sondern muss in ausgreifender Weise der organisirten und zielbewussten Stadtentwicklung auch in fernerer Zukunft Rechnung tragen.

„Der General-Regulierungsplan, welcher mit seiner charakteristischen Ausgestaltung und Verbauung der Stadttheile sowohl den praktischen Bedürfnissen, als auch den ästhetischen Anforderungen entsprechen soll, hat das gesammte Brünnere Gemeindegebiet zu umfassen; es sind für die freien Gründe neue Hauptstrassenzüge, sowie die Verwendungsart dieser Stadttheile festzustellen.

„In den bereits ganz oder theilweise verbauten Gebieten ist die Regulirung der bestehenden Anlagen und Verkehrswege, sowie

„die Eröffnung neuer Verbindungen vorzusehen, so dass für jeden Stadttheil die weitere Ausgestaltung der Hauptsache nach festgestellt wird. Hierbei wird aufmerksam gemacht, dass der östliche und südöstliche Stadttheil sich vorwiegend als Fabrikviertel darstellt, während der nordwestliche zumeist für Wohnhäuser ins Auge gefasst wird.

„Den alten Stadttheilen ist in dem Entwurfe, sowohl in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrswege, als auch der künstlerischen Ausgestaltung unter Beachtung der hervorragenden alten und neuen Bauwerke eine besondere Fürsorge zuzuwenden. Auch können jene Plätze besonders bezeichnet werden, die sich zur Aufstellung von Denkmälern besonders eignen.

„Bei der Verfassung des Entwurfes ist aber grundsätzlich zu beachten, dass der General-Regulierungsplan ausschliesslich nur Grundzüge für die künftige Stadtgestaltung und Entwicklung schaffen, und nicht eine in Einzelheiten eingehende Ausarbeitung des Stadtplanes sein soll.

„Bei der Verfassung des Gesamtentwurfes sind auch die als Erfordernis zu bezeichnenden Neubauten eines Rathhauses, einer deutschen Universität, eines Centraljustizgebäudes, von Kirchen, besonders im II. und III. Stadtbezirke, eines Ausstellungsgebäudes (Künstlerhaus) u. s. w. ins Auge zu fassen. Ebenso ist Bedacht auf die Anlage von öffentlichen Gärten und Kinderspielplätzen zu nehmen.

„Einschneidende Abänderungen des derzeitigen Verbauplanes, insoweit sie verbaute Gebietstheile betreffen, sollen nur dort vorgenommen werden, wo sich dieselben als nothwendig oder besonders zweckmässig erweisen.

„Auch in jenen Stadttheilen, wo zufolge genehmigter Baulinienpläne die Abtretung der Strassengründe an die Gemeinde stattgefunden hat (grundbücherlich durchgeführte Parcellirungen), wenn auch bis heute eine Verbauung nicht erfolgte, wird von weitgehenden Abänderungsvorschlägen nur Gebrauch zu machen sein, um Hauptstrassen und wichtige Verbindungen durchzuführen oder auszubilden.

„Bei allen Entwürfen sollen die Kosten und die thunlichste Wahrung der Privatinteressen in Betracht gezogen werden, — desgleichen die einschlägigen Bestimmungen der Bauordnung für die Landeshauptstadt Brünn (Gesetz vom 16. Juni 1894).

„Die Preiswerber haben im allgemeinen bei der Verfassung
„des Entwurfes für den General-Regulierungsplan die in der Preisausschreibung aufgestellten Directiven und Bestimmungen einzuhalten,
„jedoch wird ein Entwurf von der Beurtheilung und Preiszuerkennung
„nicht ausgeschlossen, wenn derselbe in Verfolgung einer künstlerischen
„Idee oder aus Zweckmässigkeitsgründen die eine oder die andere
„Bestimmung der Preisausschreibung erweitert oder geändert zum
„Ausdrucke bringt.“



ABSCHNITT II.

Auf Grund des vorstehenden Programmes und der weiteren Bestimmungen der Preisausschreibung entstand das vorliegende

Concurrenz-Project

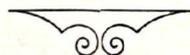
»Urbs Bruna«

welches aus folgenden im § 2 der Preisausschreibung verlangten Theilen besteht:

- a) Plan I. **Uebersichtliche Darstellung der Regulirung der Stadt** (1:11.520)
- Plan II. **Uebersichtliche Darstellung der Stadteintheilung** (1:11.520).
- Plan III. **Eintheilung der Stadt in die vier Bezirke** (1:11.520).
- Plan IV. **Vorschläge für die Stadteintheilung und Anlage der Hauptstrassenzüge** (1:2880).
- b) Plan V. **Detaillirte Vorschläge zur Regulirung der Stadt** (1:2880).
- c) Planserie VI **Längen- und Querschnitte der Strassenzüge.**
- d) Plan VII **Detailvorschlag zur Verbauung der Innern Stadt** (1:500).
- e) Der vorliegende **Erläuterungsbericht.**

Anmerkung. Wie der Architekt, um die Uebersicht zu behalten, seine Entwürfe in kleinem Massstabe beginnt, und sie in immer grösserem vervollkommend, bis zum Detail zur Darstellung bringt, so hat auch der Verfasser diese seine Arbeit auf den Uebersichtsplänen 1 : 11.520 begonnen, und daraus seine Ideen auf die Pläne im Massstabe von 1 : 2880 und 1 : 500 übertragen. Da dieser Entwicklungsgang und die handlichere Grösse der kleinen Pläne gewiss bei der Beurtheilung der Arbeit die Uebersicht unterstützen werden, so hat der Verfasser die Uebersichtspläne I—III seinem Elaborat angeschlossen.

Da weiters die Arbeit sowohl, als auch deren Beurtheilung auf den von Haus aus colorirten, den gegenwärtigen Bestand deutlich ersichtbar machenden Plänen leichter und übersichtlicher ist, als auf uncolorirten, so hat der Verfasser einen solchen zur Ausarbeitung der im §. 2 unter *b* verlangten Detailvorschläge gewählt. (Plan V.)



ABSCHNITT III.

Allgemeine Gesichtspunkte.

Kurze Charakteristik der Stadt Brünn.

Die Landeshauptstadt der Markgrafschaft Mähren liegt an der Vereinigung der Zwittza und der Schwarza zu Füssen, beziehungsweise rund um den die Gegend beherrschenden Spielberg (293 *m* Seehöhe). Nach Westen gegen Steinmühle liegt das Thal der Schwarza zwischen dem rothen und dem gelben Berge; nach Nordwesten gegen Karthaus oder Königsfeld liegt das von dem Bache Ponawka durchzogene Thal zwischen dem gelben Berge und dem Schwarzfeldderge; gegen Norden über Hussowitz liegt das flache Thal der Zwittza; die anderen Theile der Stadt gehen in die Ebene (ungefähr 200 *m* Seehöhe). Das Gesamtgebiet der Stadt umfasst 1731.52 Hektare, wovon der grössere Theil eben, der kleinere hügelig ist. Die Innere Stadt, sowie Altbrünn weisen oft bedeutende Steigungen gegen den Franzensberg und den Spielberg auf. —

Am 1. Tage dieses Jahrhunderts zählte Brünn

104.813 Civilpersonen

4.548 Militärpersonen

somit 109.361 Einwohner

und ist demnach die sechstgrösste Stadt der im Reichsrathe vertretenen Länder der österr.-ungar. Monarchie. Um eine Uebersicht über die

wahrscheinliche Zunahme der Bevölkerung in den kommenden Zeiten zu haben, mögen folgende Daten der Volkszählung dienen:

Jahr	Häuser	Wohnparteien	Einwohner	
1850	—	—	47.359	
1857	2138	10.781	58.009	
1870	2249	13.193	73.771	
1880	2292	15.455	82.666	
1890	2663	18.247	94.462	
1900	3047	22.751	109.361	
daher Zuwachs:				
{	1857	909	11.983	50.552
	bis	oder	oder	oder
	1900	42 5%	111·1%	85·9%

Rechnen wir die Zunahme der Bevölkerung von 1850 bis 1900, so ergibt sich eine solche von 62.002 Einwohnern, das sind 130% in 50 Jahren

Wenn nun der Wachstums-Coëfficient in den nächsten 50 Jahren sich gleich bleibt, (als Patrioten wünschen wir, dass unser Oesterreich und seine Theile wachsen und gedeihen, und wollen darauf bauen) so haben wir im Jahre 1950 bereits eine Bevölkerung von 252.562 Personen und in 100 Jahren 330.856 Personen, das ist sicher nicht zu viel angenommen, denn bekanntlich steigt auch der Coëfficient.

Es wird also in den nächsten 50 Jahren sehr viel gebaut werden müssen, um den Zuwachs von 140.000 Menschen bequartiren zu können, und daher auch sehr viel von einem heute aufgestellten General-Regulierungsplan ausgeführt sein wird. Es werden dann die kommenden Generationen die voraussorgende Arbeit der jetzigen Stadt-Verwaltung würdigen und deren Vortheile geniessen können.

Die Ermittlung des Wachstums-Coëfficienten einer Stadt hat die wichtige Bedeutung, dass man bei den Dispositionen für die Zukunft das richtige Mass einhalte.

Brünn ist als Landeshauptstadt der Sitz der Central-Verwaltung des Kronlandes Mähren, Bischofsitz, Knotenpunkt mehrerer Hauptbahnen, und ist weit berühmt durch seine Industrie. Wenngleich bedauerlicherweise derzeit die letztere nicht mehr so florirt wie früher, so ist zu bedenken, dass gleich wie im Leben des Menschen, so auch im Leben der Völker und Städte Schwankungen vorkommen; auf schlechtere Zeiten aber kommen bessere. Das letztere wollen wir auch für Brünn wünschen und hoffen. Es ist ja in seiner ganzen Eigenart nach dafür prädestinirt, eine Fabrikstadt zu sein und zu bleiben.

Brünn ist derzeit in jenem Stadium der Verbauung, wo diese sich noch vielfach nur längs den ins Land führenden Radialstrassen, d. i. Reichs- und Bezirksstrassen erstreckt, und dazwischen Flächen sind, welche der Verbauung zugeführt werden können. (So das Terrain zwischen Neugasse und der Bezirksstrasse nach Sebrowitz). In der Innern Stadt sind günstigerweise auch noch Complexe, welche gleichfalls der Verbauung zugeführt werden können. Das sind die alten Kasernen, deren Verlegung nach ausserhalb geplant wird.

Weiters liegen innerhalb des Stadt-Rayons aufgelassene Friedhöfe, welche ganz besonders sich zur Anlage der im Programm geforderten öffentlichen Anlagen und Kinderspiel-Plätze eignen.

Schliesslich sind knapp an der sich ausbreitenden Stadt Ziegeleien, die gleichfalls der Parcellirung zugeführt werden können.

Das sind vier äusserst günstige Umstände für die Durchführung einer Stadterweiterung.

In Brünn ist in verstärktem Masse wie in anderen Städten zu bemerken, dass die Arbeiter nach Feierabend der Peripherie und den umliegenden Ortschaften zuströmen, wo sie ihre Quartiere haben. Diesem Zuge ist Rechnung zu tragen durch Schaffung guter und kürzester Verbindungen, sowie ausreichender Verkehrsmittel.

Obige Thatsache erklärt auch, dass in Brünn keine eigentlichen Arbeiter-Wohnviertel sind, und man an Sonn- und Feiertagen in der Stadt keine Arbeiter trifft.

Umfang und Art der Regulierungs-Arbeit.

Diese Arbeit hat sich auf das gesammte Gemeindegebiet der Landeshauptstadt Brünn zu erstrecken. Es wurde auch hiebei Bedacht genommen, dass durch radial auslaufende Strassenzüge die

Stadt mit dem umliegenden Lande in gute Verkehrsverbindung gebracht werde, und eine seinerzeitige organische Angliederung von weiteren Gebietstheilen erfolgen könne.

Bei Verfassung des Entwurfes haben wir uns an die Weisung der Preisausschreibung gehalten, welche besagt, dass der General-Regulierungsplan nur Grundzüge für die künftige Gestaltung und Entwicklung der Stadt schaffen, und nicht eine in Einzelheiten eingehende Ausarbeitung des Stadtplanes sein solle. Wir haben uns jedoch nach eingehendstem Studium in die Sache soweit vertieft, dass das vorliegende Werk bereits als Vorschlag für den zukünftigen General-Baulinienplan gelten könnte.

Die vier Hauptfactoren einer Stadtregulirung.

Diese sind:

1. Der Verkehr.
2. Die Verbauung.
3. Die sanitären Anforderungen.
4. Die Schönheits-Anforderungen.

Diese Factoren werden in den nachfolgenden Abschnitten des eingehenden besprochen werden.

Principien der Regulirung.

Es seien hier einige allgemeine Principien der Regulirung angeführt:

Der Städtebauer muss den ersten Entwurf für die Regulirung einer Stadt derart machen, als wenn das zu regulirende Gebiet unbeschränktes Eigenthum der Stadt wäre. Er muss nur das Grosse und Ganze, den höheren Zweck im Auge haben, sonst verliert er den Ueberblick, und verläuft sich in Berücksichtigungen von einzelnen Interessen. Erst bei der weiteren Ausarbeitung des Stadtplanes sind letztere nach Nothwendigkeit und Billigkeit in Berücksichtigung zu ziehen.

Eine Art von Verbauung des Stadterrains aber muss von vornherein als verwerflich bezeichnet, und mit allen Mitteln hintangehalten werden, und das ist die zu dichte Verbauung mit vielstöckigen Gebäuden und kleinsten Höfen, wie dies leider vielfach in modernen Städten gang und gäbe. Das ist ein selbstmörderisches

Beginnen. Eine mit himmelhoch ragenden Miethkasernen verbaute Stadt, in welcher die Bevölkerung wie eingepfercht in drückender Enge, ohne genügend Luft und Licht ihr Dasein verbringen muss, ist ein Herd von Krankheiten und Seuchen, der Sitz der schrecklichen Geissel der Stadtbewohner, der decimirenden Tuberculose, schliesslich der Herd von socialem Elend.

Brünn muss Licht und Luft, Wasser und Grünes in reichlichem Masse erhalten, damit es sich als freundliche und gesunde Stadt weiter entwickle. Schöne Plätze und Anlagen; breite Strassen, nach Thunlichkeit mit Vorgärten und Alleen versehen; entsprechend hohe Gebäude; tiefe Baublöcke mit Hausgärten im Innern; Zuleitung von Wasser sollen vornehmlich die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sein.

Die Frage, ob man in bestehende Stadtviertel und in Häuserblöcke neue Strassen einschneiden dürfe, ist unbedingt mit ja zu beantworten. Die Vergrösserung der Städte und das damit im Zusammenhange stehende Anwachsen des Verkehrs erzwingen sich mit der Macht eines Naturgesetzes neue und vermehrte Wege in solchen Stadttheilen, welche kein geordnetes Verkehrsnetz besitzen.

Eine weitere Frage geht dahin: wie weit soll man bei dem Entwurf eines Regulierungsplanes dem Radicalismus, wie weit dem Conservatismus Rechnung tragen.

Der Radicalismus hat nur im beschränktem Masse aufzutreten, und insoferne sich zwingende Gründe hiefür ergeben; wir meinen da vornehmlich die alten Stadttheile, in den jüngeren Stadttheilen kann er energischer auftreten, und in neu anzulegenden muss er ausschliesslich vorherrschen.

Der Conservatismus muss aber auch ein gewichtiges Wort mitreden, und zwar besonders zur Erhaltung historischer und Kunstdenkmäler, vor Allem zur Erhaltung des Gesamtkarakters, der historischen Eigenart der Stadt.

Wie uns mitgetheilt wurde, verfügt die Stadt Brünn leider über keine grossen Mitteln zur Ausführung einer durchgreifenden Stadtregulirung. Aus diesem Grunde muss getrachtet werden, eine solche in sehr conservativer Weise zu planen und durchzuführen.

Durchführung der Regulirung.

In unserer Zeit, in welcher die Städte so ausserordentlich anwachsen, tritt über kurz oder lang an jede derselben die Aufgabe heran, ihr Wachsthum durch die Schaffung eines Regulirungsplanes zu regeln. Es ist das eine unabweisliche Nothwendigkeit. Selbstredend verursacht eine Stadtregulirung Kosten, welche aber trotz alledem aufgebracht werden müssen. Es ist nicht möglich, einen Regulirungsplan aufzustellen, und die Ausführung den einzelnen Haus- und Grundbesitzern zu überlassen. Die Einzelnen sind für die verschiedenen Lösungen der Frage viel zu schwach; hiezu gehören grosse Fonds und vereinigte Kräfte, vor Allem aber ist das Gemeinwesen als solches dazu berufen.

Will Br ü n n daher die gestellte Aufgabe durchführen, so muss sie entschieden für die Schaffung eines Stadtregulirungsfonds Vorsorge treffen. Sicherlich werden sie in der Lösung der Frage, so bald sie im Gange ist, verschiedene Factoren unterstützen.

Nicht unberührt darf die juristische Seite der Stadtregulirung bleiben, was wir hier in Schlagworten thun wollen:

Die Stadt muss bei Zeiten alle Rechte erwerben, welche die Durchführung eines Stadtregulirungsplanes ermöglichen. Es wären dies folgende: Das Recht, die Strassenzüge zu erbreiten; Strassendurchschläge zu machen; noch unverbaute Flächen zum Zwecke der Anlage von Plätzen, Strassen und öffentlichen Anlagen zu erwerben, oder sie mit dem Bauverbot zu belegen, damit sie zu keinen anderen als im Stadtregulirungsplan bestimmten Zwecken verwendet werden; weiters das Recht, sich vom Widerstande einzelner Haus- und Grundbesitzer unabhängig zu machen, und übertriebene Forderungen bei Grundeinlösungen auf das richtige Mass zu bringen.

Diese Rechte bestehen vornehmlich in jenem der Enteignung (Expropriation), der Zueignung (Inpropriation) und der Neuauftheilung von Grundstücken (Commassirung).

Sehr empfehlenswerth wäre es, die Einwohnerschaft der Stadt selbst für die grosse Sache zu interessiren und sie zur Mitarbeiterschaft heranzuziehen. Dies wäre möglich durch Gründung eines Stadtverschönerungs-Vereines, dem verschiedene kleine und grössere Aufgaben der Regulirung, besonders was die Ausschmückung der Stadt durch Denkmäler und Anlagen anbelangt, im Rahmen des genehmigten Stadtplanes zufallen würden.

Es sei hiemit die Anregung zur Bildung eines solchen Vereines gegeben. Im Verfolge dieser Schrift werden den hiefür sich Interessirenden viele Aufgaben für diesen Verein aufscheinen.

Zeitraum der Regulirung.

Was den Zeitraum anbetrifft, in dem der Regulirungsplan ausgeführt werden soll, so hat der Laie oft die irrige Meinung, die Vorschläge, sowie die Aenderungen gegen den jetzigen Bestand müssten sofort in Angriff genommen werden; das ist selbstverständlich nicht der Fall. Die Durchführung des Regulirungsplanes wird sich über einen mehr oder weniger grossen Zeitraum erstrecken, der dem Wachsthum der Stadt entspricht. Bei den gemachten Vorschlägen ist daher stets zu bedenken, dass sie nicht für die nächste, sondern für die fernere Zukunft Vorsorge treffen sollen, was nicht oft genug betont werden kann. Sicher aber kann ein Regulirungsplan nie früh genug aufgestellt werden, um solchen Ausführungen vorzubeugen, die der einheitlichen, organischen Entwicklung der Stadt hinderlich sind, oder gar in Zukunft dem allgemeinen Interesse zuwiderlaufen; weiters um Fehlern vorzubeugen, die oft gar nicht mehr, oder nur mit den grössten Opfern corrigirt werden können.

Erfordernisse und allgemeine Vorschläge für Brunn.

Wie schon erwähnt, sind in den Vorstädten oder Bezirken und an der Peripherie Brunn's genügend Territorien für die Ausbreitung der Stadt. Aber auch in dem werthvollsten und wichtigsten Stadttheil, in der innern Stadt, muss einer weiteren Entwicklung Raum gegeben werden. Des weiteren ist ersichtlich, wie dieser Forderung Rechnung getragen wurde.

