



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. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer. Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 80 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 41

Berlin, Sonnabend den 14. Oktober 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

(Fortsetzung aus Nr. 40, Seite 226)

Die Abb. 246, 250, 252 und 254 geben eine Darstellung der Bevölkerungsdichtigkeit in Paris, Berlin, London, Wien in gleichem Maßstab und erlauben daher einen unmittelbaren Vergleich. Die Darstellung von Wien ist allerdings nicht zuverlässig, da die Einwohnerzahlen der einzelnen Stadtgebiete nicht sehr detailliert veröffentlicht sind; von den außenliegenden Wohnvororten Wiens waren zuverlässige Angaben überhaupt nicht zu erhalten.

In diesen Darstellungen bedeutet jeder Punkt 1000 Einwohner. Auf den ersten Blick sieht man, daß die Ansiedlungsverhältnisse in London bei weitem am günstigsten sind. Die schlechtesten Quartiere in London (Whitechapel) zeigen nicht die Menschenanhäufungen wie die Berliner Wohngebiete des Südens, Ostens, Nordens und Nordwestens. Bei dem Vergleich dieser Pläne drängt sich die Frage auf: weshalb war es nötig, in Berlin die Menschen so eng aufeinander zu quetschen, während ringsherum leeres Land in unbeschränktem Umfang vorhanden ist?

Man vergleiche hier die Abb. 255—258, die den Kern der vier Weltstädte unmittelbar nebeneinander ebenfalls in gleichem Maßstab zeigen.

Anders liegt natürlich die Frage bei Paris, das durch seinen Festungsgürtel künstlich eingeschnürt war.

Jedenfalls zeigen diese Darstellungen, daß ein solches Zusammenpferchen der Menschen, wie es in Berlin tatsächlich geschehen konnte, keinesfalls aus einer inneren Notwendigkeit entspringt. Es ist möglich, die Ansiedlung viel weiträumiger zu gestalten, denn in London ist es geschehen.

So sind denn auch sämtliche Wettbewerbsentwürfe einig in der Forderung einer weiträumigeren Bebauung für das Berliner Außengelände.

In Abb. 250 ist schwarz bezeichnet der Bevölkerungsstand im Jahre 1880, rot der Bevölkerungszuwachs von 1880 bis 1905, blau die Abnahme der Bevölkerung im gleichen Zeitraum. Im Jahre 1880 hatte Berlin reichlich eine Million Einwohner; um diese Bevölkerung herum haben sich in 25 Jahren beinahe zwei Millionen angesiedelt. Das hiervon besetzte Gebiet ist ziemlich ausgebaut. Die nächsten zwei, drei, vier usw. Millionen Menschen finden jedenfalls innerhalb des bisher bebauten Gebiets keine Unterkunft. Nur außen herum können sie angesiedelt werden.

Raum ist genug vorhanden, auch um die neu hinzukommenden Menschen in Einfamilienhäusern anzusiedeln. Aber die Entfernung dieser künftigen Ansiedlungsgebiete von der Geschäftsstadt ist bereits heute so groß, daß die Straßenverbindung und die Straßenbahnverbindungen nicht mehr genügen.

Die Besiedlung des Außengeländes hat zur Voraussetzung die Aufschließung durch schnellfahrende Eisenbahnen, die also unabhängig von der Straßenoberfläche geführt werden müssen.

Ein Blick auf die Entwicklung der südwestlichen Berliner Vororte beispielsweise macht es ohne weiteres klar, daß die Existenz dieser Vororte bedingt ist durch die Wannesebahn. An den neuesten Schöpfungen ist dies ganz deutlich zu ersehen. Zehlendorf-Beerenstraße, Nikolassee würden nicht sein, wenn die Eisenbahnstationen nicht wären. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß die Eisenbahnstationen den Ausgangspunkt für die Bebauungspläne dieser Vororte bilden und daß dahinter die Straßenverbindung mit Berlin gänzlich zurücktritt.

Deutlich erkennt man bei den verschiedenen Weltstädten, wie sich die Entwicklung der Vororte entlang den Vorortbahnen vollzieht. Diese Entwicklung hat den großen Vorzug vor der älteren Stadtentwicklung, daß man in der Lage ist, durch genügend großen Abstand der Haltestellen von vornherein ausreichende Freiflächen zwischen den bebauten Gebieten zu sichern.

