



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhn. Umfang 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 39

Berlin, Sonnabend den 30. September 1911

VI. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin

Vortrag gehalten zum Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin den 13. März 1911 von
Richard Petersen

Das verflossene Jahr brachte drei Ereignisse, die für die künftige Gestaltung von Groß-Berlin bedeutungsvoll sind:

- den Wettbewerb für einen zu entwerfenden Grundplan für Groß-Berlin;
- die Städtebau-Ausstellung;
- den Gesetzentwurf eines Zweckverbandes Groß-Berlin*).

Diese drei zusammengenommen bilden den hoffnungsvollen Anfang einer Gesundung der Berliner Stadtanlage.

Der künftige Verband Groß-Berlin wird allerdings die heutigen Zuständigkeiten der einzelnen Gemeindeverwaltungen erheblich beschneiden, dafür aber doch die Möglichkeit schaffen, daß die neue Selbstverwaltungsorganisation Weltstadtpolitik treibt statt der bisherigen Kirchturmpolitik.

Die Städtebau-Ausstellung war ein großer Erfolg auch insofern, als sie durch die Vorführung vorbildlicher städtebaulicher Schöpfungen aus anderen Städten das Bewußtsein dafür geweckt hat, was alles in Groß-Berlin eigentlich bisher versäumt wurde. Durch Darstellung der Leistungen einzelner deutscher Städte, insbesondere Ulms, namentlich aber englischer Vorbilder, hat die Städtebau-Ausstellung das öffentliche Gewissen wachgerufen im Hinblick auf die Notwendigkeit einer von sozialen Gesichtspunkten getragenen Bodenpolitik der Gemeinden.

Diese Städtebau-Ausstellung ist wohl nicht ohne Einfluß gewesen auf den Gesetzentwurf des Zweckverbandes Groß-Berlin. Andererseits hängt die Städtebau-Ausstellung mit dem Wettbewerb Groß-Berlin eng zusammen.

Den Anstoß zum Wettbewerb gaben vorzugsweise künstlerische Interessen: die Erkenntnis, daß die Architekturwerke in Berlin verzettelt sind, und daß das Stadtbild im ganzen der Monumentalität entbehrt, die die älteren großen Kulturstätten auszeichnet.

So war das Programm des Wettbewerbs vorzugsweise nach künstlerischen Gesichtspunkten aufgestellt.

Vorschläge für die Verkehrseinrichtungen wurden allerdings so nebenbei gefordert. Demgemäß sind in vielen Entwürfen die Verkehrsanlagen auch als nebensächlich behandelt worden.

Auch im Preisgericht waren Verkehrsfachleute nicht vertreten.

Die Wettbewerbsentwürfe haben für ihre Verkehrsvorschläge im großen und ganzen eine bessere oder schlechtere Zensur erhalten, je nachdem sie die Verkehrsprojekte der Stadt Berlin aufgenommen hatten oder nicht.

* Der Gesetzentwurf ist inzwischen, Ende Juni 1911, von beiden Häusern des Landtages angenommen worden.