Eine interessante Thatsache ist es, dass in fast allen grossen Städten Europas sich der »Zug nach Westen« kundgibt, das heisst, bei Ausbreitung der Städte entwickeln sich die Wohnviertel stets zuerst nach Westen hin. Das hat wohl seine Begründung darin, dass in den meisten Städten Europas die vorherrschenden Winde von Westen und Nordwesten kommen und von dort die reine Luft zuführen, die der Stadtbewohner vor Allem sucht. Der Dunst und der Rauch der Stadt wird von diesen Winden in entgegengesetzter Richtung fortgetrieben. Da in Brunn die gleichen Verhältnisse

vorliegen, so wird sich naturgemäss auch hier der weitere Ausbau der Stadt zuerst nach Westen vollziehen, respective wegen des Hindernisses, das der Spielberg und der gelbe Berg diesem Vordringen entgegensetzen, einerseits nach Nordwesten gegen Karthaus andererseits von Altbünn aus westlich ins Thal der Schwarza. Vornehmlich wird der bereits deutlich wahrnehmbare Zug nach Nordwesten sich steigern; es sind daher die Vorbereitungen hiefür in erster Linie zu treffen.

In der Nähe Brünns sind weder tiefe, Kühlung gebende Thäler, noch grosse, schattenreiche Wälder, in die sich die Bevölkerung vor des Sommers Hitze retten könnte. Es ist daher innerhalb der Stadt selbst durch Anpflanzungen Ersatz hiefür zu schaffen. Reichlich ist dem schattengebenden Grün, diesem Erfrischung und Gesundheit spendenden Freunde des Menschen im Weichbilde der Stadt Platz zu geben. In mancherlei Gestalten soll das »Stadtgrün« wie es der Architekt, Herr Regierungsrath Camillo Sitte in seinen Werken über Städtebau nennt, die Stadt erhalten: als Parks, öffentliche Gärten, Anlagen, Squars, Alleen, Vorgärten, und Gärten im Innern der Häuserblöcke. Das Grün hoch schätzend, sind wir stets bestrebt seine Wohlthaten den Städtebewohnern zuzuwenden, wo immer es nur angeht.

Mit Vergnügen haben wir daher gesehen, dass in Brünn die gleiche Erkenntnis Platz gegriffen hat, wie schon aus der Bepflanzung des Spielberges ersichtlich ist. Aber diese und auch der prächtige, von dem unvergesslichen Kaiser Josef II. den Brünnern geschenkte Augarten genügen nicht für die in vegetationsarmer Gegend liegende Stadt.

Wir haben daher eine Reihe von öffentlichen Gärten, wir wollen sie Volksgärten nennen, in das Weichbild der Stadt zur Erholung der Bevölkerung eingestreut, und sie mit Spielplätzen für die Jugend versehen. Günstige Gelegenheit zur Schaffung derselben geben die alten aufgelassenen Friedhöfe, die zumeist reichliche Vegetation bereits aufweisen und durch zielbewusste und fürsorgliche Pflege prächtige Parks im Laufe der Zeit ergeben werden. Es ist ein durchaus pietätvolles Beginnen, die Stätten, wo die Vorfahren die ewige Ruhe nach des Lebens Mühe gefunden haben, nach dem Verstreichen einer längeren Zeit, innerhalb welcher das lebendige Angedenken an die Dahingegangenen naturgemäss verblasst ist, nicht

dem profanen Zwecke des Verbauens anheim zu geben, sondern zum Wohle und zur Freude der Nachkommen für immerwährende Zeiten als Erholungsstätten zu erhalten.

Ferner möchten wir vorschlagen, den rothen Berg, der sich gar nicht, und den gelben Berg, der sich nur an seinen unteren Lehnen zur Verbauung eignet, zu bewalden. Auf diese Weise werden sie sehr zur Milderung des localen Klimas beitragen, während jetzt diese kahlen Berge im Sommer grosse Hitze ausstrahlen, während im Winter über sie die eisigen Winde unaufgehalten dahinfegen.

Des Weiteren haben wir mit Vergnügen gesehen, dass man in Brünn wieder einen Baum zu Ehren kommen lässt, der seit langer Zeit verpönt war, es ist das die Pappel (Pyramidenpappel), die wie kein anderer Baum in die flache Landschaft passt. Man sehe nur einmal, wie stimmungsvoll der Pappelhain um das Grabmal des verstorbenen, allverehrten Brünner Bürgermeisters Winterholler wirkt. Wahrhaftig durch keine andere, etwa kugelförmige Baumart liesse sich eine solche Wirkung erzielen. Wir wollen daher auch die Pappel des Oefteren an passenden Orten in Vorschlag bringen.

In Bezug auf Schaffung von Anlagen sei noch Folgendes gesagt: schöne Gebäude und Gebäudegruppen kann man leicht nach Wunsch und in schnellster Zeit herstellen, aber schattenreiche Gärten und Parks nicht. Da muss die Natur und die Zeit mithelfen, und jedenfalls erwirbt sich die gegenwärtige Generation um die kommenden grosse, unbezahlbare Verdienste, wenn sie selbstlos für diese Anlagen schafft, deren Wohlthat sie nicht selber, sondern erst diese geniessen können.

Ein weiteres höchst wichtiges Erfordernis für Brünn ist reichliches und gutes Trinkwasser sowie auch Nutzwasser. Das jetzige Trinkwasser, welches durch die Brünner Wasserwerke aus der Schwarza geschöpft wird, genügt vielleicht qualitativ, aber gewiss nicht quantitativ. Es ist daher besondere Vorsorge für die Zuleitung von Trink- und Nutzwasser zu treffen. Der Wassermangel könnte sonst vielleicht das zukünftige Wachstum der Stadt beeinträchtigen.



ABSCHNITT IV.

Der Verkehr.

Eine der wichtigsten Anforderungen, die man an eine ausgebaute Stadt stellt, ist die eines wohlgeordneten, systematisch angelegten Verkehrsnetzes. Das ist das Fundament, auf welchem eine Stadt-Regulirung aufgebaut werden muss.

Der Gesamtverkehr einer Stadt theilt sich in 2 Kategorien:

a) in den Fernverkehr und

b) in den Localverkehr.

Der Fernverkehr wird durch alle von aussen in die Stadt mündenden Verkehrswege, also Eisenbahnen, Landstrassen und Wasserwege bewirkt; der Localverkehr spielt sich auf allen Verkehrswegen innerhalb des Stadtgebietes ab.

Der Verkehr auf den Haupt- und Nebenstrassen, sowie auf Plätzen, der Verkehr auf den Eisenbahnen und der Verkehr auf den Wasserstrassen hat jeder seine eigenen, von den anderen gesonderten Wege. Auf allen jenen Punkten, wo diese 3 Arten von Verkehrswegen sich kreuzen, müssen behufs eines guten, ungehinderten Verkehrs die geeigneten Massnahmen getroffen sein.

a) Fernverkehr.

In Brünn münden folgende Eisenbahnen ein:

Die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Wien — Lundenburg — Brünn; Brünn — Prerau.

Die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft: Wien — Grussbach — Brünn; Brünn — Zwittau — Prag; Brünn — Segen Gottes — Okrisko; Brünn — Vlarapass; Brünn — Tischnowitz.

Diese Bahnen vermitteln einerseits den Anschluss an das Eisenbahnnetz von Oesterreich-Ungarn, und somit an jenes von Europa; andererseits vermitteln sie den Verkehr in die Umgehung. Es ist derzeit noch nicht ersichtlich, ob eine weitere Vermehrung der bestehenden Eisenbahnen von und nach Brünn nothwendig sei; anzunehmen aber ist, dass sicher der Verkehr auf den bestehenden Linien sich im Laufe der Jahre heben und vermehren wird.

Als seinerzeit, in den Vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, die Nordbahn gebaut wurde, lag deren Trace, sowie auch ihr Bahnhof ausserhalb der Stadt Brünn. Heute, nachdem die Stadt sich gewaltig ausgedehnt hat, liegen die Bahnhöfe der Nord- und der Staatsbahn, sowie ihre Tracen mitten im Stadtgebiet. Würde dies nur mit den Personbahnhöfen der Fall sein, so wäre das ja nur günstig für den Personenverkehr, so aber liegen auch die Frachten- und Rangirbahnhöfe jetzt inmitten der verbauten Stadttheile und stören hier gewaltig durch ihren Lärm und ihren Rauch. Weiters sind die ganzen Bahnanlagen bedeutende Verkehrshindernisse zwischen den einzelnen Stadttheilen. Das wird immer mehr fühlbar werden. Es gibt da nur ein Mittel dagegen: die Tracen als Hochbahnen durch die Stadt zu führen und die Frachten- und Rangirbahnhöfe nach ausserhalb der Stadt zu verlegen. Platz hiefür ist genug im Süden und Osten der Stadt. Nach Verlegung derselben lässt sich das Strassennetz leicht über die dann freien Terrains schliessen.

Es sind ja einige Bahntracen auf Viaducten oder Dämmen geführt, aber meist mit zu wenigen und zu niedrigen Durchlässen, was umsomehr der Fall sein wird, wenn das Niveau der von den Bahnen durchzogenen Stadttheile gehoben werden muss. Das wird an manchen Stellen unbedingt nothwendig sein, um tiefer gelegene Stadttheile vor der Inundation für immer zu bewahren, oder um im Generalniveau der Stadt begründete Hebungen durchzuführen.

Wasserstrassen gibt es in Brünn nicht, denn die Flüsschen Zwitta und Schwarza sind zu klein für einen Verkehr, jedoch ist Aussicht vorhanden, dass ein Stichcanal der geplanten grossen Wasserstrassen-Anlagen zwischen Donau und Oder nach Brünn geführt wird. Der günstigste Platz eines Hafens für diesen Stichcanal wäre zwischen dem städtischen Schlachthof und der Landes-Irrenanstalt, am linken Ufer der Zwitta.

Wir projectiren längs allen Bahntracen, seien sie nun auf Viaducten oder Dämmen, oder aber im Niveau geführt, desgleichen

längs den Ufern der beiden Flösschen Schwarz a und Z w i t t a, deren Lauf wir, (wie in den Plänen ersichtlich) regulirt haben, beiderseits 15 m breite Strassen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Es werden hiedurch werthvolle Baulinien gewonnen.
2. Wird hiedurch den Eisenbahnen die Möglichkeit geboten, ihre Tracen zu verbreitern, was für die Zukunft von ausserordentlichem Werth sein kann.
3. Vermindern auch diese Strassen zum Theil die Hindernisse, welche dem Verkehr sich durch Eisenbahnt racen und Wasserläufe ergeben.

Längs den Wasserläufen werden auf diese Weise Kai-Strassen*) entstehen, welche mit Pappel-Alleen bepflanzt, prächtige Promenaden abgeben werden. (Es ist nämlich eine Gepflogenheit der Menschen, dass sie gerne längs des Wassers, und sei es auch nur klein, promeniren.)

b) Localverkehr. System des Verkehrsnetzes.

Es ist behufs guter Orientirung in einer Stadt von grösster Wichtigkeit, dass die Hauptstrassenzüge eine entschiedene und eine ausgesprochene Richtung nach einem bestimmten Ziele haben; es erleichtert dies ungemein den Verkehr. Das System der Radial- und Kreisstrassen hat diesen Vorzug vor anderen Systemen. Dieses einfachste und natürlichste System besteht darin, dass von allen Seiten her Strassen von der Peripherie zum Centrum der Stadt führen (Radialstrassen), welche den leichtesten Verkehr in diesen Richtungen besorgen, während Strassen senkrecht auf letztere (sie bilden im Zusammenschlusse annähernd concentrische Kreise) den besten Verkehr der nebeneinander liegenden, Kreisabschnitte bildenden Stadttheile vermitteln werden (Kreisstrassen).

Das sogenannte Dreieck-System, d. h. ein System, bei welchem vorhandene oder projectirte Verkehrsknotenpunkte durch Hauptstrassenzüge verbunden werden, und dergestalt ein System von

*) Der Kai (sprich das »ai« wie im Worte »Mai« aus, Mehrzahl: die Kaie) ist ein altes, gut deutsches Wort, das nach Frankreich kam, und von dort verballhornt, in fremdem Gewand und unerkant als Quai in sein Vaterland zurückkehrte, ein gleiches Schicksal theilend mit den Worten Bollwerk (Boulevard) und Bewacht (Bivouac).

aneinander liegenden Dreiecken entsteht, hat keine entschiedenen Richtungslinien, daher man sich leicht verirren kann. Man fühlt sich in einer auf diese Weise regulirten oder angelegten Stadt ebenso ungemüthlich, wie in den nach dem sogenannten amerikanischen System gebauten Städten, wo alle Strassen rechtwinkelig, wie die Linien eines Schachbrettes aufeinander treffen, und man, wenn man die Stadt durchqueren will, bis zur Bewusstlosigkeit im Zickzack gehen muss (so New-York).

Bei einer alten Stadt, und so auch bei Br ü n n, wird es nicht möglich sein, alle Stadttheile nach demselben System zu reguliren. Natur-Hindernisse oder eigenartige Stadttheil-Anlagen lassen dies nicht zu. Man wird daher in jedem speciellen Falle, der Oertlichkeit entsprechend, von der strengen Regel abgehen, und eine andere zweckmässigere Regulirungsart wählen.

Die Prüfung eines Verkehrsnetzsystems auf seine Güte wird sich leicht dadurch ergeben, wenn man die Verbindung verschiedentlich gelegene Punkte im Stadtgebiete auf dem Plane versucht.

Die bestehenden Hauptverkehrsadern in Br ü n n.

Behufs Projectirung eines organischen, zweckentsprechenden Verkehrsnetzes ist es nothwendig, jene Linien zu bestimmen, auf welchen sich der Hauptverkehr abspielt. Diese Linien werden sich leicht erkennen lassen, wenn man die Hauptverkehrsadern, welche aus dem Lande zur Stadt führen, von aussen hinein in die Stadt verfolgt. Diese sind:

— Im Süden von Gross-Raigern her führt die Reichsstrasse beim Centralfriedhof vorbei durch die Wienerstrasse und Bürgerstrasse nach Altbrünn, von wo der Verkehr im rechten Winkel abbiegend, einerseits durch die Ugartestrasse, Wawrastrasse und Skenestrasse zum Bahnhofplatz, und von da durch die Ferdinandgasse in die Stadt führt, während andererseits der Verkehr durch die Bäcker-gasse und Altbrünnergasse in das Centrum der Stadt geht.

— Im Südosten von Turas her führt die Bezirksstrasse, durch Kumrowitz und Klein-Mariazell gehend, in der Plankengasse und Dornichgasse den Verkehr dem Centrum zu, und zwar am Schlusse sich biegend, unter dem Bahndurchlass zwischen Nord- und Staatsbahnhof hindurch, einerseits über den Bahnhofplatz

in die Stadt, andererseits auf den Bahnring. Hier geht der Fussverkehr über die Freitrepppe gegenüber dem Bahndurchlass beiderseits durch die Josefsgasse in die City.

— Im Osten führt von Austerlitz und Raussnitz her die Reichsstrasse in die Olmützerstrasse, bei der Zwittabrücke den Verkehr von Julienfeld und Lösch aufnehmend, durch Kröna unter dem Bahndurchlass auf den Bahnring. Von hier geht der Verkehr in gleicher Weise, wie bei der vorgenannten Verkehrsader in die Stadt.

— Im Nordnordosten kommt der Verkehr aus dem Thal der Zwitta auf der Bezirksstrasse durch Hussowitz herab, und zwar ist die Lautengasse als Hauptverkehrslinie dieses Zuges zu bezeichnen (daher ein Bahndurchlass hier unbedingt erforderlich ist), und vereinigt sich bei der Obrowitzerbrücke mit dem Verkehr von Schimitz. Weiter geht er einerseits durch die Josefstadt und Jesuitengasse ins Centrum, andererseits durch die Zeile, und zwar hier sich dreifach gabelnd: links durch die Neuthorgasse und Sonnenfelsgasse in die Adlergasse; in der Mitte in die Johannesgasse; und rechts in die Krampfengasse, dergestalt auf allen drei Linien ins Centrum der Stadt führend.

— Im Nordnordwesten kommt auf der Reichsstrasse von Karthaus oder Königsfeld in schnurgerader Richtung der Verkehr durch die Neugasse herunter, und führt zwischen dem Deutschen Hause und der Statthalterei über den Lazansky-Platz und durch die Kirchengasse ins Centrum.

— Von Nordwesten führt die Bezirksstrasse von Sebrowitz den Verkehr durch die Eichhorngasse in die Stadt und findet seine directeste Einmündung ins Centrum durch die Rudolfsgasse.

— Vom Westen führt die Bezirksstrasse von Steinmühle und Schreibwald her den Verkehr in die Schreibwaldstrasse, welcher von dort einerseits über den Klosterplatz, — Bäckerstrasse und Altbrünnergasse; andererseits durch die Ugartestrasse — Wawrastrasse — Skenestrasse — Bahnhofplatz und Ferdinandsgasse in die Stadt geht.

Bezüglich des Begriffes «Centrum der Stadt» sei folgendes gesagt:

Bei kleineren Städten, alten oder neuen Ursprunges ist das Centrum in den meisten Fällen ein Platz, auf dem sich das öffent-

liche Leben concentrirt, auf dem meist alle öffentlichen Gebäude vereinigt sind, zu dem alle Verkehrswege hinführen. Das war auch in der alten, von Festungswerken umgebenen Stadt Brünn der Fall. Der «grosse Platz» war dieses Centrum.

Wenn aber eine Stadt im Laufe der Jahrhunderte anwächst, und einen Raum einnimmt, welcher das vier-, fünf- und mehrfache des ehemaligen Gebietes umfasst, so kann auch das Centrum dieser Stadt nicht mehr ein einzelner Platz sein; das ist einfach aus räumlichen Gründen nicht möglich. Dieses wird daher ein ganzer Stadttheil, naturgemäss die Altstadt, die City sein. In Brünn ist dies gleich wie in Wien die «Innere Stadt». In diesem Stadttheil, in seiner Gänze genommen, wird sich das öffentliche Leben concentriren und die öffentlichen Gebäude, sowohl des Landes, als auch der Stadt ihre Stätte finden. Vor Allem auf der Hauptverkehrsader der Inneren Stadt: Ferdinandsgasse — Grosser Platz — Kirchengasse und Lazanskyplatz und des weiteren auf dem zweit' wichtigsten Platze Brünns, dem altherwürdigen, schönen Krautmarkt.

Alle diese genannten Hauptverkehrsadern werden bei der Regulirung volle Berücksichtigung erfahren, und werden, wie folgend ersichtlich, durch weitere Hauptverkehrsadern ergänzt werden müssen.

Strassenbahnen.

Bei einem gut angelegten Strassenverkehrsnetz wird sich leicht das Strassenbahnnetz einfügen lassen. Die Führung der elektrischen Trambahn in Brünn ist eine gute und wird sich bei Regulirung und Vergrösserung der Stadt leicht ergänzen lassen. Als Beispiel hiefür haben wir in der Innern Stadt (siehe Plan VII) eine Tramverbindung von den Stadttheilen im Osten her durch die Adlergasse auf den Krautmarkt, und weiters einen Anschluss der Elisabethstrasse, somit des Spielberges und der daselbst projectirten Drahtseilbahn an das bestehende Trambahnnetz vorgeschlagen. Auch wird durch unsere projectirte Regulirung eine bessere und elegantere Tramverbindung mit dem Hauptvergnügungsort Brünns, das ist der Schreibwald, und weiters mit dem Centralfriedhof ermöglicht.

Einbinden der Stadt in das Land.