(Fortsetzung folgt)

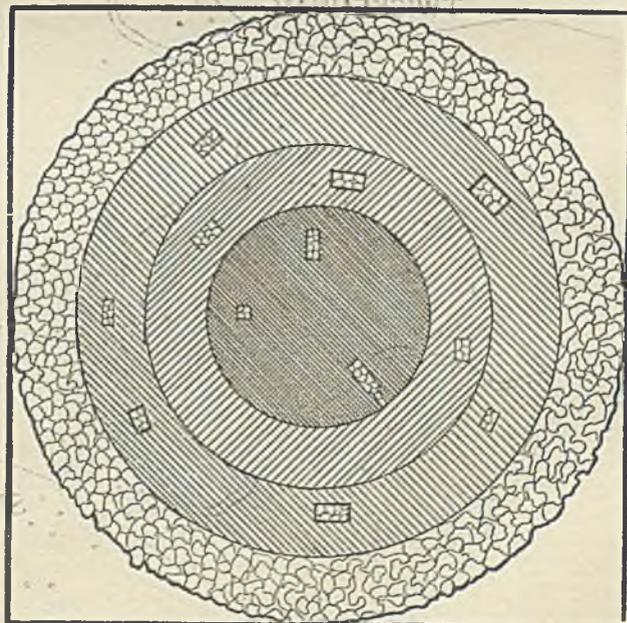
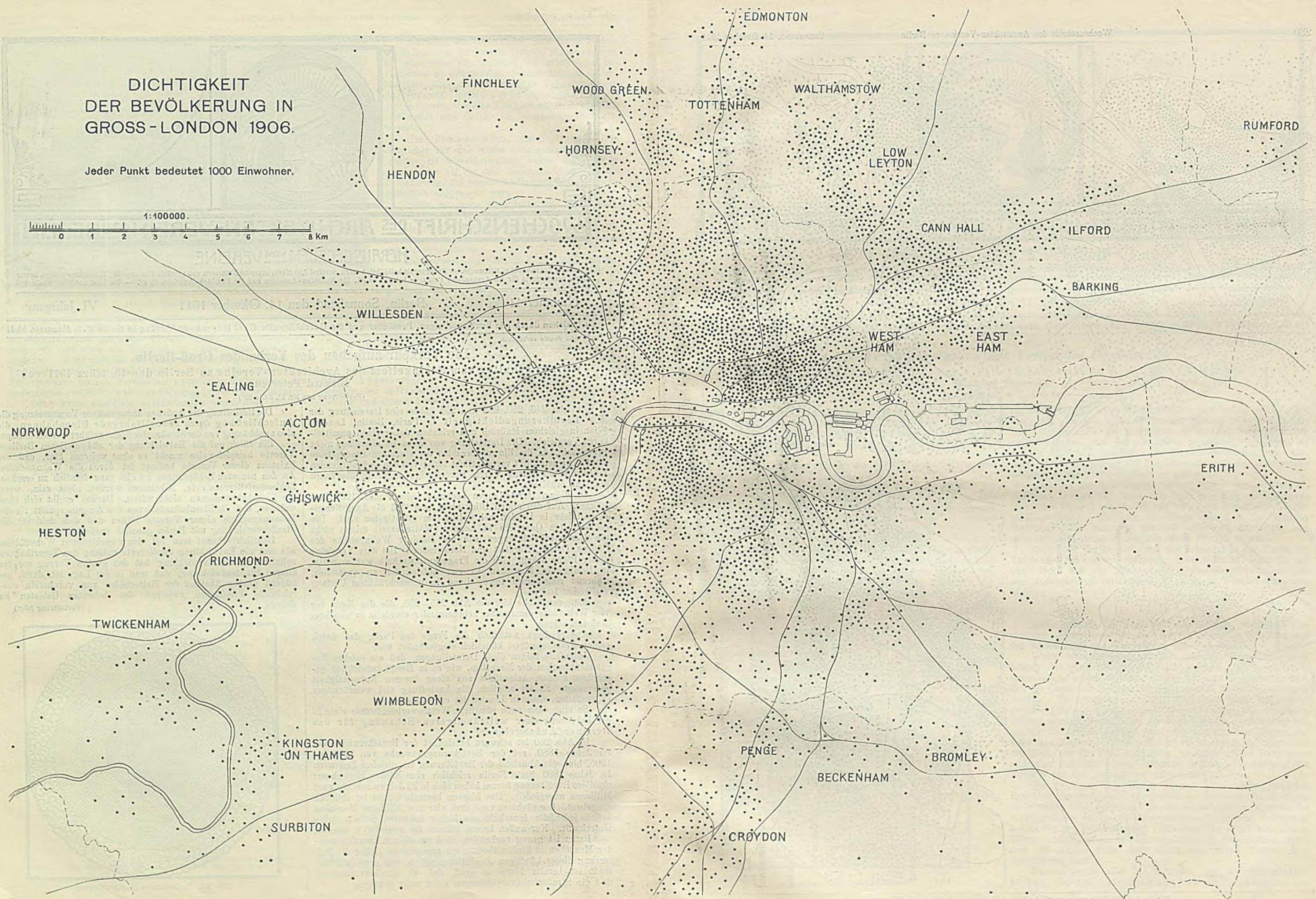
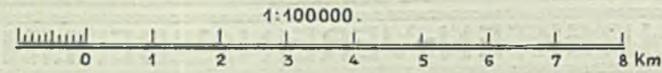