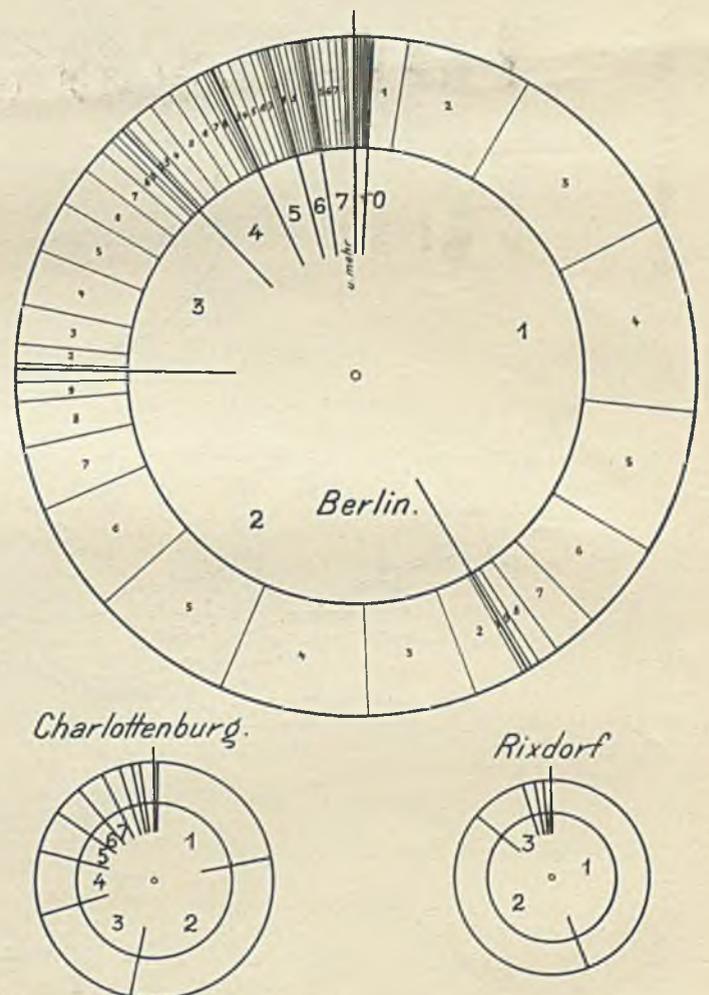


Abb. 245. Verteilung der Bewohner von Berlin, Charlottenburg und Rixdorf auf die nach Zahl der heizbaren Zimmer unterschiedenen Wohnungen gemäß der Volkszählung vom 1. Dezember 1905. Die Kreisringe stellen die Gesamtzahl der Bewohner dar und sind durch die starken Linien nach den Wohnungen mit 0-7 oder mehr heizbaren Zimmern (mit oder ohne Küche) untergeteilt. Die Zimmerzahl ist im inneren Kreise eingetragen, während die Ringsektoren mit den kleinen Ziffern angeben, wieviel von den Bewohnern in den einzelnen Wohnungen zu 1-12 Personen zusammenwohnen.

DICHTIGKEIT
DER BEVÖLKERUNG IN
GROSS-PARIS 1906.

Jeder Punkt bedeutet 1000 Einwohner.

1:100000



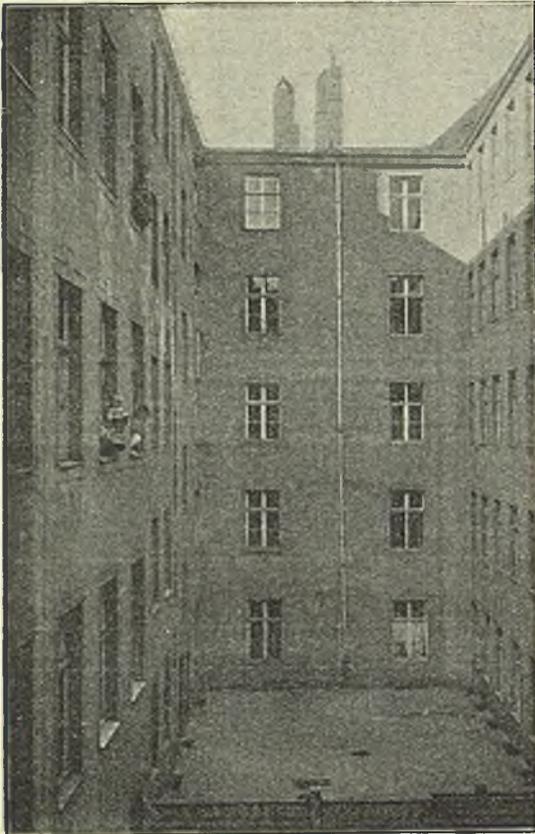


Abb. 247. Berliner Mietskasernen, Baujahr 1905. Aus Eberstadt: Handbuch des Wohnungswesens. 2. Auflage, Januar 1911, S. 230

die Beurteilung der Verkehrsfragen wohl richtig gewesen sei. Veranlassung zu diesen Bedenken gaben wohl die Veranstaltungen der Städtebau-Ausstellung und die Behandlung der Verkehrsfragen in den großen technischen Vereinen.

Erst acht Monate nach der Fällung des Urteils erschien die Urteilsbegründung, die hinsichtlich der Verkehrsfragen erheblichen Aenderungen unterzogen sein soll; aber auch in der letzten Fassung fand sie nicht die Zustimmung mehrerer Preisrichter, die vielmehr ihre Unterschrift verweigerten.

Aber trotz des Mißakkords, womit das Konzert des Preisgerichtes schloß, ist das Ergebnis des Wettbewerbs selbst überaus erfreulich, namentlich auch in bezug auf die Verkehrsfragen.

Bemerkenswert ist zunächst die Erkenntnis, daß die Grundlage und Voraussetzung aller städtebaulichen und künstlerischen Maßnahmen ein klares Programm der Verkehrseinrichtungen sein muß.