Im Gegensatz zu den Ansiedlungen der Menschen in früheren Zeiten, welche wegen Feindesgefahr mit Mauern, Wällen und Gräben umschlossen wurden, haben in neuerer Zeit die Städte diese Befestigungswerke gesprengt, um sich nach allen Richtungen frei in das Land hinaus ausbreiten zu können. Dementsprechend haben wir das vergrösserte Verkehrsnetz von Br ü n n so projectirt, dass nach allen Richtungen eine Ausbreitung der Stadt ungehindert vor sich gehen könne, und dadurch auch eine leichte Angliederung der immer mehr an die Stadt heranrückenden Nachbargemeinden möglich sei. Es ist damit auch der Forderung der Bauordnung für Br ü n n (I. Abschnitt § 2) Folge geleistet. Zu diesem Behufe haben wir möglichst viele Radialstrassen nach auswärts und mehrfach Brücken über die beiden Flüsschen projectirt. (Siehe Pläne.)

Es sei gestattet hier zu bemerken, dass für den Städtebauer nur die technischen Gründe und keine anderen massgebend sein können. Sache der Gemeindevertretung ist es, je nach den localen Verhältnissen diese Vorschläge zu berücksichtigen oder nicht. Vortheilhaft aber wird es sein, wenn die deutsche Stadt Br ü n n die Angliederung der deutschen Nachbargemeinden durch neue dahinführende Verkehrswege besonders fördert.



ABSCHNITT V.

Die Verbauung.

Allgemeines.

Auf welche Art und Weise ein Stadtgebiet verbaut, d. h. ausgebaut wird, ist von grösster Wichtigkeit sowohl in wirthschaftlicher, socialer als auch hygienischer Hinsicht. Dass das rücksichtslose Verbauen jedweden Fleckchens Baugrund mit fünf Stock hohen Miethhäusern, etwa gar mit 85% verbauter Fläche, bei der Erweiterung Br ü n n s nicht platzgreifen darf, haben wir schon klargelegt. Br ü n n soll nach einem wohlüberlegten Verbauplan ausgebaut werden.

In einer grossen Stadt lassen sich bezüglich der Verbauplanart der Stadttheile drei Categorien erkennen:

1. Wohnbezirke.
2. Geschäftsbezirke.
3. Industriebezirke.

In kleineren Städten ist nicht so sehr das Bedürfnis vorhanden, diese drei Kategorien zu gruppiren, in einer grösseren aber wohl. Dieses Bedürfnis der Sonderung hat folgende Ursachen:

Zum Wohnen will man Ruhe und Behaglichkeit haben, grosser Geschäftsverkehr und lärmende, rauchende Fabriks- und Industrieanlagen in der Nähe wirken störend. Geschäftsviertel verlangen eine gewisse Concentration, frequente Verkehrslinien, den unmittelbarsten Verkehr mit den Publicum. Industriebezirke und der Handel verlangen viel Raum, die Nähe von Verkehrsanlagen, wie Eisenbahnen und Wasserstrassen. Selbstverständlich lassen sich diese drei Categorien nicht strikte absondern, sie werden sich mehr oder minder vermengen. Die Wohnviertel brauchen Geschäftsleute, letztere Wohnungen

und Arbeitsstätten in der Nähe; und die Industriebezirke wieder Wohnviertel, insbesondere für die Arbeiter. Aber in allen diesen drei Kategorien müssen Erholungs- und Vergnügungsbezirke, müssen Luftreservoirs, müssen genügend Flächen von grünem Land eingestreut sein

Die Vertheilung der genannten Verbauung, die Disponirung der drei Kategorien im Stadtgebiete darf aber nicht willkürlich, sie muss naturgemäss, durch die örtlichen Verhältnisse bedingt, geschehen, so dass die Qualification sofort klar in's Auge springt.

Die Lage an Gebirgen, an Wasserstrassen, die vorherrschende Windrichtung, sowie bestehende menschliche Dispositionen, wie Traçen der Eisenbahnen, weiters die bereits bestehende Verbauung geben hiefür die Directiven. Für Br ünn lässt sich die genannte Eintheilung leicht durchführen.

Die herrschende Windrichtung in dieser Stadt ist (wie schon erwähnt) West und Nordwest. In dieser Richtung dürfen daher keine rauchenden Fabriks- etc. -Anlagen erbaut werden. Platz für solche ist in der entgegengesetzten Richtung. Das ist die Hauptdirective für den Verbauplan.

Man unterscheidet im Allgemeinen die geschlossene Bauweise oder Verbauung, bei der die Häuser in ununterbrochener Reihe aneinandergestellt sind, und die offene Bauweise bei welcher die Häuser einzeln stehen, wohl in Reihen, aber durch Zwischenräume getrennt. In einer grösseren Stadt aber werden sich noch weitere Kategorien unterscheiden lassen u. zw :

Category I. Geschlossene, dichte Bauweise, wobei in meist kleinen Baublöcken der grösste Theil der einzelnen Bauparzellen verbaut ist.

Category II. Geschlossene, minder dichte Bauweise, welche sich von ersterer durch grössere, respective tiefere Baublöcke, und daher grösseren Abstand der Häuserrückseiten unterscheidet. Es findet sich hier somit eine minder dichte Verbauung der Parzellen vor.

Category III. Geschlossene Bauweise mit Vorgärten, die ebenfalls durch grössere Baublöcke sich kennzeichnet, in deren Innern sich mehr oder minder grosse Vegetationsbestände befinden.

Category IV. Offene Bauweise, das heisst frei stehende Häuser mit ansehnlichen Gärten dahinter, und auch Vorgärten. Es ist dies das Cottage-System (engl. ländliche Bauweise).

Für einen wohlüberlegten Stadtverbauplan soll der Hauptgrundsatz gelten, dass von dem dicht verbauten Stadtkern die Verbauung successive gegen die Peripherie abnehme, und schliesslich in die offene Bauweise übergehe; gleichlaufend hiemit soll die Höhe der Wohngebäude geringer werden. Diese Anordnung soll unberührt durch die Breite der Strasse durchgeführt werden. Die Bauordnung für Br ünn bestimmt (§ 52) die Höhe der Häuser nach der Breite der Strasse; je breiter diese, desto höher können die Häuser in derselben werden. Das sollte nach unserer Meinung aber nur für bestimmte, eng umgrenzte Stadttheile Geltung haben, aber nicht durchwegs für die ganze Stadt, und zwar aus folgendem Grunde. Selbstverständlich sind die Strassen im Stadtkern am engsten und gegen die Peripherie aber immer breiter, es müssten daher hier die grössten und im Innern der Stadt die kleinsten Gebäude aufgeführt werden. Das wäre ebenso widersinnig, als wenn man auf einer breiten Dorfstrasse 25 m hohe Wohngebäude aufführen wollte.

Damit soll gesagt werden, dass die Bauordnung diesbezüglich ergänzt und durch Beschlüsse der Gemeinde die Bauweise für jeden einzelnen Stadttheil speciell vorgeschrieben werden muss.

Nachstehend erbringen wir Vorschläge bezüglich der vier Verbauplan-Categorien für die Höhe der Wohnhäuser und deren Geschossanzahl, sowie Vorschläge für jenen grössten Procentsatz bis zu welchem man nach unserer Meinung die Parzellen nur verbauen sollte.

Höhe der Wohngebäude, Parzellen-Verbauung.

Category I der Verbauung. Die Wohngebäude dürfen nicht mehr als fünf Geschosse erhalten, wobei das Erdgeschoss und ein allfälliges Mezzanin einzurechnen sind. Die Gesamthöhe der Gebäude, von dem verglichenen Strassenniveau bis zur oberen Hauptgesimskante darf in keinem Fall die Höhe von 25 m überschreiten; ebenso darf der Fussboden des obersten Geschosses niemals höher als 20 m über dem verglichenen Strassenniveau liegen.

Maximalverbauung der Parzellen für diese Category . 75%.

Category II. Die Wohngebäude dürfen nicht mehr als vier Geschosse erhalten, wobei das Erdgeschoss und ein allfälliges Mezzanin einzurechnen sind. Die Gesamthöhe darf in keinem Falle 20 m überschreiten.

Maximalverbauung 60 %.

Category III. Die Wohngebäude dürfen nicht mehr als drei Geschosse erhalten, wobei das Erdgeschoss oder Hochparterre einzurechnen ist. Die Gesamthöhe darf in keinem Fall 15 m überschreiten. Einzelne über diese Höhe hinausreichende Gebäudetheile, wie Türme, Giebel und dergleichen sind jedoch zulässig. Die Gebäude haben einen Vorgarten von 5 m Tiefe zu erhalten.

Maximalverbauung 45 %.

Category IV. Geschossanzahl und Gebäudehöhe wie III Die Gebäude haben einen Vorgarten von 5 m Tiefe zu erhalten und haben beiderseits je 3 m von den Parzellengrenzen abzustehen, so dass die Entfernung zweier Nachbarhäuser (Bauweiche) 6 m beträgt.

Maximalverbauung 30 %.

Strassennetz, Baublöcke.

Aus den allgemeinen Grundsätzen für die Verbauung ergibt sich auch die Anordnung des Strassennetzes. Die Maschen derselben sind die Strassen, welche die Baublöcke umschliessen. Das Strassennetz wird analog der dichtern und minder dichten Verbauung im Stadtkern engmaschig und gegen aussen weitmaschig werden. Hiemit correspondirend werden die Baublöcke immer grösser werden müssen, und zwar je nach der Bestimmung der neu anzulegenden Stadttheile.

In den verbauten Theilen Brünns sind grosse Baublöcke, in deren Mitte sich grosse Gartencomplexe als Gesundheit erhaltende Luftreservoirs befinden. Lassen wir diese, wenn sie nicht zu übergross sind, und halten wir weiterhin fest an dem Principe, grosse und gesunde Baublöcke zu schaffen. Brunn wird sich nie in dem Masse entwickeln wie eine Haupt- und Grossstadt; daher wird auch nie eine so gedrängte Verbauung, wie in diesen nothwendig werden, dafür wird aber eine gesunde Verbauung durchwegs möglich sein; und diese wollen wir zum Wohle der jetzigen und der künftigen Generationen in Vorschlag bringen.

Bezüglich der Form der Baublöcke wäre noch zu sagen, dass es nichts verschlägt, wenn sie nicht rechtwinkelig sind; dies hindert

keineswegs, dass sie zweckmässig und schön verbaut werden können. Hingegen aber sollen die Parzellengrenzen senkrecht auf die Strassenflucht stehen, weil sonst in der geschlossenen Bauweise die Eckräume der Häuser schiefwinkelig werden, und bei der offenen Bauweise die Gebäude schief gegen die Strasse stehen, wie die Zähne einer Säge.

Uebergrosse Baublöcke schliessen sich, sobald die Umgebung stärker verbaut wird, von selbst auf, entweder der Forderung des vermehrten Verkehrs nachgebend, oder durch die Bauspeculation in Folge der gesteigerten Grundwerthe.

Plätze.

Das Anwachsen einer Stadt fordert auch neue Plätze. Das Programm hat die Schaffung solcher nicht ausdrücklich erwähnt, aber sie sind aus praktischen und ästhetischen Gründen eine unbedingte Nothwendigkeit. Die Plätze dienen dazu, um das öffentliche Leben in den einzelnen Stadttheilen zu concentriren; auf ihnen werden Kirchen und andere öffentliche Gebäude errichtet, und Versammlungen, Märkte sowie Festlichkeiten abgehalten werden. Plätze dienen in dem ausgedehnten Strassennetze einer Stadt als Orientirungs- und gewissermassen als Erholungspunkte; sie sind eine nothwendige Abwechslung in dem ewigen Einerlei der Strassen und Gassen. Jedermann der eine Stadt durchwandelt, überkommt ein angenehmes Gefühl, wenn er aus dem oft sehr langweiligen Strassengewirre einen öffentlichen Platz betritt.

Die Gründe für die Anlage von Plätzen sind so alt, als die Menschenansiedlungen selbst. Jede alte Stadt hat daher auch einen oder mehrere Plätze. Da nun in unserer Zeit die alten Städte zumeist von ihren Vorstädten und Vororten an Grösse und Ausdehnung weit übertroffen werden, so ist es klar, dass diese, gleichsam Städte die sich an die Mutterstadt angegliedert haben, ebenfalls ihre eigenen Centren, wenn auch untergeordneter Natur bekommen müssen, und nicht aus lauter Strassen und Gassen bestehen können. Ein Ausserachtlassen dieser Forderung ergibt viele Uebelstände. Beispiel hiefür die meisten der angegliederten Vororte von Wien, wo Plätze sehr vermisst und ihr Fehlen aus vielen Gründen sehr bedauert wird.

Wir haben daher für Brunn in entsprechenden Entfernungen von einander Plätze in die drei Vorstadt-Bezirke eingestreut und sie je nach Ort und Möglichkeit mit Kirchen versehen und mit Volk-

gärten, Kinderspielplätzen und öffentlichen Bädern in Verbindung gebracht, um sie eben zu echten und rechten Centren des öffentlichen Lebens des betreffenden Stadtheiles zu machen. In den Volksgärten haben wir uns Pavillons zum Schutze gegen plötzlich hereinbrechende Unwetter gedacht. Wenn wir einen Platz als Kirchenplatz ausgestalteten, so wurde, wenn nicht besondere Gründe dagegen sprachen, die Kirche nicht in der Mitte, sondern längs einer Seite des Platzes gestellt; auf diese Weise erhält man einen grossen ungetheilten Platz und kommt auch die Kirche als Bauwerk gut zur Wirkung. Stellt man aber die Kirche oder ein anderes öffentliches Gebäude in die Mitte eines Platzes, so bekommt man statt eines ganzen Platzes natürlich zwei Hälften.

Strassen, deren Führung, Breite und Niveau.

Wir waren darauf bedacht, die Haupt-Strassenzüge möglichst glatt und elegant zu führen, scharfe Biegungen und hervorstehende Ecken, als dem Verkehre hinderlich zu vermeiden.

Dem in Brünn gebotenen Conservatismus haben wir nach Thunlichkeit Rechnung getragen. Radicale Lösungen, die zwar schöner, aber auch kostspieliger wären, haben wir nur als Alternativen (in strichulirten Linien) angegeben.

Bei der Strassenführung wurde selbstverständlich das Princip eingehalten, dass durch die Regulirung in verbauten Stadttheilen die bestehenden Parcellen nicht zu sehr verschnitten oder gar unbrauchbar gemacht wurden. In zu verbreiternden Strassen wurde die Regulirungslinie auf jene Seite verlegt, wo die tieferen Parcellen vorhanden sind.

Bei der Führung der Regulirungslinien haben wir auch dem Grundsatz gehuldigt, dass öffentliche Gebäude keineswegs in der Strassenflucht liegen müssen. Im Gegentheil, es ist für deren Eindruck viel vortheilhafter, wenn sie entweder vor oder hinter der Flucht der Wohngebäude liegen. Das gilt auch von jenen öffentlichen Gebäuden, die nicht frei stehen, sondern rechts und links angebaut sind, wie es z. B. bei einigen Kirchen in Brünn der Fall ist. Die Ecken der Wohngebäude, die meist kurz abgehackt sind, eignen sich auch nicht für die Freistellung, wohl aber die meist hiezu ausgebildeten Ecken der öffentlichen Gebäude. Beispiel hierfür die Magdalenenkirche in der Ferdinandsgasse. Wie

man aber ein Zinshaus niemals an ein öffentliches Gebäude anbauen soll, das zeigt die Art, wie das Haus Nr. 14 der Johannesgasse an die Kirche zu St. Johann seinerzeit angeflückt wurde.

Bezüglich der Strassenbreiten besagt die Bauordnung für Brünn (I. Abschnitt § 2) folgendes:

„Bei Regulirung bestehender Strassen und Gassen soll die „Breite nicht unter 15 m, bei kürzeren Seiten- und Querstrassen „mindestens 12 m betragen. In neu anzulegenden Stadt- beziehungs- „weise Ortstheilen neben die Hauptstrassen mindestens 20 m, frequentere „Nebenstrassen mindestens 16 m, und kurze Seiten- und Querstrassen „mindestens 12 m Breite zu erhalten.“

Wir haben uns im Grossen und Ganzen an diese Vorschrift gehalten, jedoch sinngemäss je nach Bedarf und Umständen Modificationen eintreten lassen. So musste manche Erbreiterung in der inneren Stadt unter dem vorgeschriebenen Masse bleiben, weil ansonsten zu viele Werte zerstört würden; in den Vorstädten, sowie auf neu aufgeschlossenem Bauterrain wurde das Mindestmass stets eingehalten. Für die Hauptverkehrsadern Brünns (siehe Abschnitt IV) wurden aber Breiten bis zu 26 m angenommen, um sie nach Thunlichkeit mit Alleen bepflanzen zu können. (Im Plan V ist die Breite jeder einzelnen Verkehrsader angegeben.)

Das Niveau der Strassen zu bestimmen, wird Aufgabe eines General-Niveau-Planes sein, der gleich dem General-baulinien-Plan bei Aufstellung des definitiven Stadtre-gulirungs-Planes aus dem Generalregulirungsplan resultiren wird.

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass es sich empfehlen wird, jeder neu anzulegenden Strasse ein möglichst geringes Gefälle zu geben. In ebenen Terrain sind für Hauptverkehrsadern Steigungen von 2% bis 2.5%, in unebenen Terrain solche von 3% bis 5% höchstens für Nebenstrassen von 6% anzunehmen. Wenn man auch in Brünn, besonders in der inneren Stadt, an steile Strassen gewohnt ist, so sollte man doch bei Neuanlagen in noch freiem Terrain nicht solche Steigungen projectiren, wie sie in der Schiller-gasse (8.7%) und in der Beischlägergasse (11.9%) bestehen. Solche Steigungen sind ja geradezu gefährlich für Mensch und Thier, besonders im Winter.

Stellung der Hauptgebäude.

Bezüglich der Vertheilung der Hauptgebäude in einer grösseren Stadt sind folgende Categorien zu unterscheiden:

1. **Gebäude, welche in das Centrum der Stadt gehören.** Das sind die Gebäude der Staats-, Landes- und städtischen Behörden, der geistlichen Behörden, der Verkehrs- und Handelsanstalten, sowie die öffentlichen Sammlungen. Also: Statthaltereigebäude und andere staatliche Verwaltungsgebäude, Landhaus, Rathhaus, Banken, höhere Unterrichtsanstalten, wie Universität, Technik; Theater, Hauptämter für Post, Telegraph und Telephon; Feuerwehrcentralen, Museen, Bibliotheken, endlich die Hôtels und grossen Gasthöfe.

2. **Solche Gebäude, welche im ganzen Stadtgebiet vertheilt sein können:**

Die einzelnen Bezirke oder Vorstädte, die gleichsam kleine Städte innerhalb des Gesamtgebietes bilden, müssen daher schon wegen Vermeidung von Zeitverlust gewissermassen auch Central-Anstalten haben. Dazu gehören die staatlichen und communalen Nebenämter, also Nebenämter für Post, Telegraph und Telephon, Feuerwehrfilialen etc. Ferner gehören vertheilt: Kirchen, Schulen und Badeanstalten, Spitäler, offene Märkte und Markthallen, endlich Erholungsorte, öffentliche Gärten und Kinderspielplätze. Vertheilt werden hier auch Haupt- und Neben-Personenbahnhöfe sein können. Selbst ein Centralbahnhof gehört nicht in die City, sondern knapp an deren Peripherie. (Daher ist der gemeinschaftliche Bahnhof der Nord- und Staatsbahn in Brunn, welcher ja de facto ein Centralbahnhof ist, sehr gut gelegen.)

3. **Solche Anlagen, welche ausserhalb der Stadt oder an der Peripherie gelegen sein können oder müssen.** Erstere wären: Kasernen, Exercirplätze, Gefängnisse, Siechen-, Irren- und Waisenhäuser. Letztere wären: Friedhöfe, Schlachthöfe, Viehmärkte, Gasanstalten, Schiessstätten, alle üblen Geruch verbreitenden Anstalten und schliesslich besonders die Epidemiespitäler.