Abb. 253. Konzentrische Stadterweiterung

DICHTIGKEIT DER BEVÖLKERUNG IN GROSS-LONDON 1906.

Jeder Punkt bedeutet 1000 Einwohner.



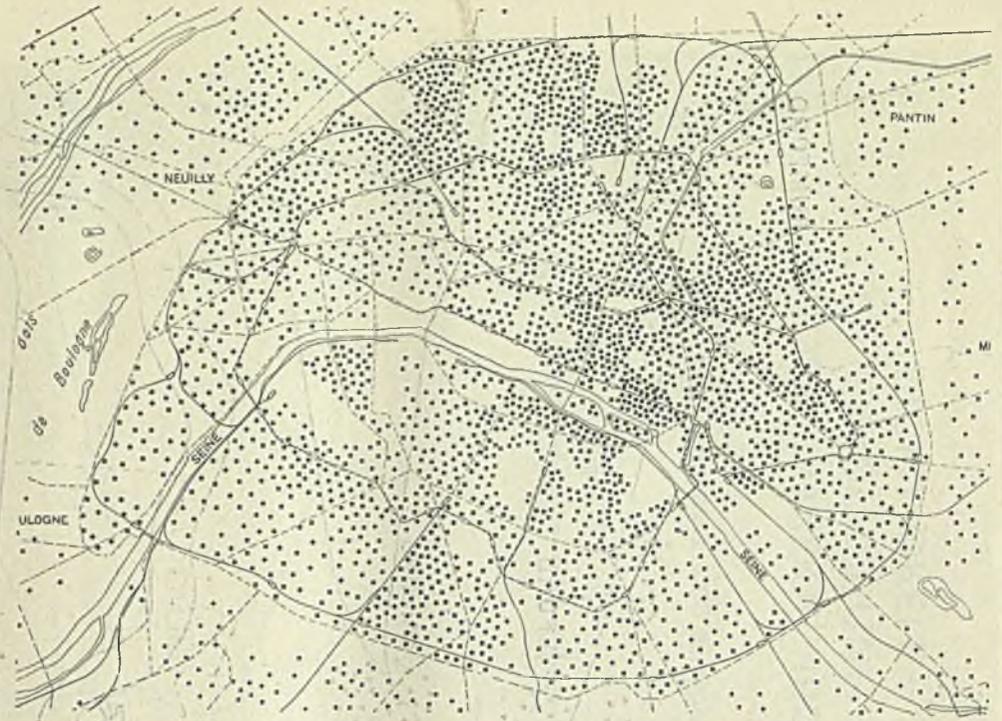