Bemerkenswert scheint mir ferner, daß die hauptsächlichsten Wettbewerbsentwürfe eine auffällige Übereinstimmung zeigen in den Grundgedanken, aus denen sie die Einzelheiten ihrer Verkehrsvorschläge entwickeln.

Es ergibt sich daraus ein ganz klares Programm für die Lösung der Verkehrsaufgaben in Groß-Berlin.

Dieses will ich versuchen, Ihnen zu entwickeln.

Ich muß allerdings darauf verzichten, das Urteil des Preisgerichts zu erläutern oder zu begründen.

Vortragen werde ich vielmehr die Meinung, die ich gewonnen habe auf Grund der eigenen Untersuchungen und des Studiums der anderen Wettbewerbsentwürfe, ferner der Vorträge und Erörterungen über diese Dinge in der Städtebau-Ausstellung, dem Architekten-Verein, der Vereinigung Berliner Architekten, dem Verein für Eisenbahnkunde und dem Verein Deutscher Ingenieure.

Die Ausschreibung des Wettbewerbs Groß-Berlin entsprang der Erkenntnis, daß die bauliche Gestaltung der heutigen Weltstadt unerwünschte Formen angenommen hat, namentlich künstlerisch ganz und gar nicht befriedigt.

Groß-Berlin ist wild und ohne einheitlichen Plan emporgewachsen. Die Bebauungspläne der einzelnen Stadtteile und Vororte sind vielfach ohne gegenseitige Rücksichtnahme entstanden. Die Eisenbahnen liegen eingekeilt zwischen den



Abb. 248. Reihenhäuser Liverpool

Erst nach der Urteilsfällung sind einigen Preisrichtern Bedenken gekommen, ob

Häusermassen, unfähig der Erweiterung, und unterbinden auf große Entfernungen jeden Querverkehr.

Insbesondere die Anlagen der Anhalter- und Potsdamer Bahn im Süden, der Lehrter- und Hamburger Bahn im Norden, in Verbindung mit dem dazwischenliegenden Tiergarten, durchschneiden, einer chinesischen Mauer vergleichbar, die Stadt von Süden nach Norden. Kein Wunder ist es, wenn durch die wenigen Breschen, zum Beispiel das Potsdamer Tor, der Verkehr um so gewaltsamer flutet.

Es fehlt heute an großen durchgehenden Straßenzügen. Verkehrs- und Wohnstraßen sind nicht genügend unterschieden.

Wenn schon das Straßennetz schwere Mängel aufweist, die nur mit sehr großen Geldaufwendungen gemildert werden können, so ist die Entwicklung des Berliner Wohnungswesens höchst unerfreulich.

Abb. 245 ist gezeichnet nach dem Material, welches Professor Silbergleit, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Berlin, in der Berliner Städtebau-Ausstellung vorigen Jahres bekannt gab. Die große Kreisringfläche stellt die gesamte Einwohnerzahl von Berlin dar. Diese Ringfläche ist in verschiedene Sektoren geteilt und mit den Zahlen 0—7 bezeichnet. Das mit 1 bezeichnete Ringstück bedeutet den Teil der Bevölkerung, dessen Wohnung maximal aus einem heizbaren Zimmer und Küche besteht. Das ist nicht viel weniger als die Hälfte der Bevölkerung; zwei heizbare Zimmer und Küche hat etwa $\frac{1}{3}$ der Bevölkerung. Auf Wohnungen mit mehr als drei heizbaren Zimmern und Küche entfällt etwas mehr als $\frac{1}{10}$ der Bevölkerung, während beinahe $\frac{9}{10}$ höchstens drei Zimmer und Küche haben. Die zwischen den beiden Kreisen stehenden Ziffern bezeichnen die Anzahl der Personen, die in den verschiedenen Wohngruppen hausen. Man sieht daraus, daß die meisten Wohnungen ganz unabhängig von der Zimmerzahl mit 4—5 Personen besetzt sind.

Die Verhältnisse sind in Charlottenburg etwas günstiger, in Rixdorf erheblich schlechter.

Diese Zahlen stehen in einem schreienden Gegensatz zu den Palastfassaden unserer Wohnstraßen. Was sich hinter dem zusammengekleisterten Stuck der Vorderwände verbirgt, ist nicht erquicklich.

Abb. 247 zeigt den Hof einer modernen Berliner Mietskasernen.

Die großen Massen der Berliner Bevölkerung wohnen an schmalen Höfen mit viel zu wenig Licht und Luft eng zusammengepfercht.

In der Berliner Mietskasernen verkümmern die heranwachsenden Kinder, degeneriert die Bevölkerung.

(Fortsetzung folgt)