Es wären die Letzteren in genügender Anzahl vertheilt im Umkreise zu errichten, damit in Zeiten der Gefahr die Kranken, und mit ihnen die Ansteckungsgefahr rasch und auf dem directesten Wege aus dem Stadtgebiete entfernt werden können.

Bezüglich der Locirung der Kasernen ist zu sagen, dass die heutige Kriegskunst nicht mehr mit befestigten Städten rechnet, und im Innern derselben auch keine Kasernen mehr braucht. Wir sehen

daher auch, dass selbe aus allen Städten heraus, und an die Peripherie gelegt werden. Aus national-politischen Gründen, die stets Anlässe zu Reibereien geben, wäre es vielleicht angezeigt in Brunn nicht alle Kasernen im Westen zu concentriren, sondern auch eine im Osten zu erbauen.

Inundationsgebiete.

In Brunn sind im Süden am Laufe der Schwarza, und im Norden im Gebiete des Ponawkabaches einige nicht bedeutende Inundationsgebiete. Es ist selbstverständlich, dass in demselben das Gesamt-Niveau gehoben, und durch Regulirung der Wasserläufe das weiteren Eindringen von Wasser abgehalten werden muss, um das dortige Terrain zur Verbauung geeignet zu machen, und sanitäre Uebelstände, die meist im Gefolge der Inundation sind, zu beheben. Dem Vernehmen nach sind auch die hiezu nothwendigen Massnahmen bereits getroffen worden.



ABSCHNITT VI.

Sanitäre Anforderungen.

Allgemeines.

Bei diesem, für die zukünftige gesundheitliche Entwicklung einer Stadt hochwichtigen Capitel können wir nichts besseres thun, als auf die trefflichen Ausführungen von bewährten Capacitäten hinzuweisen, nämlich auf den Bericht, welchen der k. k. Hofrath, Herr Architekt Franz Ritter von Gruber mit Berücksichtigung einiger Modificationen des Herrn Professor Dr. Max Gruber im Jahre 1893 an den k. k. obersten Sanitätsrath erstattet hat. Dieser Bericht enthält die Grundprincipien der sanitären Anforderungen an einen Regulierungsplan, und können wir uns demselben nur vollkommen anschliessen. Die Ausführungen des Berichtes sind von eminenter Bedeutung; wir geben auszugsweise die wichtigsten Punkte derselben wie folgt:

„Bei Stadtverweiterungen müssen solche Vorkehrungen getroffen werden, dass allen Theilen der Bevölkerung ein gesundes Wohnen gesichert wird. Nach den gegenwärtig in den Städten bestehenden Baugesetzen wird fast allgemein ein so dichtes Uebereinanderreihen der Wohnungen angestrebt oder begünstigt, dass den Anforderungen an Licht und Luft schon bei den Wohnräumen der bemittelten Bevölkerung häufig nicht genügend entsprochen werden kann, noch weniger aber bei den von der ärmeren Bevölkerung, also am dichtesten bewohnten Räumen. Es ergeben sich hieraus Verhältnisse, welche in hygienischer Beziehung in hohem Grade bedenklich sind und denen bei dem weiteren Anwachsen der bewohnten Orte unbedingt so viel

„als möglich vorgebeugt werden muss. In den am Umfange der grossen Städte hinzukommenden neuen Theilen müssen jene Fehler beseitigt werden. In grossen Städten muss darnach gestrebt werden, jener weiten Räumlichkeit der Verbauung näher zu kommen, welche in kleineren Orten heute noch zu finden ist. Die Ausbreitung der Bewohner auf grössere Flächen muss somit eines der Ziele sein, auf welche die neuen Bauordnungen hinzuwirken haben. Der Bau von überbevölkerten Miethskasernen ist hintanzuhalten. Bei der Erweiterung der Städte breiten sich diese auf Ackergrund aus und da ist noch Gelegenheit, das Versäumte nachzuholen. Man soll für eine hygienisch gute Bauweise retten, was noch zu retten ist. Die jetzige ungerechtfertigte Weiterausbreitung des Miethkasernenbaues wird sich nur bekämpfen lassen durch die Aufstellung strenger Bauordnungen und Baugesetze. — Jede aufgeklärte Stadtvertretung wird es ebenso wie die Landes- und Staatsverwaltung als ihre heilige Pflicht erkennen, zu verhindern, dass eine Verschlechterung der bestehenden Verhältnisse eingeführt werde. Die Aufgabe neuer Baugesetze wird es sein, durch ein aufmerksames Studium der in den älteren Stadttheilen, in Bezug auf das Verhältnis zwischen Haushöhe und Strassenbreite, in Bezug auf die Geschosszahl und auf die Grösse der Höfe der Wohngebäude vorfindlichen Sachlage, die Grenzen zu bestimmen, bis zu welchen gegangen werden kann, ohne den bestehenden Grundbesitz unverhältnismässig zu schädigen, ohne aber auch für die Zukunft eine Verbauung zu ermöglichen, welche den sanitären Anforderungen Hohn spricht, wie dies z. B. bei der Zulassung einer Verbauung bis 85% des einzelnen Grundstückes der Fall ist. Glücklicherweise jene Orte, die von altersher Strassen besitzen, welche von Häusern begleitet werden, deren Höhe die Strassenbreite nicht übertrifft oder hinter derselben zurückbleibt und in welchen sich Höfe befinden, die durch Grösse auch rückwärtigen Räumen die ausgiebigste Erholung sichern. Mögen sie diese Vortheile bewahren und es verhindern, dass es die Befangenheit oder der Eigennutz der Hausbesitzer durchzusetzen vermag, dieselben zu beseitigen und damit die späteren Bewohner in ihrem Gesundheitswohle empfindlich zu schädigen.

„Man möge sich jene grossen Städten zum Vorbilde nehmen, die
„bei Auffassung ihrer Festungswerke sofort daran gingen, das
„neu gewonnene Bauterrain für Gartenanlagen mit offener Bau-
„weise zu bestimmen, welchem richtigen Vorgehen sie nicht nur
„die heutige reizvolle Erscheinung ihrer äusseren Theile, sondern
„auch günstige sanitäre Verhältnisse verdanken. Die Städte
„sollen energisch den Bauwuchervon sich ferne
„halten, der durch das Züchten des Miethkasernenbaues sani-
„täre Uebelstände und ungerechtfertigte Werthsteigerung des
„Grundes zur Folge hat. Auch in der Grossstadt darf die be-
„dauerliche, unverhältnismässig weit getriebene Verbauung nur
„im Stadtkern aufrecht erhalten bleiben, weil sie hier überhaupt
„nicht mehr zu ändern ist, hier aber auch, theils mit Rücksicht
„auf den bemittelten Theil der Bevölkerung, welchen dieser
„Stadtheil der Mehrzahl nach aufnimmt, theils aber auch, weil
„diese Stadtheile immer mehr zu Geschäftsvierteln werden und
„daher, wie statistisch nachweisbar, in ihrer Bevölkerungszahl
„zurückgehen, hygienisch weniger bedenklich ist, während an
„den äusseren Theilen jene fehlerhaften Bestimmungen der
„Bauordnung unbedingt beseitigt werden müssen, wenn man
„nicht dem heutigen Stande der Wissenschaft und Erfahrung
„ins Gesicht schlagen will. Aber auch das dringende Bedürfnis
„der minder bemittelten Bevölkerung, im Umfange der Städte
„menschenwürdige Wohnungen zu schaffen, führt zu dieser
„Nothwendigkeit, denn wie können hier billige derartige
„Wohnungen entstehen, wenn der Grundwerth nach der für
„den Stadtkern giltigen Behandlungsweise bemessen werden
„kann? Ganz unverantwortlich wäre es daher, auch für die den
„Städten beigezogenen Vororte, bei welchen noch günstigere
„bauliche Verhältnisse bestehen, ohne weiteres die für jene
„geltenden Bestimmungen anzunehmen.“

„Leider ist heute noch eine durchaus ungenügende Vor-
„bereitung hygienischer Kenntnisse zu beklagen.“

„Bei Aufstellung von Bauordnungen handelt es sich darum,
„das Bild vor Augen zu haben, welches die be-
„wohnten Orte in der Zukunft geben sollen, nicht
„wie sie gegenwärtig sind; übersieht man dies, so kann die
„Bauordnung sich weder den bestehenden Theilen organisch
„anschmiegen, noch der Zukunft die richtige Bahn weisen. Auf
„eine, ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse verfasste,

„verallgemeinerte Bauordnung gestützt, würden in der Zukunft
„die Städte ihr individuelles Gepräge vollständig verlieren und
„alle ganz gleichmässig zu Conglomeraten von Massen-
„quartieren werden, welche sanitär ebenso schädlich, als
„ästhetisch reizlos sein müssten. Es wäre von grösstem Vor-
„theile, wenn die Grundlehren der Gesundheitspflege zum Gemein-
„gute des Volkes gemacht würden und an den niederen und
„höheren Gewerbeschulen, sowie endlich an den technischen
„Hochschulen der hygienische Unterricht eingeführt und der Ge-
„sundheitstechnik in ihren verschiedenen Zweigen eine ein-
„gehendere Pflege zu Theil werden würde.“

Bezüglich eines Stadt-Regulierungs- und Erweiterungs-Planes
besagt der Bericht:

„Aus den statistischen Nachweisen über die Bevölkerung
„der Städte geht hervor, dass diese in steter Zunahme begriffen
„ist, die je nach örtlichen Verhältnissen wohl bald rascher, bald
„langsamer erfolgt, überall aber eine stetige Zunahme des
„Wohnungsbedarfes zur Folge hat, womit ein fortschreitendes
„Uebergreifen der Verbauung über die alten Grenzen der ver-
„bauten Stadtheile verbunden ist. Als erstes Mittel,
„rechtzeitig eine zielbewusste Vorsorge für
„eine sanitäre Entwicklung der Stadt zu treffen,
„muss die baldigste Aufstellung eines Stadt-
„regulierungs- und Erweiterungs-Planes be-
„zeichnet werden. — Nur eine Theilung des
„Stadtgebietes in Zonen mit den besonderen
„Verhältnissen der letzteren entsprechenden
„Bestimmungen, kann den Anforderungen, die
„heute beim Städtebau gestellt werden müssen,
„Rechnung tragen. Hiebei wird es sich zuerst darum
„handeln, festzustellen, innerhalb welcher Grenzen der bestehen-
„den Stadt es nicht mehr möglich ist, in den durch zu grosse
„Haushöhe und durch zu dichte Verbauung der Höfe mit der Zeit
„entstandenen ungünstigen Wohnungsverhältnissen eine durch-
„greifende Verbesserung zu erzielen, abgesehen von jener, welche
„die Regulierung, Verbreiterung oder Durchbrechung von Strassen
„schaffen kann. Jene Grenzen werden meistens mit dem Umfange
„des alten Stadtkernes zusammenfallen, in welchem sich auch
„das geschäftliche Leben concentrirt. Daran wird sich eine Zone

„reihen, in welcher gegenwärtig eine so dichte Verbauung wie
„im Stadtkerne noch nicht, oder wenigstens noch nicht bedeutend
„um sich gegriffen hat, in der aber die geschlossene Bauweise mit
„Rücksicht auf die Art der bereits durchgeführten Parcellirung
„und die dadurch bedingten bestehenden Grundwerthe aufrecht
„erhalten werden muss, in der aber auch durch entsprechende
„Bestimmungen der Bauordnung die gegenwärtig zu weitgehende
„Ausnützung des Grundes, sowohl nach der Fläche, als auch
„nach der Höhe, eingeschränkt und dadurch eine wesentliche
„Verbesserung in den Wohnungsverhältnissen herbeigeführt werden
„kann. Dann sind jene Stadttheile zu umschreiben, in welchen
„die geschlossene Bauweise mit Vorgärten und die offene Bau-
„weise etwa schon eingang gefunden haben und wo der Bestand
„derselben für die Zukunft sicherzustellen ist, sowie jene nur
„schütter oder noch nicht bebauten Theile der Stadtflächen,
„welche sich nach Lage und Umgebung besonders für die
„offene Bauweise eignen, wo diese also, durch bestimmte Vor-
„schriften für die Verbauung geregelt, und durch eine ent-
„sprechende Gestaltung der Baublöcke angebahnt werden soll,
„wobei aber nicht nur auf die Möglichkeit des Entstehens von
„landhausartigen Gebäuden des bemittelten Bürgerstandes, sondern
„auch von Wohnhäusern für Beamte und für Arbeiter zu achten
„ist. Ein vollständiges Ausscheiden der letzteren Gebäude-
„gattungen aus den Wohnbezirken der bemittelten Bevölkerung
„wäre ebenso aus praktischen Gründen unthunlich, als auch social
„schädlich. Die Möglichkeit des Aneinanderschliessens von kleinen
„Wohnhäusern zu Gruppen bei Aufrechthaltung der Vorgärten,
„wird also in diesem Stadtbezirke zu wahren und bei Ermittlung
„der Wohnbezirke, besonders auch auf das in hygienischer Be-
„ziehung ungemein wichtige Bedürfnis nach Ruhe der angestrengt
„geistig oder physisch thätigen Person zu achten sein.

„Die Bildung eines die ganze Stadt mehr oder weniger
„umschliessenden, nach offener Bauweise angelegten Gürtels
„würde somit als ein bedeutender Vortheil zu bezeichnen sein.
„Ebenso ist es aber möglich, dass Gebiete mit offener Bauweise
„zwischen solchen mit geschlossener eingreifen, ja, dass nur
„einige Strassen der einen Bauweise Gebiete der anderen
„durchziehen.

„Es erübrigt endlich noch, in dem zur Verbauung ver-
„fügbaren städtischen Gebiete der Industrie und dem Handel

„geeignete Orte anzuweisen, einerseits, um diesen eine freie Ent-
„faltung zu ermöglichen, andererseits, um die für Wohnzwecke
„bestimmten Bezirke vor der Belästigung durch geräuschvolle,
„feuergefährliche oder durch schädlichen Dunst und starken
„Rauch verbreitende (concessionspflichtige) Betriebe soweit als
„möglich zu schützen.“

„In allen diesen Beziehungen lassen sich, abgesehen davon,
„dass die bisherige Verwendungsweise bestehender Gebietstheile
„volle Beachtung verdient und dass bei der Wahl von Wohn-
„bezirken die sanitären Verhältnisse des Untergrundes und eine
„entsprechende Höhenlage benachbarten Gewässern gegenüber
„zu berücksichtigen sein werden, positive Bestimmungen nur
„mit Rücksicht auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse treffen.“

„Es ist wünschenswerth, dass die Hauptstrassen in dem Er-
„weiterungsgebiet, deren Breite im Allgemeinen allerdings in
„erster Linie auch von den Verkehrsbedürfnissen abhängt, doch
„mindestens so gross zu halten sind, dass in denselben Baum-
„pflanzungen angebracht werden können; die Minimalbreite für
„solche Strassen mit 2 Baumreihen sind 22 m, besser 26 m wo-
„bei die Baumreihen 6·0—7·0 m von den Häusern entfernt zu
„bleiben haben. Die Baumpflanzungen gewähren, abgesehen von
„dem Reize, den sie den Strassen zu geben vermögen, auch
„durch die Spendung von Schatten und durch die Abschwächung
„der Windströmung für die Einwohner und Begeher der Strassen
„grosse sanitäre Vortheile.“

„Im Allgemeinen würde es sich empfehlen, den für die
„Verkehrsflächen, Strassen, Plätze Wasserläufe bestimmten
„Theil 30 - 45 % vom gesammten Stadtgebiete, mit Ausschluss
„grösserer Parkanlagen, einnehmen zu lassen, je nachdem die
„Bestimmung der einzelnen Städtebezirke einen geringeren
„oder grösseren Bedarf an Strassenflächen ergibt.“

„In Wohnvierteln mit geschlossener Bauweise an Vor-
„gärten und noch mehr in solchen mit offener Bauweise, ist
„für die Baublöcke eine grössere Tiefe vortheilhaft, demnach
„kann hier die Zahl der Strassen verhältnismässig vermindert
„werden, wogegen die Ausstattung der Strassen mit Baum-
„reihen gerade in diesen Bezirken einen erhöhten Werth hat.
„In jenen Theilen der Stadtbezirke, in welchen die Wohnungen
„der minder bemittelten Bevölkerung ihren Platz finden sollen,
„werden Blöcke geringerer Tiefe und somit zahlreichere Strassen

„vorteilhaft sein. Die Ausstattung der letzteren mit Baum-
„pflanzungen ist auch hier zu empfehlen, übrigens können die
„Strassen in diesen Gebietstheilen besonders dann in beschei-
„denen Verhältnissen gehalten sein, wenn bei den Gebäuden
„die Anlage von Vorgärten vorgeschrieben wird. Die Frei-
„haltung genügender Flächen für Spielplätze ist in diesen
„Theilen des Stadtgebietes von eminenter Wichtigkeit. In aus-
„gesprochenen Fabriksvierteln endlich wird es sich um grosse
„Baublöcke handeln. Grössere Parkanlagen werden, wo solche
„bestehen, mögen sie sich heute im öffentlichen oder privaten
„Besitze befinden, der Verbauung womöglich entzogen zu
„bleiben haben, ebenso etwa vorhandene, von der Verbauung
„umschlossene und somit aufgelassene Friedhöfe, die zu Park-
„anlagen umzugestalten sind. Wenn in grösseren, zur
„Stadterweiterung herangezogenen Gebieten
„ursprünglich Parkanlagen nicht vorhanden
„sind, so wird dahin zu streben sein, neue zu
„schaffen, oder wenigstens die für ihre Anlage
„erforderliche Fläche der Zukunft frei zu
„halten. Jedenfalls wird möglichst darauf Rücksicht zu nehmen
„sein, kein grösseres Stadtgebiet die Wohlthat
„einer Parkanlage, wenigstens in der Zukunft
„entbehren zu lassen, und diese Anlagennament-
„lich in den Wohnbezirken der minder be-
„mittelten Bevölkerung nahe zu legen. Wo thunlich,
„sollten auf je 8 km^2 des Stadtgebietes mindestens 0.5 km^2
„an Parkanlagen entfallen.“

Damit ein Ort den Menschen einen gesunden Aufenthalt biete,
müssen dreierlei Voraussetzungen zutreffen: Gute, reine Luft,
gutes Wasser und reiner, unverseuchter Boden.

Luftreservoirs.

Aus dem angeführten Bericht ist auch zu entnehmen, dass er
ein besonderes Gewicht darauf legt, dass zwischen den verbauten
Theilen einer Stadt ansehnliche unverbaute und bepflanzte Flächen
bleiben. Diese, gleichsam Reservoirs von guter Luft
zwischen den Häusermassen, sind für die Gesundheit der Einwohner
von allergrösster Bedeutung. Unsere Projectirungen zeigen, dass
wir dieser Forderung in vollem Masse gerecht werden wollen.

Die Wasserfrage.

Für jede Stadt ist eine der vitalsten Fragen die Beschaffung
von gutem und genügenden Trink- und Nutzwasser. Wir
haben schon erwähnt, dass diese Frage für Brünn von ganz be-
sonderem Interesse ist, weil selbes bisher kein Quellenwasser besitzt.
Wir begrüssen daher im Interesse der Stadt sehr die Mittheilung,
dass die Gemeindevertretung Unterhandlungen zur Herleitung von
ausgezeichnetem Trinkwasser von Brúisau pflegt.

Canalisierung.

Damit der Unrath einer Stadt in leichtester, und in einer für
die Gesundheit der Bewohner ungefährlichen Art entfernt werde,
und nicht in den Boden eindringend, denselben verseuche, hat eine
wohlangelegte Canalisierung zu sorgen. Diese nicht leichte Aufgabe
hat das Brünnner Stadtbauamt in vorzüglicher Weise gelöst.

Bauordnung.

Die Menschen verbringen (mit wenig Ausnahmen) die grösste
Zeit ihres Daseins in Wohn- und Arbeitsräumen. Es ist daher eine
der wichtigsten sanitären Anforderungen, dass diese Räume mög-
lichst gesund hergestellt werden. Das einzige Mittel um dies zu er-
reichen, liegt in einer wohldurchdachten, auf den Grundsätzen der
Hygiene aufgebauten Bauordnung, welche die Lage und Dimen-
sionirung dieser Räume in gedachtem Sinne vorschreibt.

Licht, Luft und Raum für gesundes Wohnen und
Arbeiten muss die Richtschnur sein, nach welcher in Hinkunft
gebaut werden soll.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser Erläuterung alle hiefür
zweckdienlichen Vorschriften anzuführen. Es sei nur eine Cardinal-
forderung erwähnt, und die ist, die Wohn- und Arbeitsräume nicht
unter die Erde, sondern zumindest 30 cm über das Bodenniveau zu
legen. Diese Vorschrift schliesst die verderbliche, die Gesundheit
vieler Menschen und Familien untergrabende Gepflogenheit aus, Wohn-
und Arbeitsräume in Souterrainlocalitäten unterzubringen. Mit der
Einhaltung dieser Massregel wäre ein ganz gewaltiger Schritt zum
Besseren gethan.

ABSCHNITT VII.

Schönheits-Anforderungen.

Das Capitel der Schönheits-Anforderungen bei der Regulirung und Erweiterung einer Stadt ist, wenn auch zuletzt angeführt, so doch nicht das Geringste.

Das Schaffen einer schönen Stadt ist ein Kunstwerk allerersten Ranges, eine Aufgabe, die nicht einzelne Künstler, die nur Generationen von Künstlern im Laufe der Zeiten zuwege bringen können. Und auch diese werden es nicht im Stande sein, wenn nicht der Zeitgeist, der Kunstsinn der Bewohnerschaft, und speciell die massgebenden Factoren einheitlich mitwirken.

Es kann nicht angehen, dass die bauliche Entwicklung einer Stadt nur vom rein technischen Standpunkte und nur als Aufgabe des Strassenbau-Ingenieurs betrachtet werde; der künstlerische Standpunkt ist gleichfalls voll zu berücksichtigen.

Es ist nicht Aufgabe dieser Zeilen, das reiche Capitel der Schönheits-Anforderungen eingehend zu erörtern. Es sei gestattet, es nur in Schlagworten zu berühren.

Wie in keinem anderen Falle werden die Schönheits-Anforderungen mit der Zweckmässigkeit in Einklang zu bringen sein zu einem harmonischen Ganzen: dem Gesamtbild der Stadt.

Die Zweckmässigkeit wird in der best durchgeführten Conception der Verkehrsanlagen, in einer naturgemässen, praktischen Verbaunngsanlage, in Erfüllung aller sanitären Anforderungen liegen. Die Kunst muss sie in eine gefällige Form kleiden.

Die Schönheit des Gesamtbildes der Stadt wird durch die Schönheit der einzelnen Theile derselben bewirkt. Man kann eben eine Stadt nicht auf einmal überblicken, wie ein Gebäude oder ein

Denkmal, sondern nur die einzelnen Theile derselben, die Stadtbilder. Auf die Ausbildung dieser ist daher das Augenmerk zu richten.

Dieselben müssen abwechslungsreich sein. Schablonenhaftigkeit, Eintönigkeit und Langweile sollen ausgeschlossen werden. Der individuelle Reiz der einzelnen Stadttheile muss aufrecht erhalten bleiben. Gebäudemassen, Strassen, Plätze und Anlagen sollen gefällig gruppiert werden. Bei Plätze- und Strassen-Kreuzungen muss Regelmässigkeit und Symmetrie vorherrschen, ohne Langweile zu erzeugen. Die alten Stadttheile müssen in ihrer charakteristischen Eigenart erhalten bleiben. Monumentalbauten und Denkmäler sind zur vollen künstlerischen Wirkung zu bringen, daher vor Ersteren genügende grosse Plätze, sogenannte Vorplätze zu schaffen sind, welche den vollen Eindruck des Bauwerkes gestatten. In Strassen und Plätzen sollen schöne Perspektiven auf künstlerisch wirkende Zielpunkte (Vedouten) hergestellt, die freien und umrahmten Plätze in wohl abgewogene Grössenverhältnisse gebracht werden. In die Profilirung und Anpflanzung der Strassen muss Abwechslung gebracht werden. Ein vorzügliches Augenmerk ist auf alle jene Anlagen und Gegenstände zu richten, welche auf die Fläche der Plätze und Strassen zu kommen hat, als da sind: Gartenanlagen, Alleen, Einfriedungen, Laternen, Candelaber, Wartehäus'chen für die Strassenbahnen, Ständer für verschiedene Tafeln, Trottoir-Inseln, Bedürfnisanstalten etc. Uebertrieben grosse Plätze sowie zu lange und zu breite Strassen sind zu vermeiden; sie machen den Eindruck des Unbehagens und der Oede. Verlangt das Verkehrsbedürfnis sehr lange Strassen, so sind sie in gewisser Entfernung mit Bauwerken irgend welcher hiezu geeigneten Art zu unterbrechen, damit das Auge Ruhepunkte finde; die langen Häuserreihen sind durch Rücktreten einzelner Theile oder durch Erweiterung zu Plätzen zu unterbrechen. Die Plätze sollen ein möglichst geschlossenes Bild geben, d. h. mehr Wandflächen als Oeffnungen besitzen; ist dies durch das Zusammentreffen vieler Strassen nicht möglich (wie bei Verkehrsplätzen), so haben Anlagen aller Art, wie Säulen- und Bogenstellungen, Thor- oder Pfortenbauten die Zerissenheit auszugleichen. Die Herstellung eines schönen Platzes bei voller Berücksichtigung der Verkehrsanforderungen ist wohl eine der schwersten Aufgaben für den Baukünstler.

Die Unregelmässigkeit ist nicht in die Strassen und Plätze, sondern in die Häuser und Baublöcke zu legen, weil Unregelmässigkeiten in ersteren sofort dem Auge auffallen, während sie, in die

Baublöcke verlegt, nicht gesehen werden, und auch dem Schaffen von rechtwinkligen Räumen nicht hinderlich sind, höchstens an den Ecken der Baublöcke.

Ueber Höhen dürfen Strassen nicht so gelegt werden, dass convexe Längenschnitte, und somit convexe Strassenbilder entstehen. Nichts ist unschöner, als wenn in einer Strasse gewissermassen ein Berg ist, hinter welchem die Leute verschwinden oder heraufkommen.

Die Plätze gewinnen ungemein durch Anbringung von Kunstwerken, seien es Monumente oder Brunnen, Bildsäulen etc., aber nicht immer ist es nothwendig, dass selbe die Mitte des Platzes einnehmen. Eine Wandstellung, beispielsweise an einer Platzwand oder an einem Gebäude, welches dann den Hintergrund abgibt, ist ebenfalls sehr vortheilhaft für die Wirkung des Kunstwerkes, oft besser als die Centralstellung auf weiten Plätzen. Die menschliche Figur, die zumeist einen Hauptbestandtheil eines Monumentes abgibt, hat ja eine Vorder- und eine Rückseite, und wenn letztere gegen eine Wand gekehrt ist, so kann das Monument nur gewinnen. Rein architektonische Denkmäler, welche nach allen Seiten gleich ausgebildet sind, und daher kein Vorne und kein Rückwärts haben, wie Brunnen, eignen sich besser zur Centralstellung. Alte Städte geben uns prächtige Vorbilder, wie künstlerische Effecte in den Strassen und auf Plätzen erzielt werden können; natürlich ist aber eine directe Nachahmung, beispielsweise von krummen Gassen etc., heutzutage undenkbar. Wir müssen daher die in den alten Städteanlagen gefundenen Lehren gewissermassen in die Sprache unseres Zeitalters übersetzen, wenn wir sie anwenden wollen. Unser Jahrhundert hat eben einen anderen, einen weiträumigen Charakter. Ein vorzügliches Mittel aber, um Stadtanlagen angenehm und freundlich zu gestalten, liegt in der geeigneten Anwendung und Vertheilung des Pflanzenwuchses in der Stadt.

Der General-Regulierungsplan kann nur in grossen Zügen die Principe schönheitlicher Anforderung geben; erst dem General-Baulinienplane ist es vorbehalten, sie bis ins Detail zur Anwendung zu bringen.

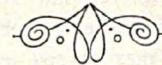
Wie dem Gesagten nachgekommen wurde, zeigen die Pläne. Wir waren bestrebt, auch innerhalb der Grenzen, welche dadurch gegeben sind, dass nur geringe Mittel der Regulirung zur Ver-

fügung stehen werden, dieselbe dennoch nach allen Anforderungen, die man in praktischer und ästhetischer Hinsicht an sie stellen kann, zu planen. Unter anderem haben wir Kirchen und öffentliche Gebäude nach Thunlichkeit als Abschluss von Verkehrsadern situirt, um schöne Vedouten (in den Plänen durch Pfeile markirt) zu erhalten. Den Wert einer Vedoute wird gewiss jeder Brünner in dem schönen Anblick des Deutschen Hauses von der Kirchengasse aus, zu würdigen wissen.

Die Orte, wo kleinere oder grössere Monumente zur Zierde der Stadt aufgestellt werden können, haben wir durch einfache oder mehrfache Ringe bezeichnet.

Um den historischen, baulichen Charakter der inneren Stadt Brünns zu wahren, muss man selbstverständlich die alten interessanten Gebäude zu erhalten suchen, ebenso den Charakter der Plätze, vor allem den des schönen, interessanten Krautmarktes. Das Eindringen der «modernen» Bauweise wirkt hiebei aufs höchste störend. Diesen Ausspruch wird wohl jeder Brünner gerechtfertigt finden beim Anblick der zwei neuen Häuser am Krautmarkt. Es ist hingegen sehr erfreulich, dass der Erbauer des Hauses in der Kirchengasse gegenüber der Jakobskirche einen alterthümlichen, dem Gesamtcharakter der Stadt sich anschliessenden Baustil gewählt hat. Möge dieses Beispiel zur Erhaltung der Eigenart der Stadt nachgeahmt werden!

Wir haben davon abgesehen, unsere Vorschläge durch bildliche Darstellungen, durch Perspectives etc. zu erläutern, weil nach unserer Meinung der Werth dieser Ideal-Ansichten für diesen Zweck problematisch ist. Der Entwurf eines General-Regulierungsplanes ist mehr Gedanken- als architektonische Compositionsarbeit. Die mit letzterer zusammenhängenden Details würden der grossen Uebersicht der Conception einträglich sein.



ABSCHNITT VIII.

Die Stadteintheilung.

Nach Studien der örtlichen Beschaffenheit der Landeshauptstadt Mährens, und nach den Ausführungen der vorhergehenden Abschnitte wird sich die Eintheilung der Stadt im Grossen und Ganzen unschwer bestimmen lassen.

Nachfolgend unsere Vorschläge hiefür. Es muss aber betont werden, dass diese nur ganz allgemeiner Natur sein können, denn einem Einzelnen ist es selbstverständlich nicht möglich, alle jene vielen Verhältnisse und Interessen zu kennen und richtig abzuwägen, die hiebei ausschlaggebend sind. Hiefür ist einzig und allein die Stadtvertretung berufen.

Bei der Stadteintheilung sind zuvorderst die drei Categorien der Wohn-, Geschäfts- und Industrie-Bezirke, weiters die vier Categorien der Verbauungsarten, sowie die Locirung der Hauptgebäude vor Augen zu halten.

Obwohl der Ursprung der Stadt in Altbrünn zu suchen ist, so hat sich im Laufe der früheren Jahrhunderte das Centrum verschoben, und ist von den Südlehen des Spielberges nach Osten gerückt, wo es die im Mittelalter mit starken Befestigungswerken umgebene Landeshauptstadt Mährens zu Füßen des burggekrönten Spielberges bildete. Es ist dies derzeit jener Stadttheil, welcher die Innere Stadt genannt wird, und auch heute die City, das Centrum der Landeshauptstadt bildet.

Da die Grundlage der jetzigen Inneren Stadt eine mittelalterliche, enge Stadt war, so ist auch hier die dichteste Verbauung

zu finden, und wird es auch für immer bleiben, weil die Concentration eine solche verlangt; ein weiterer Grund ist der, dass hier jeder Schuh Landes weitaus werthvoller ist, als in den anderen Stadttheilen, daher eine Aenderung der Bauweise zu kostspielig wäre.

Die Innere Stadt stellt sich somit als Wohn- und Geschäftsviertel mit geschlossener, dichter Verbauung dar.

Die einstigen Festungswerke sind gefallen, und ihr Terrain bildet jetzt schöne Anlagen mit breiten Strassen um drei Vierteltheile der Stadt; der einst kahle und gefürchtete Spielberg ist zu einem schönen, vegetationsreichen Aufenthalts- und Erholungsort der Brünn er geworden, ein nicht hoch genug zu würdigendes Verdienst des ehemaligen Bürgermeister d'Elvert. Diese Anlagen und jene um die City bilden Luftreservoirs, die für immer erhalten bleiben müssen.

Um die City als ersten Bezirk liegen im Umkreise die anderen drei Bezirke Brünn s (siehe Plan III). Diese weisen zumeist eine geschlossene, minder dichte Bauweise auf, und dienen gemischt zu Wohn- und Industriezwecken. Hier soll nun die neue Stadteintheilung eingreifen.

In Brünn gibt es derzeit keinen eigentlichen Industriebezirk; es sind die Fabriken und Industrie-Etablissements fast in der ganzen Stadt vertheilt, was nach den gehörten Gründen nicht günstig ist. Hier hat eine Sonderung einzutreten. Es sind daher die Fabriken mit ihrem Lärm, Rauch und Schmutz aus den ausgesprochenen Wohnvierteln im Laufe der Zeiten zu eliminiren, und hiefür ein eigener Bezirk, der Industriebezirk anzuordnen. Um irrtümlichen Auffassungen vorweg zu begegnen, sei erwähnt, dass in demselben nicht etwa nur Fabriks- und Industriebauten allein errichtet werden dürfen, und keine Wohngebäude. Diese werden und müssen auch hier nach Bedarf bestehen. Es wurde dies schon vorstehend im Abschnitt V besprochen. In diesem Industrieviertel können Verbauungen der II. bis IV. Kategorie Platz greifen, aber ja nicht jene der I.

Das Industrie-Viertel hätte nach unserer Meinung südöstlich von der inneren Stadt zu liegen, und begrenzt zu sein von der aus Süden herführenden Tracé der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn — dem Nordbahnhof — dem Staatsbahnhof — der Zeile bis zur Obrowitzer Brücke — und von hier durch die Strasse nach Schimitz.

Dieser Kreisausschnitt kann sich dann seinerzeit weiter über die jetzige Stadtperipherie hinaus nach Südost ausbreiten.

Das ganze übrige Stadtgebiet wird (mit Ausnahme wenig eingestreuter Geschäfts-Viertel) in Zukunft Wohnzwecken dienen, und nach den Kategorien II bis IV verbaut werden können, wozu nachfolgende Vorschläge die Directive geben mögen.

Wir haben bereits von dem „Zug nach Westen“ gesprochen, der sich auch in Brünn geltend macht. Er wird sich, wie gesagt, infolge Terrainhindernisse gabeln, und einestheils nach Norwesten gegen Karthaus, andererseits nach Westen ins Thal der Schwarza gehen.

In der Richtung nach Nordwesten wird die Verbauung Besitz ergreifen von den unverbauten Territorien daselbst, das sind vornehmlich jene zwischen der Eichhorngasse und Bezirksstrasse nach Sebrowitz einerseits, und der nach Karthaus führenden Neugasse andererseits. Hier haben wir uns auch (wie unsere Pläne zeigen) ein ausgedehntes Wohnviertel gedacht, das bei der Inneren Stadt mit der Kategorie II der Verbauung beginnend, bis in die ungefähre Mitte des projectirten neuen Stadttheiles geht, und von da in der Kategorie III der Verbauung fortgeführt wird bis zum Barackenlager und den grossen Kasernen, hinter welchen das freie Exercirfeld liegt. Drüber der Neugasse, nördlich vom Augarten hat ein weiteres Wohnviertel nach Kategorie II und III verbaut, zu erstehen.

Südlich vom Spielberg, also von Altbrünn aus, kann sich die Verbauung südlich gegen Obergersdorf, und westlich in das Thal zwischen dem gelben und dem rothen Berge ausbreiten. (Näheres die Pläne.)

Das liebliche Thal der Schwarza mit dem schönen Abschluss durch den Schreibwald und die reizende Thalenge von Steinmühle darf nicht in gewöhnlicher Weise verbaut werden. Auf den ersten Blick ist zu erkennen, dass dieses schöne Stückchen Erde, der landschaftlich schönste Theil von Brünn, geradezu praedestinirt ist für eine prächtige Villegiatur.

Dass diese Art der Verwendung hiefür schon längst erkannt wurde, zeigt die stattliche Reihe von Villen und Landhäuser in der Schreib-

waldstrasse und jene gegenüber von Steinmühle im Gebiete der Gemeinde Jundorf. Die Eigenthums-Verhältnisse haben eine weitere Verbauung in diesem Sinne bisher verhindert. Man schliesse aber das Fischerfeld nur einmal derselben auf, und sofort wird diese sich im obigen Sinne ausbreiten. Wir wollen daher auch das Thal zu seiner einzig richtigen Verwerthung vorschlagen, wie es weiters detaillirt ersichtlich sein wird.

Der gelbe Berg wäre nur in seinen unteren Partien der Verbauung zuzuführen. An seinem Südgelände in der Schreibwaldstrasse stehen bereits die erwähnten Villen mit Gärten, und dahinter breitet sich ein Weinberggebiet aus, das schon seit undenklichen Zeiten hier existirt und auch bleiben soll.

Die Ostseite des gelben Berges lässt sich gleichfalls der Verbauung zuführen (wie wir weiter unten sehen werden), und desgleichen seine gegen Norden sich verflachenden Theile an der Bezirksstrasse nach Sebrowitz.

Im Norden von Brünn, auf dem Schwarzfelberge ist die Verbauung bereits im Zug begriffen. Es steht hier eine Cottageanlage mit kleinen Familienhäusern. Diese Anlage soll vergrössert werden, und unterhalb nach Osten und Süden wieder die Verbauung nach Kategorie II und III einsetzen, und sich mit den dortigen Stadttheilen verbinden.

Nordöstlich vom Augarten zieht sich ein schöner Vegetationsbestand die Lehne des Schwarzfelberges hinan, in welchem einzelne Villen stehen. Dieses Terrain denken wir uns durch eine Strasse zu einem Villenviertel aufgeschlossen.

Schliesslich ist das Terrain nördlich von der Obrowitzerstrasse am linken Ufer der Zwitta der Verbauung nach Kategorie III zuzuführen, und im Zwickel gegen Schimitz könnte ein kleines Cottage gleichwie am Schwarzfelberg erstehen.

Die Pläne zeigen, wie in die einzelnen Stadttheile locale Centren eingestreut wurden.

Wir haben hiemit mit kurzen Worten auseinandergesetzt, wie wir uns die künftige Stadteintheilung denken; die weiteren Details geben die Pläne II und IV. In diesen sind hiezu folgende Bezeichnungen gewählt worden.

Wohn- und Geschäfts -Viertel nach Kategorie	I	verbaut	. .	carminroth
" " " " " "	II	"	. .	zinnoberroth
" " " " " "	III	"	. .	ockergelb
" " " " " "	IV	"	. .	chromgelb
Industrie-Viertel				violett
Territorien der Bahnen				grau
Oeffentliche Gebäude				schwarz oder schraffirt



ABSCHNITT IX.

In den vorstehenden Abschnitten haben wir die Erhebungen, leitende Gedanken und Principien niedergelegt, nach welchen wir die Regulirung der Stadt geplant haben, und kommen nun zur Beschreibung dieser selbst. Wir wollen dies nur in Kürze thun; die Pläne erklären besser und eingehender als Worte.

Die Regulirung der Stadt.

I. Bezirk (Innere Stadt.)

(Grenzen siehe Plan III.)

Wir beginnen mit der wichtigsten und zugleich schwierigsten Regulirung, und zwar jener der

(Hauptverkehrsader durch die innere Stadt)
das ist

(Ferdinandsgasse — Grosser Platz — Kirchengasse
mit Kirchenplatz — Lažanskyplatz.)

Die am stärksten frequentirte Strasse von ganz Brünn ist die Ferdinandsgasse. Das ist begründet in ihrer Lage und Richtung. Sie liegt mitten im Geschäftsviertel der City, verbindet die Bahnhöfe mit dem Grossen Platz und ist überhaupt die directeste Verbindung der Stadttheile im Südosten mit jenen im Nordwesten. Daher herrscht in ihr den ganzen Tag über nicht nur der regste Verkehr der Einheimischen, sondern auch der ankommenden Fremden, welche zum grössten Theil durch sie ihre Wege nehmen. Abends aber bewegt sich in ihr der Corso der Brünner. So breit die Strasse ist, fluthet das Publicum auf und ab;

die elektrische Trambahn kann sich nur Schritt für Schritt unter fortwährendem Läuten den Weg bahnen; kommen dazu noch andere Wagen, so ist das Gedränge geradezu lebensgefährlich. Von dem Gesagten kann sich Jedermann tagtäglich überzeugen.

Das weist unweigerlich darauf hin, dass diese Verkehrsader bei der Regulirung bedeutend verbreitert werden muss. Die Regulirungslinien des Stadtbauamtes [im Plan VII mit blauer Farbe eingezeichnet] zeigen eine Erweiterung auf 15 *m*. Das ist schon für die jetzige Frequenz zu gering. Auch davon kann sich Jedermann überzeugen, wenn er diese, bereits zwischen den Häusern Nr. 12 und 23 bestehende Breite unter gleichzeitiger Beobachtung des dortigen Verkehrs in Augenschein nimmt. In Hinkunft aber wird bei dem zunehmenden Wachsthum der Stadt diese Breite einfach unzureichend sein.

Wir sind uns ja der Schwierigkeiten bewusst, die eine Erweiterung in der dicht verbauten City bietet, aber wir fühlen uns, in Hinblick auf die zukünftige Grösse der Stadt und ihres Verkehrs verpflichtet, unser Bedenken und unsere Ansicht kundzugeben. Letztere geht dahin, dass die Strasse unbedingt breiter gemacht werden müsse. Das richtige Mass wäre 20 *m*. Aber nachdem bereits ein Theil der Strasse mit 15 *m* fixirt ist, so gieng heute nur sehr schwer. Nach mehreren Versuchen ist es uns gelungen, mit einer Breite von 18 *m* die Dissonanz auszugleichen, d. h. wir haben die dringend notwendige Breite von 18 *m* mit der bereits durchgeführten Regulirung von 15 *m* in Einklang gebracht, ohne dass das Gesamtbild der Strasse darunter leiden würde. (Siehe Plan VII.)

Das geschah derart, dass durchwegs die Breite von 18 *m* angenommen wurde, jedoch die Strassenführung den bereits bestehenden Neubauten angeschmiegt wurde, und zum Ausgleich die vom Stadtbauamte projectirten, aber noch nicht ausgeführten Baulinien *p q* und *r s* beibehalten wurden. Es entstehen auf diese Weise einige Verschmälerungen der Strasse, die aber nicht ins Auge fallen werden, nachdem die Strasse gekrümmt ist. Dass die Magdalenen-Kirche aus der Baulinie hervorspringt, schadet keineswegs, weder aus ästhetischen noch aus Verkehrsrücksichten. (Uebrigens ist anzunehmen, dass auch sie im Laufe der Zeiten einmal umgebaut wird.)

Wollte man radical die Strassenbreite mit 18 *m* durchführen, so gieng das wohl auch, aber man müsste das Zurückrücken einiger

dann vorspringender Neubauten einer weiteren Bauperiode überlassen wozu man sich wohl schwer entschliessen können wird.

Durch die Erbreiterung auf 18 *m* ist erreicht, dass man die Trambahn doppelgeleisig durch die *Ferdinandsgasse* führen kann. Das ist ja für einen schnellen Verkehr sehr wichtig, denn gegenwärtig verzögert das fortwährende Warten auf den Ausweichstellen sehr die Fahrt. Vielleicht entschliesst man sich seinerzeit auch zu einer unterirdischen Stromleitung durch die City, und besonders über deren Hauptplatz.

Der Grosse Platz, der Hauptplatz Brünns macht leider einen sehr ungünstigen Eindruck. Das liegt in seiner unschönen dreieckigen Form, und in seinem nach 2 Seiten abfallenden Niveau, sowie nicht minder in seiner derzeitigen „Ausschmückung“. Das Bergab und Bergauf der Trambahngleise, flankirt von nüchternen Ständern für die Oberleitung der Trambahn und für die Beleuchtung, das Wartehäus'chen, das eine gravirende Aehnlichkeit mit anderen Häus'chen hat, der dreieckige blecherne Uhrständer; das sind zwar enorm praktische Einrichtungen, aber schön kann man sie kaum nennen.

Um den Hauptplatz Brünns, trotz der nicht zu behebbenden Uebelstände der Form und des Niveaus dennoch zu einem freundlichen Stadtbild zu machen, möchten wir folgendes vorschlagen.

Dass die Altväter, die ja auch Sinn für das Schöne hatten, den Platz absichtlich in dieser fatalen Form schufen, ist nicht anzunehmen; es müssen nachträgliche Aenderungen ihn erst dazu gemacht haben. Und so ist es auch. Die alten Stadtpläne zeigen, dass in der Mitte des Platzes einst ein Bau, die *St. Nicolaikirche* stand, so dass eigentlich zwei Plätze vorhanden waren, die gewiss jeder für sich ein schönes Stadtbild gaben. Diese Thatsache ist bemerkenswert, und gibt den Fingerzeig, wie eine Verschönerung stattfinden könnte. Selbstredend kann man nicht wieder ein grosses Gebäude dort errichten, aber dafür ein architektonisches, hoch und breit angelegtes Monument. Vielleicht einen reich mit Figuren aus der Vergangenheit Brünns geschmückten Stadtbrunnen. Dieser wird stets die Blicke auf sich lenken, und so die unschöne Form des Platzes vergessen lassen, und zugleich von allen Seiten schöne Veduten geben. Das Monument rahme man mit einem Kreis schöner Candelaber ein, und führe die Trambahn rechts und links vorbei. Im oberen Theil des Platzes errichte man zwei hübsch geformte Warte-

Häus'chen, jedes für eine andere Fahrtrichtung. Die zum Verkehr nicht benötigten Platzflächen schmücke man mit „Stadtgrün“, und dann wird auch das unschöne Niveau nicht mehr so stark ins Auge fallen.

Um die Einrahmung des Platzes schöner zu gestalten, müsste man dessen Wandflächen, das sind die Häuserfluchten, in Gruppen zusammenfassen, und jeder gleiche Hauptgesimshöhe und eine gemeinschaftliche Dach-Silhouette geben.

Die Kirchengasse, obwohl nicht so frequentirt wie die Ferdinandsgasse, hat die richtige Breite von 18 m. Aber merkwürdigerweise nur in ihrem unteren Theil. Der obere müsste sie selbstverständlich auch erhalten.

Der Kirchenplatz bei St. Jacob ist ganz richtig gedacht als Vorplatz für die Kirche, wodurch deren historischer Turm, ein Wahrzeichen der Stadt, gut zur Geltung kommt. Man soll ihn so gross als möglich dimensioniren und mit einem Denkmal zieren.

(Der Krautmarkt und das neue Rathhaus.)

Wir haben bereits auf die interessante und schöne Eigenart des Krautmarktes hingewiesen, welche erhalten bleiben soll. Darauf sind unsere Projectirungen gerichtet.

Das Rathhaus ist stets das Repräsentationsgebäude einer Stadt oder Gemeinde, und bringt auch in seinem Aeusseren die Grösse und das Ansehen dieser zum Ausdrucke. Zumeist findet man es daher auf einem Hauptplatz oder einer Hauptstrasse derselben.

Brünn soll ein neues Rathhaus erhalten; die Platzfrage ist keine leicht zu lösende. Nach oben Gesagtem wäre seine selbstverständlichste Stätte auf dem Grossen Platze. Das würde aber zu bedeutende Geldopfer kosten. So muss es auf einem anderen hervorragenden Platz der Stadt zu stehen kommen, und das ist sicherlich der zweitgrösste Platz von Brünn, der Krautmarkt. Dahin wollen wir es auch, schon wegen Berücksichtigung seiner altgewohnten, historischen Stätte projectiren, selbstverständlich in einer der mächtig angewachsenen Stadt entsprechenden Form und Grösse.

Die Pläne zeigen, wie das Rathhaus locirt wurde. Wir ziehen durch die grösste Breite des Platzes eine Linie und erhalten so die ungefähre Mittellinie desselben, welche durch die Dreifaltigkeitssäule im oberen Platztheile geht, und führen senkrecht darauf die Mittel-

linie des neuen Rathhauses. Im Kreuzungspunkt dieser Linien denken wir uns ein grosses Brunnendenkmal, sei es ein neues, oder der dahin verlegte Parnass. Durch unsere Baulinien bringen wir unter Beibehaltung der interessanten Form des alten Platzes in denselben eine gewisse Regelmässigkeit (die schliesslich und endlich doch bei Regulirungen gefordert wird), und geben dem neuen Rathhaus eine sicherlich schöne Lage an einem Hauptplatz der Stadt. Diese Disposition gibt die Möglichkeit, dass sich hier, ohne dass der Besitzstand in der Umgebung geschmälert wird, das neue Rathhaus der Landeshauptstadt in einer seinem Zweck und Ansehen entsprechenden imposanten Gestalt erheben könne. Der Grundriss des Rathhauses wurde so angeordnet, dass der bestehende schöne alte Turm, ein Wahrzeichen Brünns, der als solcher und auch wegen seines interessanten gothischen Portales erhalten bleiben muss, in die Breitenaxe des neuen Gebäudes zu liegen kommt

Klar ist, dass bei dieser Disposition hauptsächlich die Kostenfrage und die Möglichkeit der Einlösung der anrainenden Häuser mitsprechen wird. Sicherlich soll aber die Gemeinde Veranstaltungen treffen, dass ihr der Platz für diese Zwecke reservirt bleibt.

(Der Dom zu St. Peter und Paul.)

Dieser altehrwürdige Bau ist, von allen Seiten sichtbar, sehr schön auf dem Franzensberge gelegen. Man plant gegenwärtig die Vollendung und Verschönerung desselben. Nach unserer Meinung wäre die beste Lösung hiefür jene, welche der Vorschlag des Architekten Herrn Hofrath Professor August Prokop bietet, welcher gegen Westen am Ende des Langschiffes einen grossen Turm projectirt. Die Gestalt der Kirche verlangt ordentlich diesen, um sich gewissermassen an ihn anzulehnen. Es würde dadurch die Kirche eine geschlossene, von allen Seiten günstig wirkende Silhouette bekommen.

Der Platz auf dem die Kirche steht, sollte zu einem ebenen, der Kirche mehr Raum gebenden Plateau gestaltet werden, und nach Osten zu kein Gebäude den schönen Tiefblick auf die Stadt hindern. Die Gebäude um die Kirche gegen Süden und Westen dürfen nie eine grössere Höhe erhalten, als die jetzige, damit sie den Anblick der Kirche von unten her nicht behindern.

Vom Krautmarkt her ergibt sich eine schöne Vedoute auf die Domstiege, woselbst sich eine malerische Anlage mit Denkmal schaffen liesse.

(Das Dominikaner-Viertel und das alte Landhaus.)

Das alte Landhaus ist wohl eines der schönsten und interessantesten Bauwerke von Brünn und der Erhaltung werth. Ja es sollte sogar freigestellt werden, weil es von der abbruchreifen Nonnenhauskaserne halb verdeckt wird. Wir denken uns das auch durchgeführt, und vergrössern auf diese Weise den Dominikanerplatz, der sicherlich durch seine Umrahmung, das ist die Dominikanerkirche mit ihren durch Heiligen-Statuen geschmückten Vorplateau und das alte Landhaus, sowie ein stylgerechtes Gebäude an Stelle der Kaserne, ein schöner interessanter Platz werden wird.

Der Platz könnte als Zierde ein Brunnen- oder sonstiges Denkmal erhalten. Der Baum in der Ecke zwischen Landhaus und Kirche soll erhalten bleiben, denn nichts könnte den unschönen Zusammenstoss beider Gebäude besser verdecken.

Nach Erbauung des neuen Rathhauses dächten wir uns das dadurch freiwerdende alte Landhaus zu Museal zwecken, und dazu den alten Kreuzgang des Dominikanerklosters zum Aufstellen von plastischen Alterthümern Brünns verwerthet.

Das Stadtviertel nördlich vom Dominikanerplatz ist derzeit wohl eine „partie honteuse“ von Brünn, und sehr reif zum Niederreißen. Es würde hiedurch und durch die gleichzeitige Demolirung der Nonnenhaus-, Neustädter- und Altstädter-Kasernen die Möglichkeit erwachsen, ein elegantes Stadtviertel in der Innern Stadt erstehen zu lassen. Plan VII zeigt, wie wir dies uns denken. Es würde nicht schwer fallen, hier die Umgestaltung sehr bald durchzuführen, weil durch unsere Strassenführung die Hauseigenthümer in der Fröhlichergasse, sowie auch in der Nonnengasse je zwei Fronten ihrer tiefen Bauparzellen erhalten, und sicherlich gute Geschäfte machen würden. Die (strichulirte) Alternative der Regulirung zeigt gegenüber dieser praktischen Lösung die radicalere, wobei schönere Baublöcke erzielt werden könnten.

(Das Jesuiten-Viertel und das neue Centraljustizgebäude.)

Der Stadtrath plant eine Transaction mit den im Innern der Stadt gelegenen Kasernen, darunter auch mit der Jesuitenkaserne, um hier Platz für Verbauung zu erhalten. Am besten

liesse sich dies durchführen, wenn man die Jesuitenkirche bestehen lässt, dahinter einen Doppelplatz schafft, nach welchen die Hauptfront des im Programm verlangten neuen Central-Justizgebäudes zu liegen käme. Dies Gebäude würde hier besonders gut situirt sein, nämlich inmitten der Stadt und doch ruhig gelegen, weil abseits von den grossen Verkehrsadern. Die übrigen Theile des Kasernengrundes könnte man auf schöne Baublöcke auftheilen, und gleichzeitig die Rosengasse regulirt dahin führen. (Siehe Plan VII.)

Die Jesuitenkirche ist ein im Innern schönes, sehr charakteristisches Baudenkmal, das man erhalten möge; überhaupt soll man Stätten des Glaubens und der Andacht, welche die Vorfahren mit Liebe und Mühe erbauten, nur bei triftigen Gründen cassiren. Sobald die Kirche freigestellt ist, könnte man leicht das Aeussere stylgerecht verschönern.

Die Jesuitengasse kann so geführt werden, dass sie von unten kommend, sich bei der Jesuitenkirche bricht, und links auf den Jakobsplatz führt, oder aber, dass sie geradlinig auf den Chor der Jakobskirche zugeht (siehe Alternative) und auf diese Weise eine prächtige Vedoute schafft, besonders wenn vor dem Kirchenchor noch ein Monument errichtet würde.

(Die Glacisanlagen und das neue Künstlerhaus.)

Die Anlagen, auf dem Terrain der ehemaligen Befestigungswerke gelegen, wurden von Sr. Majestät dem Kaiser Franz Josef I. der Stadt unter der Bedingung geschenkt, dass sie nicht verbaut werden dürfen. Sie sind eine Wohlthat für die Stadt, nur könnten sie etwas weniger geradlinig angelegt sein. Besonders der Abschluss des Schrammringes gegen die Neugasse ist reizlos. Angezeigt wäre es, als schönen Abschluss dort ein Rondeau mit einem Springbrunnenbassin zu schaffen, und in selbes in günstiger Weise als jetzt das Denkmal des Alt-Bürgermeisters Winterholler aufzustellen und zur Wirkung zu bringen.

Brünn benöthigt ein Künstlerhaus. Es sind hiefür mehrere Plätze in Vorschlag gebracht worden, aber keiner ist so günstig, wie der inmitten der Anlagen in der Vedoute der Obstgasse. Trotz des Bauverbotes in den Anlagen wurde dennoch daselbst das deutsche Haus errichtet, und zwar unter der richtigen Annahme, dass ein solches Gebäude nur die Anlagen verschönert

und zu einer grösseren Frequenz derselben Anlass gibt. Ganz das-
selbe würde mit dem Künstlerhaus der Fall sein, umso mehr als es
ein kleinerer Bau mit zierlicher Silhouette würde. Zwischen ihm und
dem nahen Zollgebäude müsste jedenfalls die dortige Baum-
gruppe erhalten bleiben, damit sie sich als Schirm, als Coulis-
se zwischen beide stellt, sonst erdrückt, ästhetisch gesprochen, das
übergrosse Gebäude das kleinere.

(Der Bahnhofplatz.)

Dieser, ein Verkehrsplatz im vollsten Sinne des Wortes, ist
nicht schön gestaltet und sein Niveau höchst ungünstig. Gegenwärtig
wird ein Centralbahnhof, (d. h. die engere Verbindung des
Nord- und Staatsbahnhofes) und ein Postgebäude dort errichtet.

Die Wahrheit des Satzes, dass ein Regulierungsplan nie früh
genug aufgestellt werden könne, um Uebelständen vorzubeugen,
wird sich bald in Brünn an einem Beispiel zur Evidenz
erweisen. Man ist nämlich bereits am Werke, obige sehr grosse
Kosten verursachende Umgestaltung durchzuführen, ohne die
Feststellung des Generalniveaus der Stadt, eines integrierenden
Bestandtheiles des Stadtregulierungsplanes, abzuwarten. Infolgedessen
wird der Bahnhofplatz weiter für unabsehbare Zeiten sein höchst
ungünstiges Niveau behalten, und eine hier sehr nothwendige Regu-
lirung vereitelt sein. Man sehe nur, wie höchst unschön und unzu-
länglich die Führung des Verkehrs aus den Hauptverkehrsadern
Kröna und Dornichgasse — Plankengasse unter dem
niedrigen, tief gelegenen Viaduct zwischen den beiden Bahnhöfen
zur Stadt ist. Man kann es am besten mit »einem Durchzwängen
und Durchkriechen« bezeichnen.

In Anbetracht der Wichtigkeit des Platzes, der gewissermassen
die Pforte der Stadt ist, durch die alle von ferne Kommenden sie
betreten, wäre es angezeigt, rechtzeitig alle Mittel in Bewegung zu setzen,
um zu retten, was noch zu retten ist. In der Form des Platzes, der nur
immer ein Verkehrsplatz bleiben wird, kann nicht mehr viel zu ver-
bessern sein, jedoch im Niveau. Die Lösung der Frage bedarf aber
eines besonderen Studiums.

(Das Spielbergerschloss)

Ein Zukunftsbild.

Am Spielberg stand einst das Markgrafenschloss,
dann wurde es Festung, endlich ein berüchtigtes Staats-
gefängnis und jetzt ist es Kaserne. Wenn aber auch diese,
gleich allen anderen aus dem Inneren der Stadt weichen muss, was
dann? — Soll es eine Ruine werden? — Es wäre doch zu schade
um diesen herrlichen Punkt, von dem aus der Blick weithin die Lande
beherrscht. Er ist wegen der hohen Lage und der heranwachsenden
Bepflanzungen des Berges der gesündeste Theil von Brünn, und
gewiss wird er (nicht jetzt, sondern in ferner Zeit) zur Vergrösserung
und Verschönerung Brünns verwendet werden.

Das könnte auf mehrfache Art geschehen. Entweder siedelt
sich ein Mitglied unseres hohen Herrscherhauses in Brünn an, und
baut sich am Spielberg oben ein Schloss, um dort zu residiren,
gleichwie des öftern Mitglieder des Kaiserhauses am Hradschin
in Prag thaten; oder aber es errichtet eine Geldkraft oder ein
Consortium, vielleicht auch die Stadt selber eine Ansiedlung daselbst,
wie sie beispielsweise Wien am Kahlenberge besitzt.

Wie diese Ansiedlung beschaffen sei, denken wir uns folgender-
massen. Die alte Kaserne müsste cassirt, und auf ihren Grundfesten
ein Plateau hergestellt werden, um darauf zu bauen; aber nicht zer-
streute Gebäude, sondern einen grossen, geschlossenen Baucomplex,
welcher jedoch aus einzelnen, in eine Gesamtform gebrachten Bau-
objecten bestehen würde. Auf diese Weise könnten Baulustige, gleich-
wie anderswo bei Gruppenhäusern, eine Theilparzelle erwerben, um
auf ihr ein Wohngebäude im Gesamttrahmen zu errichten. Es stellt
sich somit die Sache nicht als Utopie, sondern als ein praktisch
durchführbarer Baugedanke dar. Als Zufahrt würde die jetzige, dann
zu verbreitende Strasse von der Elisabethstrasse, und eine
zweite von der Thalgasse aus dienen. Für den Personenverkehr
wäre im Anschlusse an das Trambahnnetz der Stadt von der Elisabeth-
strasse aus eine Drahtseilbahn zu schaffen, welche, die Communicationen
am Spielberg nicht störend, die Passagiere in wenigen Minuten auf
und ab befördert. Dieses gedachte Gebäude, mit reich gegliederten
Façaden, mit Thürmen, Giebeln und wirkungsvollen Dächern versehen,
würde sicherlich einem prächtigen Schlosse gleichen, und dem Spiel-
berg eine grossartige, weithin selbäre schöne Silhouette geben.
Es würde der Stadt Brünn als Wahrzeichen zu nicht geringer Zierde
gereichen, ja sogar sein Gesamtbild sehr verschönern.

(Weitere Strassenregulirungen, Denkmäler.)

Bei den weiteren Strassenregulirungen in der Inneren Stadt schliessen wir uns mit geringfügigen Ausnahmen ganz den Baulinien des Stadtbauamtes an, die vortrefflich den thatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragen.

Von weiteren Vorschlägen sei hervorgehoben: Von Süden her kann man auf den Krautmarkt und zum Dom auf dem Petersberg nicht direct gelangen, sondern man muss grosse Umwege machen; einerseits durch die Ferdinandsgasse und über den Kapuzinerplatz; andererseits durch die Altbrünnergasse resp. durch die Bischofsgasse; das ist fast ein Halbkreis. Um nun wenigstens für Fussgänger einen näheren Zugang zu erhalten, haben wir von der Franzensberggasse, das Haus Nr. 8 als Durchhaus benützend, einen Steig in die Museumgasse mit zierlichen Treppenanlagen projectirt.

Im Verlaufe der erweiterten Franziskanergasse haben wir einen kleinen Platz geschaffen, der den dortigen Geschäftsleuten sehr gut als Marktplatz dienen kann.

Der schmale Baublock zwischen Neuthor- und Sonnentelsgasse wäre als eigenartige Anlage zu belassen, und mit runden Abschlüssen beiderseitig zu versehen. Die Häuser dieses Blockes dürften nie höher werden, als drei Geschosse, um den gegenüber stehenden Häuserfluchten nicht das Licht zu benehmen.

Das Schustergassel ist als ein der City unwürdiger Schluf künftighin durch die Anrainer zu verbauen; eine Verbreiterung würde ohne Zweck sein, und viele kostbare Baugründe beanspruchen.

In der Inneren Stadt wären ausser den bereits genannten Denkmalplätzen noch folgende hervorzuheben:

Auf dem Lazanskyplatz wäre ein vortrefflicher Aufstellungsort für ein Monument vor dem Statthaltergebäude.

Die lange, nicht schöne Seite der Elisabethstrasse gegen den Spielberg wäre in der Mitte durch eine in den Fels vertiefte Fontaine zu schmücken, etwa als repräsentatives Monument einer künftigen Wasserleitung, die sicher auf dem Spielberg ein Reservoir erheischt.

Die Vedoute von der Elisabethstrasse auf den Obelisken am Franzensberg wäre durch ein monumentales Thor am Eingang des Parkes zu verschönern.

Ein prächtiger Platz für ein Monument ist an der Gabelung der Krapfen- und Johannesgasse, desgleichen in der Erweiterung der Bischofsgasse.

II. Bezirk.

(Grenzen siehe Plan III.)

(Das Wohnviertel gegen Nordwesten, Platz A.)

Der Plan zeigt wie dieses, an die bestehenden Strassenzüge anschliessend ausgestaltet wurde. Die neuen Strassenzüge sind Radial- und Kreisstrassen; von ersteren ist jene besonders zu erwähnen, welche am Exercirplatz beginnt, zwischen den neu zuerrichtenden Kasernen beim Barackenlager direct die Richtung zur City nimmt, sich im Verlaufe zu einem Platz (A) erweitert, am alten aufgelassenen Stadt-Friedhof vorbei die Antonsgasse quert, und von dort einen Durchschlag auf den Kiosk erheischt. Hier schneidet sie eine kleine Ecke der Anlagen weg, um auf die Neugasse zu treffen. Genannter Strassenzug ist höchst wichtig, denn er stellt im Verein mit der Giskrastrasse und deren Verlängerung die directe Verbindung eines grossen Stadtgebietes mit dem Stadtcentrum her.

(Der Kirchen- und Marktplatz B, und der Stadt-Friedhof-Garten.)

Hier begegnen wir zum erstenmal einem der localen Centren eines Stadtviertels, dessen Nothwendigkeit wir bereits im Abschnitte V (Plätze) betont haben. Wir haben hier eine Kirche projectirt; sie ist mit dem Chor nach Osten orientirt, gleichwie alle übrigen projectirten Kirchen, wenn nicht besondere Hindernisse dagegen vorwalteten. Die Kirche ist gegen den Garten angerückt, und bietet durch drei Strassen schöne Vedouten; zwei Platzseiten nehmen öffentliche Gebäude in Gärten ein.

Der aufgelassene Stadtfriedhof, der sehr interessante und schöne Vegetationsbestände aufweist, wurde zu einem Volksgarten mit Kinderspielplätzen bestimmt.

Dem Vernehmen nach wird die Habelergasse durch den Friedhof hindurch verlängert und im abgetrennten Theile desselben ein Alumnat sammt Garten errichtet.

(Kasernen beim Exercirfeld)

Nachdem in Brünn eine Kaserntransaction geplant ist, haben wir für die neu zuerrichtenden Kasernen beim grossen Exercirfeld in Karthaus knapp beim Barackenlager Plätze reservirt; und nicht nur für Mannschaftskasernen, sondern auch für mit Gärten umgebene Officiers-Pavillons, Reitschulen, Geschütz- und Fahrparks. 30 m breite Strassen machen eine leichte und schnelle Formation des bequartirten Militärs möglich.

(Das Ponawka-Viertel, neuer Getreidemarkt C, und Bäder.)

Das von dem Ponawkabach durchzogene Territorium ist ebenfalls durch Strassenzüge für die Verbauung aufzuschliessen, und irnitten desselben ist ein freier Platz als Getreidemarkt zum Ersatz des alten, an der Thalgasse liegenden zu reserviren. Die Lage des neuen ist sehr günstig, weil er in der Nähe der vielen Kasernen ist. Da in diesem Viertel einst Teiche waren, so ist es leicht, nach Wunsch und Wahl in einem der projectirten Baublöcke grössere Bade- und Schwimmanstalten für Civil und Militär zu errichten. Für die Trockenlegung dieses Viertels haben wir uns eine Drainage-Anlage gedacht.

(Der Winterhollerplatz und die neue deutsche Universität.)

Der Winterhollerplatz ist zu gross und wirkt daher unschön. Die Ursache, warum er so dimensionirt wurde, ist wohl die, dass das Terrain, wo früher der Hutterteich lag, erst austrocknen musste, um zum Verbauen tauglich zu sein. Da dies jetzt der Fall, so ist hier die beste Gelegenheit, ein grosses monumentales Gebäude zu errichten; dann werden sich die Raumverhältnisse des Platzes richtig stellen. Das gedachte Gebäude aber soll die neue deutsche Universität von Brünn sein. Hier soll sie als Hochburg der Deutschen gegen das Andrängen der slavischen Fluth erstehen. Einen besseren und würdigeren Platz kann man hiefür in Brünn nicht finden. Das Gebäude auf der oberen Platzhälfte locirt, mit entsprechend grossen Anlagen davor, würde in dem aus schönen Häusern gebildeten Rahmen des Platzes ein imposantes Bild bieten,

besonders von der Brückengasse her. Die Sternwarte zur Universität denken wir uns am Spielberg, durch seinen Turm das Spielbergschloss überragend.

Die Umlegung des überdeckten Laufes des Ponawkabaches wird trotz des schwachen Gefälles desselben geringe Schwierigkeiten bieten; man gewinnt dadurch auch den oberen Square, der hier in der Nähe des grossen Augartens gar nicht nothwendig ist, als werthvollen Bauplatz.

(Villenviertel ober der Thalgasse.)

Der von der Thalgasse an der nördlichen Lehne des Spielberges ansteigende Baublock hat eine viel zu grosse Tiefe. Wenn seinerzeit Mangel an Bauplätzen im dortigen Viertel eintritt, dann wird gewiss dieser Baublock so parzellirt werden, wie es unser Plan zeigt, und dadurch ein sehr nettes kleines Villenviertel entstehen.

(Die neue Synagoge am alten Getreidemarkt.)

Mit dem Grösserwerden der Stadt Brünn wird im Laufe der Zeit auch die israelitische Gemeinde daselbst anwachsen, und die einzige Synagoge in der Tempelgasse nicht mehr genügen. Wir planen daher auf dem alten Getreidemarkt, der durch den neuen frei geworden ist, eine neue Synagoge, und zwar in der Mitte des Platzes, mit der Vorhalle nach Westen orientirt. Durch dieses Gebäude und durch eine Anlage davor, sowie durch einen Marktplatz dahinter wird der derzeit nicht schöne Platz sehr gewinnen.

(Das Villenviertel ober dem Augarten.)

Wie bereits erwähnt, liesse sich an der Südwestlehne des Schwarzfeldberges ein prächtiges, kleines Villenviertel in vorzüglicher Luft und mit schöner Rundschau durch Anlage einer Strasse mit Abzweigungen schaffen.

(Schwarzfeld-Cottage mit Platz D, Schwarzfeld-Volksgarten, Kirchen- und Marktplatz E).

Mit der Errichtung des kleinen Cottage am Schwarzfeldberg hat sich der Verein zur Errichtung von

billigen Wohnungen Verdienste erworben. Diese Anlage wollen wir vergrössern. Den Abschluss gegen das nach Nordwesten abfallende Terrain soll eine Strasse mit einem Rondeau bilden. Die Strasse ist mit einer dichten Pappel-Allee zu bepflanzen, um den Windanprall zu mildern. In der Mitte des Cottage wäre ein Platz (D) zu schaffen. Der aufgelassene Obrowitzer Friedhof aber soll vergrössert, und zu einem Volksgarten hergerichtet werden.

Am sanft abfallenden Terrain gegen Südosten ist ein Wohnviertel mit dem Kirchen- und Marktplatz E als locales Centrum projectirt. Die Kirche wird schöne Vedouten von der oberen und der unteren Strasse her abgeben.

(Obrowitzer Volksgarten mit Bad).

Am linken Ufer der Zwitta zwischen dem Garnisonsspital und dem Bahndamm ist ein entsprechender Platz für die Schaffung eines Volksgartens der dortigen Gegend. Ein günstiger Umstand hiefür ist es, dass daselbst bereits ein städtisches Volksbad für Männer und Frauen besteht.

(Das Zeilen-Viertel mit Platz F, der Schöllergarten und Bad).

Der Baublock zwischen Offermannsgasse — Zeile — Spitalwiesgasse und Bahndamm ist viel zu gross; er drängt ordentlich auf Zertheilung, die ja durch Gewinnung neuer Baulinien sehr vortheilhaft für diesen Stadttheil sein wird. Er wurde daher durch Strassenzüge aufgeschlossen, und ein kleiner Platz (F) in demselben angenommen.

Der prächtige Schöllergarten ist ein vorzügliches Luftreservoir und muss als solches erhalten bleiben. Wenn es in naher Zeit nicht möglich ist, denselben als Volksgarten dem öffentlichen Wohle zuzuwenden, so ist seine Verbauung für immer hintanzuhalten.

In dem Zwickel zwischen dem Mühlgang der Zwitta und dem Eisenbahndamm ist ein öffentliches Bad errichtet gedacht.

(Weitere Strassenführungen, Denkmäler).

Von diesen wären hervorzuheben:

Von der Schwarzfeldgasse ist unbedingt ein Verkehrsweg herunter gegen Südosten zu führen. Er kreuzt die Franz-Josefs-Strasse, schliesst den übergrossen Baublock zwischen dieser und der Josefstadt auf, desgleichen jenen zur Zeile und trifft auf den Strassendurchschlag neben dem Schöllergarten. Er bildet im weiteren Anschluss an die Spitalwiesgasse, Stefansgasse und deren Fortsetzung eine für den ganzen östlichen Stadttheil höchst wichtige Kreisstrasse.

Der Baublock zwischen Neugasse und Schmerlinggasse ist ebenfalls übergross und hindert sehr den Verkehr, was besonders nach Errichtung der Universität am Winterhollerplatz sehr fühlbar wäre. Wir haben zwei Strassen hindurch projectirt. Die eine führt von dem Strassenhof der Häuser Nr. 37 u. 39 in der Schmerlinggasse auf einen Square, und von da in die Neugasse. Diese Anordnung ergibt sich leicht durch die Erwerbung des Hauses Nr. 34 in der Neugasse; die zweite Strassenführung ebenso durch die Erwerbung des Hauses Nr. 16 in der Neugasse, deren Parcellen man als Strasse, und das Haus Nr. 17 in der Schmerlinggasse (hiezu adaptirt) als Durchhaus benützen könnte.

Selbstverständlich muss die Schmalgasse (diese merkwürdige Ansiedlung) erbreitert und bis zur Neugasse durchgeschlagen werden.

Die Plätze für Denkmäler oder Brunnen sind in den Plänen eingezeichnet.

Hervorzuheben wäre: Die Neugasse führt von der City aus direct auf den Augarten; wie von selbst ergibt sich hier die Forderung nach einem monumentalen Thoreingang. In entgegengesetzter Richtung führt dieser Theil der Neugasse direct auf das Statthaltereigebäude; hier könnte auch ein Monument als Abschluss errichtet werden, oder der dortige Risalit des Gebäudes könnte (freigelegt) als solcher dienen.

III. Bezirk

(Grenzen siehe Plan III)

(Der Kirchen- und Marktplatz **G**, der Dornich-Volksgarten mit Bad.)

Ein weiteres locales Centrum soll der Platz **G** werden. Die projectirte Kirche steht in der Vedoute der verlängerten Mühl-gasse. Anstossend ist ein Volksgarten, und weiter gegen die Dornichgasse sind öffentliche Bäder proponirt.

(Der Stichcanal-Hafen.)

Dieser Hafen, der für einen von den grossen Wasserstrassenanlagen zwischen Donau und Oder hergeleiteten Stichcanal dienen soll, wurde in der für ihn günstigsten Lage projectirt, und mit breiten Strassen und Ueberbrückungen der Zwitta mit der Stadt und deren Bahnhöfen in Verbindung gesetzt.

(Das Dörnrössel-Viertel mit Kirchen- und Markt-
platz **H**, und Volksgarten mit Bad.)

Das Territorium zwischen Nordbahnstrasse und Dörnrösselgasse wurde in der Weise zur Verbauung aufgeschlossen, wie es die Pläne zeigen.

In der Mitte wurde als locales Centrum ein Platz (**H**) mit Kirche angeordnet. Längs der Schwarza wurde ein Volksgarten mit Bad geplant.

(Die Spielberggasse und die evangelische Kirche H. B.)

Die Spielberggasse muss unbedingt erweitert und beiderseits fortgesetzt werden, damit auf diese Weise die schnellste und bequemste Verbindung um den Spielberg herum von dem Viertel an der oberen Thal-gasse, also Landwehrkaserne, Beamten-cottage etc. zum Viertel um den Stadthof am Franzensberg hergestellt werde. Das Niveau gestattet es, dass diese Strasse fast horizontal (durchschnittlich 230 m Seehöhe) hergestellt werden kann.

Die evangelische Kirche in dieser Gasse hat eine recht hübsche Lage, aber sie ist von allen Seiten zu sehr eingeengt. Es wurde daher ein grösserer, freier Raum um sie herum projectirt.

(Sehr wichtig für einen seinerzeitigen Umbau). Die Communication zur Bäckerstrasse und weiter hinunter wurde erbreitert, und auf diese Weise eine Vedoute auf die Kirche erzielt. —

(Weitere Regulirungen.)

Der Rangirbahnhof der Nordbahn und der Rossitzer Bahnhof, sowie die Bahntracen sind grosse Verkehrshindernisse für das Dörnrössel-Viertel. Es müssen daher so viel als möglich Bahndurchlässe angestrebt werden. Eine höchst wichtige Kreisstrasse für den Verkehr der südlich und südöstlich gelegenen Stadtviertel muss unbedingt hergestellt werden, und das ist der Strassenzug Ugartestrasse — Grillowitzgasse — vom Kreuzungspunkt dieser mit der Neustiftgasse ein Durchschlag zum zweiten Durchlass der Nordbahn, — von hier die neu projectirte Strasse beim Platz **H** vorbei, — Glockengasse — Arnoldgasse — Czehnergasse und weiter.

Der israelitische Tempel in der Tempelgasse ist in einer dem Zwecke des Gebäudes nicht würdigen Weise in die dortige Häusermasse eingezwängt. Wir haben daher die Tempelgasse erweitert und vor dem Tempel einen kleinen Platz (**I**) ausgeschnitten, wodurch einerseits das Gebäude sich besser repräsentiren, und anderseits genügend Platz für Ansammlungen und Auffahrten geschaffen wird.

Von der Wawrastrasse zum Klosterplatz haben wir eine Strasse durchgeschlagen, und zwar aus Verkehrsrücksichten und weiters um für die Landeskrankeanstalt einen zweiten und bequemeren Zugang als jenen von der hoch gelegenen Bäckerstrasse zu erhalten.

Der Platz am Zusammenlaufe der Wawra- und Skenestrasse liegt sehr schön zu Füssen des von dem Dome gekrönten Franzensberges. Die Ausgestaltung dieses viel zerschnittenen Verkehrsplatzes bedarf wie jene des Bahnhofplatzes eines eingehenden Studiums. Die generelle Lösung zeigen die Pläne.

Den Lauf der Mühlgräben oder Mühlbäche der Schwarza und der Zwitta haben wir Strassenregulirungen zuliebe des öfteren verlegt. Als charakterisirendes Beispiel hiefür diene die Regulirung der Wassergasse. Wir haben sie gerade gezogen, und überdeckt den Mühlgraben in ihr geführt. Auf diese Weise kann eine ganz hübsche Gasse mit schönen Baufluchten entstehen.

Die Serpentine der Schwarza vor der Nordbahnbrücke wurde schon vom Brünner Stadtbauamte zur Regulirung vorge schlagen, und haben wir uns letzterer angepasst.

Ueber die Schwarza und die Zwitta sind entschieden zu wenig Uebergänge geschaffen. Von der Zwitta-Brücke bei der Obrowitzer Kirche bis zur Brücke zwischen den Ortsgemeinden Kumrowitz und Czernowitz, das ist eine Entfernung von 2850 m, ist (ausgenommen die Eisenbahnbrücken) nur eine einzige Verkehrsbrücke, das ist jene von Kröna. Ueber die Schwarza sind nur zwei Verkehrsbrücken; die eine bei der Bürgergasse, die andere erst beim Schreibwald. Somit sind die Flussläufe derzeit grosse Verkehrshindernisse, und müssten deshalb weitere Brücken projectirt werden, wie unsere Pläne zeigen.

IV. Bezirk.

Grenzen siehe Plan III.

(Der Obergerspitzer Kirchen- und Marktplatz J mit Volksgarten und Bad.)

Der aufgelassene Altbrünner Friedhof gibt eine gute Gelegenheit, um hier einen Volksgarten mit öffentlichen Bädern zu errichten. Vor demselben planen wir einen grossen Platz (J) mit Kirche und Brunnen Denkmal, und hinter der Kirche an einem Garten zwei öffentliche Gebäude, vielleicht Pfarrhof und Schule.

Dieser Stadttheil wird sich sehr bald verbauen, wenn er eine directe Verbindung mit der Stadt erhält; und diese haben wir geplant.

(Der vergrösserte Centralfriedhof mit Platz K davor, und die Strassenführungen dahin.)

Der Centralfriedhof ist erst 1883 eröffnet worden, aber derzeit schon so weit belegt, dass an eine Erweiterung gedacht werden muss. Es wäre günstig, hiefür gegen Süden ein Terrain von 1 $\frac{1}{2}$ facher Grösse des jetzigen Friedhofes zu erwerben.

In der Mitte der Gesamtlänge nun wäre Raum beiderseits der Strasse auszusparen, damit vor dem Friedhof ein Platz (K) entstände, auf dem herwärts der Strasse die Leidtragenden und Gräberbesucher sich ansammeln; über der Strasse hingegen die Wägen (seien es Tram- oder Pferdewägen) Aufstellung finden könnten. Ein solcher Platz ist ein wichtiges Erfordernis für einen Friedhof, besonders für Allerseelen. Die Pläne I und II illustriren das Gesagte.

Zum Centralfriedhof besteht derzeit nur eine einzige Verbindung, und zwar durch die Wawra-, Ugarte-, Bürger- und Wienerstrasse. Dieser Strassenzug, auf dem Menschen, Tram- und Pferdewägen sich bewegen müssen, macht direct einen rechten Winkel. Wir proponiren daher weitere Zufahrtsstrassen, und zwar stellen wir von der Skenestrasse eine directe Verbindung mit der Neustiftstrasse her, erweitern diese und führen sie in gerader Richtung über die Schwarza und über den Platz J in die Wienerstrasse weiter.

Dieser Strassenzug wird somit die kürzeste, fast directe Verbindung des Centrums der Stadt mit dem Centralfriedhof herstellen; weiters wird er auch sicherlich zum Aufblühen des gedachten Viertels um den Platz J wesentlich beitragen.

Um aber auch die östlichen Theile von Brünn mit dem Centralfriedhof auf kürzeste Weise zu verbinden, führen wir den dritten Strassenzug dahin, der von dem Bahndurchlass zwischen Glocken- und Arnoldgasse längs der Westseite des Rossitzer Bahnhofes über eine Brücke aufs rechte Schwarzaufer, und von da durch Bahndurchlässe direct auf den Platz K führt.

(Das Epidemie-Spital.)

Am rothen Berge ist ein Epidemiespital errichtet. Wir finden diesen Platz für seinen Zweck ausserordentlich günstig gewählt. In Zukunft muss aber eine bessere Versorgung des Spitals mit Trinkwasser ermöglicht werden.

(Der Altbrünner Volksgarten mit Bad.)

Bei Altbrünn, in der Fischergasse ist ein städtisches Volksbad mit kleinem Garten. Beide wären in der in den Plänen gezeigten Weise zu vergrössern.

(Kirchen- und Marktplatz L.)

In der projectirten Strasse zum Fischerfeld haben wir seitlich den Platz L mit Kirche eingeschaltet. Es ist hier auch Raum für ein oder zwei öffentliche Gebäude, die nicht im Innern der Stadt sein müssen.

(Das Cottage am Fischerfeld, Platz M.)

Der landschaftlich schönste Theil von Brünn, das ist das Schwarzathal soll zu dem werden, wozu die Natur schon den Fingerzeig gibt: zu einem Erholungsort der nahe gelegenen Stadt, zu einer Ansiedlung in ländlichem Charakter. In diesem Sinn wollen wir für die Verbauung Vorschläge erbringen.

Zunächst handelt es sich um das Fischerfeld, das ist jener Theil des Thales, der zwischen der Schreibwaldstrasse und dem Mühlbach der Schwarza liegt. Diesen Theil denken wir uns als prächtiges, grossräumig angelegtes Cottage, mit breiten Alleen durchzogen. Die Baublöcke, desgleichen auch die Parzellen sollen gross sein, auf dass inmitten grosse Gärten, schöne Villen und Landhäuser erstehen können. Es soll daher keine der Parzelle (die auch zu grössern Complexen zusammenlegbar wären) ein Ausmass unter 300⁰ oder 1000 m² haben. Am besten lässt sich das Fischerfeld zum gedachten Zwecke verwerthen, indem man in dessen Längsachse eine breite Strasse legt, und von da nach allen Seiten Verbindungen führt.

Gedachte Strasse (gewissermassen eine Cottage-Avenue) denken wir uns durch Rondeaux begrenzt, in deren Mitte Bassins, von Pappeln umkreist, sich befinden. Den Mittelpunkt des Cottage kennzeichnet ein Platz (M), an dessen 4 Seiten die vornehmsten Gebäude des Cottage errichtet werden könnten.

Als beste und schönste Verbindung dieses Cottage proponiren wir einen Strassendurchschlag von der Ugartestrasse direct auf das erste Rondeau zu. Durch diese Strasse (die wir Fischerfeldstrasse nennen möchten) könnte die Trambahn bis zum ersten Rondeau führen, von da südlich zum Mühlbach, und längs diesem bis zur jetzigen Endstation der Brünnener elektrischen Strassenbahn, und in dieser im Bogen einmündend zur Rückfahrt durch die Schreibwaldstrasse dienen. Durch Führung der Fischerfeld-

strasse würde sich ein grosses, bis jetzt nicht gut verwerthetes Territorium der Verbauung aufschliessen, und die dortigen Grund- und Realitätenwerthe erhöhen.

(Der Schreibwald und die Erlen-Au.)

Der Schreibwald, unter dem das schöne Stückchen Erde an der Schwarza mit seinen alten Bäumen, das dortige Vergnügungs-Etablissement, sowie der daran stossende, den Berg sich hinanziehende Wald verstanden wird, ist im Sommer der Hauptvergnügungs- und Erholungsort der Brünnener. Sobald die Stadt im Verlaufe der Zeit anwächst, wird auch dieser räumlich nicht mehr genügen, daher für eine Vergrösserung Vorsorge zu treffen wäre; hiezu ist derzeit noch die beste Gelegenheit vorhanden.

Vom Schreibwald südöstlich zieht sich, von der Schwarza durchflossen, eine hübsche Au dahin. Rechts ist sie von den bewaldeten Höhen, links von mächtigen Erlen eingesäumt, die den Mühlgang begleiten. Wir möchten sie daher »Erlen-Au« nennen.

Diese soll nun zum Wohle der Brünnener dem Schreibwald angegliedert werden, desgleichen die anliegenden Höhen.

Leicht liesse sich die Erlen-Au zum gedachten Zwecke herrichten. Im Allgemeinen soll sie den Charakter eines Naturparks beibehalten. Einige gute Wege, einige Ruhe- und Aussichtsplätze in der Au und im Walde genügen. Durch ein Stauwehr am Ende der Au könnte das Wasser der Schwarza von dort bis zur Brücke bei der Trambahnstation geschwellt werden, und mit abwechselnder Breite des Bettes eine grössere Wasserfläche (der Mensch liebt diese sehr), und damit Gelegenheit zu Kahnfahrten bieten. [Wasser zu diesem Zwecke ist genügend in der Schwarza, wie eine gleiche Anlage, aber gewiss nicht so interessant wie die geplante, in Steinhöhle bezeugt. Ferner war dem Vernehmen nach bereits einmal ein Stauwehr an gedachter Stelle vorhanden.]

Statt der Schiessstätte und der Rennbahn könnte eine prächtige Festwiese geschaffen werden [Schiessstätten gehören, wie bereits erwähnt, ausserhalb des Stadtgebietes und zwar wegen ihrer Gefährlichkeit für Orte, wo viele Menschen beisammen sind; daher wandern Schiessstätten fortwährend weiter hinaus. Die Brünnener gewiss auch über kurz oder lang; vielleicht zur Militärschiessstätte bei Sebrowitz.]

Den leider nicht bedeutenden Waldsbestand auf den Anhöhen kann man freilich nicht gleich heben; das muss im Lauf der Zeiten die Mutter Natur besorgen. Aber man kann den Wald vor dem Niederhauen bewahren, und der Forstmann kann viel zu seiner Hebung beitragen.

(Das Au-Bad.)

Am linken Ufer der Schwarza, zu Füssen der bewaldeten Höhen ist, wie nicht leicht anderswo, die günstigste Gelegenheit zur Errichtung einer prächtigen Bade- und Schwimmanstalt für die vornehme Welt Brünns, die bisher mangelte. Wir denken uns hier eine solche errichtet (siehe Plan) und zwar derart, dass jeder der zwei Bassins von breiteren Borden umgeben sei, auf denen schattengehende Bäume gepflanzt würden, ebenso hinter den umlaufenden Cabinen, so dass diese seinerzeit ganz im Schatten der Bäume liegen würden. Letztere gäben auch zugleich den Badenden Schutz vor den Winden.

Die Verbindung mit der Stadt wäre durch die oben erwähnte Trambahnführung eine sehr leichte und schnelle. Bei der naheliegenden Haltestelle ist eine entsprechend grosse Wartehalle für die Badegäste disponirt.

Betrachtet man unsere Vorschläge für die Ausgestaltung des Schwarzathales, so wird man ersehen, dass hier ein ganz prächtiger Stadttheil entstehen würde, zur Zierde der Stadt und zum Wohle seiner Einwohner. Ganz sicherlich möchten durch das Vorhandensein dieser Anlagen viele Brünner, die zumeist den Sommer über die Stadt verlassen, veranlasst werden, dann hier zu bleiben und eventuell im Schwarzathale sich Landhäuser zu erbauen.

(Der gelbe Berg, das Weingelände, das Beamten-Cottage, der Landwehrplatz N und die Höhenstrasse.)

Dass die Verbauung auch von diesem Berge Besitz ergreifen wird, zeigt die Errichtung des Beamten-Cottage am Ende der Thalasse. Dieses kann man aber nicht als Muster hinstellen; die Parzellen sind so klein und die Gebäude so dicht aneinander,

dass die Anlage kaum die Bezeichnung einer ländlichen Bauweise (Cottage) verdient. Es ist ja fast kein Platz zwischen den Gebäuden für Vegetation; auch ist das Niveau der Strassen nicht günstig.

An der Südlehne des gelben Berges wurde das Weingelände zur Erhaltung bereits vorgeschlagen, und die Winzerstrasse verbreitert in horizontaler Lage (245 m Seehöhe) bis zu einem Umkehrplatz geführt. Diese Strasse beginnt am Platze vor der Landwehrkaserne [Landwehrplatz N] und stellt durch ihr günstiges Niveau die beste Verbindung mit der Stadt her.

An den östlichen Lehnen des Berges sind derzeit Ziegeleien, die über kurz oder lang auch der Verbauung weichen müssen. Wir haben sie planirt und parzellirt gedacht. Hiedurch entstünden gegen den Berg Böschungen, die mit Grünem zu versehen wären. Oberhalb derselben aber haben wir abermals eine zum grössten Theile horizontale Strasse projectirt (275 m Seehöhe), die eine ganz prächtige Höhenstrasse mit wechselnden Ausblicken auf die Stadt und ins Land geben wird, an welcher bergseitig Platz für Villen-Anlagen ist. Von der dahinterliegenden Strasse an soll der gelbe Berg der Bewaldung zugeführt werden.

Gegen Norden, an der Strasse nach Sebrowitz soll die Verbauung nach Kategorie III Platz greifen.

Recapitulirt man die in diesem Abschnitte erläuterten Regulirungen und Dispositionen, so ist ersichtlich, dass sie das Strassen-netz über das ganze Gemeindegebiet ausdehnen, und hiebei nebst vielen Strassen und Gassen die im Abschnitte IV angeführten Hauptverkehrsadern von Brunn durch weitere höchst wichtige ergänzen.

Von diesen wurden schon erwähnt: die Radialstrasse vom Exercirfeld in die Stadt; die Kreisstrasse vom Schwarzfeldberg herunter in das Industrie-Viertel; die Kreisstrasse von der Ugartestrasse her durch das Dörn-rössel-Viertel; die Neustiftgasse mit ihrer Verlängerung gegen den Central-Friedhof; ferner der eben dorthin führende neue Strassenzug vom Rossitzer Bahnhof aus.

Weiters sind zu erwähnen: die Radialstrasse, welche von Steinmühle her inmitten des Schwarzathales einerseits

gegen die Stadt, andererseits über eine Brücke nach Obergersdorf führt; endlich die weit sich erstreckende Kreisstrasse vom Klosterplatz durch den Hohlweg, über den Landwehrplatz und durch die neue Strasse auf dem Ziegelei-Terrain, und von da zur Reicheltgasse und Heringgasse auf den Schwarzfeldberg.

An Brücken haben wir nebst den bestehenden weitere fünf über die Schwarza, und desgleichen fünf über die Zwitta projectirt. Gegen Czernowitz zu wurde ein Stichcanal-Hafen disponirt.

Wie die Pläne aufweisen, haben wir in die verschiedenen Stadttheile locale Centren, sowie öffentliche Anlagen projectirt. Wir haben im Ganzen 15 Plätze (mit Einschluss des Doppelplatzes in der inneren Stadt), und einbezüglich des Schöllergartens 8 Volksgärten, die Herrichtung der »Erlen-Au« zur öffentlichen Anlage, und schliesslich 7 Bade- und Schwimm-Anstalten proponirt.

An öffentlichen Gebäuden haben wir projectirt: ein Rathaus, eine deutsche Universität mit Sternwarte, ein Central-Justizgebäude, ein Künstlerhaus, 6 Kirchen, eine Synagoge, mehrere Kasernen und schliesslich das Spielbergsschloss.

Bei allen diesen Projectirungen ist wohl zu merken, dass sie nicht für jetzt, sondern für künftige Zeiten dienen sollen.



SCHLUSSWORT.

Die Vorschläge des vorliegenden Concurrrenzprojectes zur Regulirung der Stadt Brünn zeigen, in welcher Weise wir dem vom Stadtrathe aufgestellten Programme hinsichtlich der vier Hauptfactoren einer Stadtreulirung nachgekommen sind.

Bezüglich des Verkehres haben wir das bestehende Verkehrsnetz ergänzt, und über alle Theile des Stadtgebietes erstreckt; hiedurch ist dieses der künftigen Vergrösserung aufgeschlossen, und die Angliederung der nachbarlichen Territorien ermöglicht.

Bezüglich der Verbauung wurden die den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Vorschläge erbracht, und darnach die Stadteintheilung proponirt.

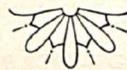
Für die sanitären und Schönheits-Anforderungen wurden in Kürze die wichtigsten Directiven gegeben.

Es war somit unser Bestreben, unter Anführung und Begründung aller wichtigen Factoren ein Bild der künftigen Stadt Brünn zu entwerfen, zu welchem sich diese auf Basis des Bestehenden in ferner Zeit entwickeln soll.

Die Stadtvertretung Brünns bezweckt durch die Aufstellung eines Stadtreulirungsplanes, dass die weitere organische und gesunde Entwicklung der Landeshauptstadt Mährens für alle Zeiten gesichert sei. Dieses höchst verdienstvolle Unternehmen des Stadtrathes wird für Jahrhunderte hinaus der baulichen Entwicklung Brünns die Wege vorzeichnen, und von der grössten Tragweite für das Wohl der künftigen Generationen sein.

Es würde uns zur grössten Befriedigung gereichen, wenn wir durch unser Werk das schöne Unternehmen des Stadtrathes unterstützt und gefördert haben.

Urbs Bruna vivat, crescat, floreat!



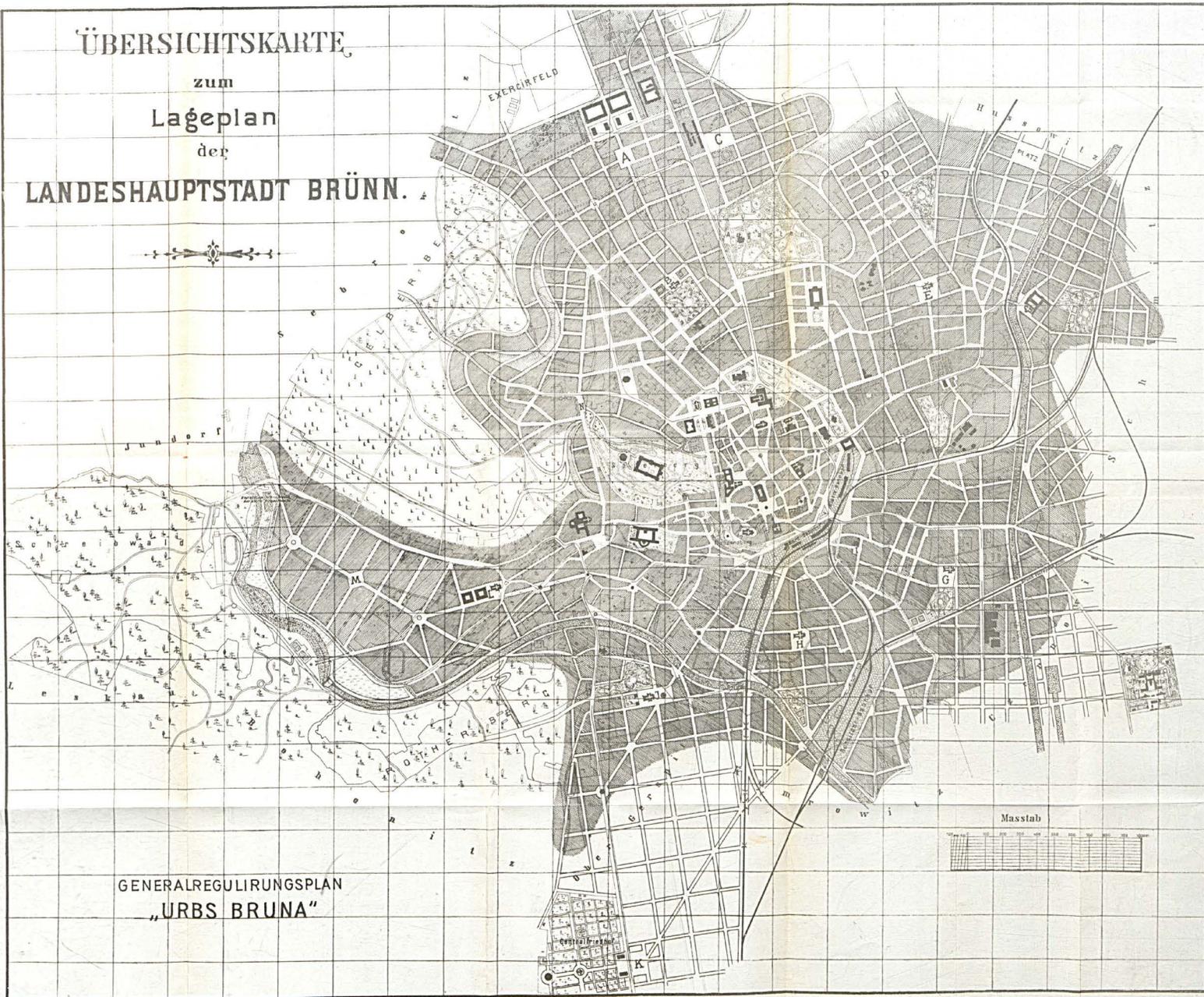
ÜBERSICHTSKARTE

zum

Lageplan

der

LANDESHAUPTSTADT BRÜNN.



GENERALREGULIRUNGSPLAN
„URBS BRUNA“