Abb. 256. Paris

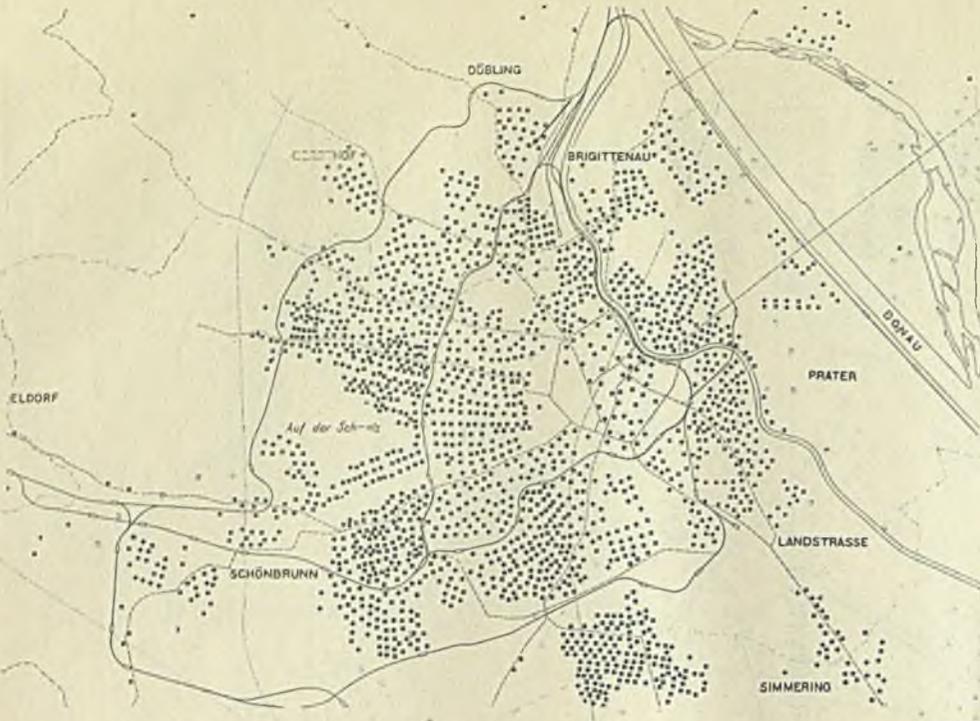


Abb. 255. Wien

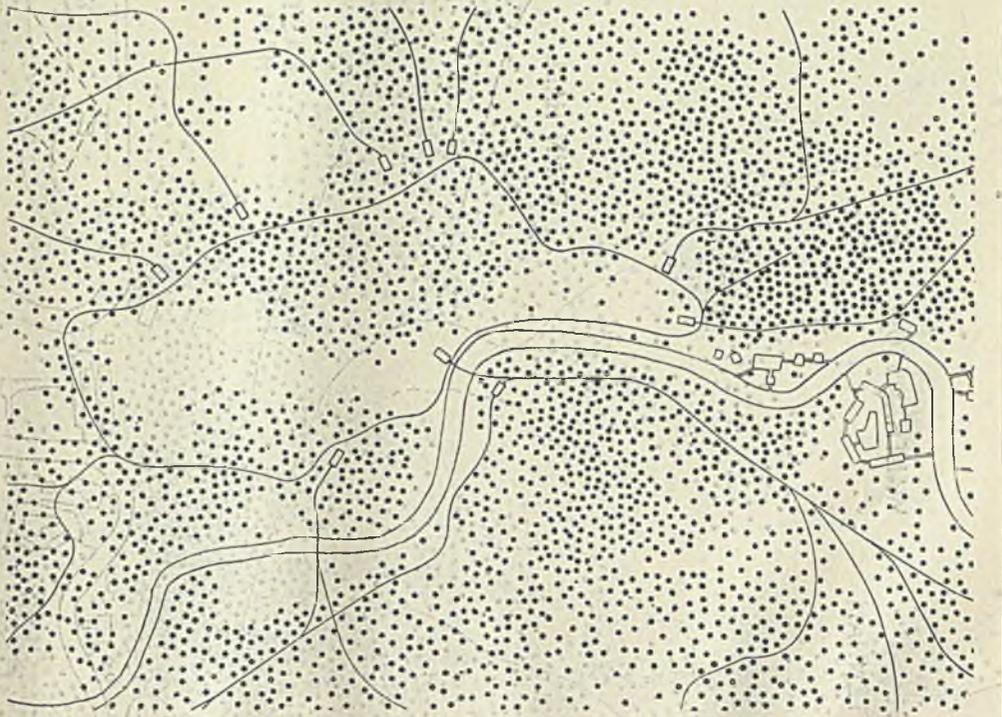


Abb. 258. London

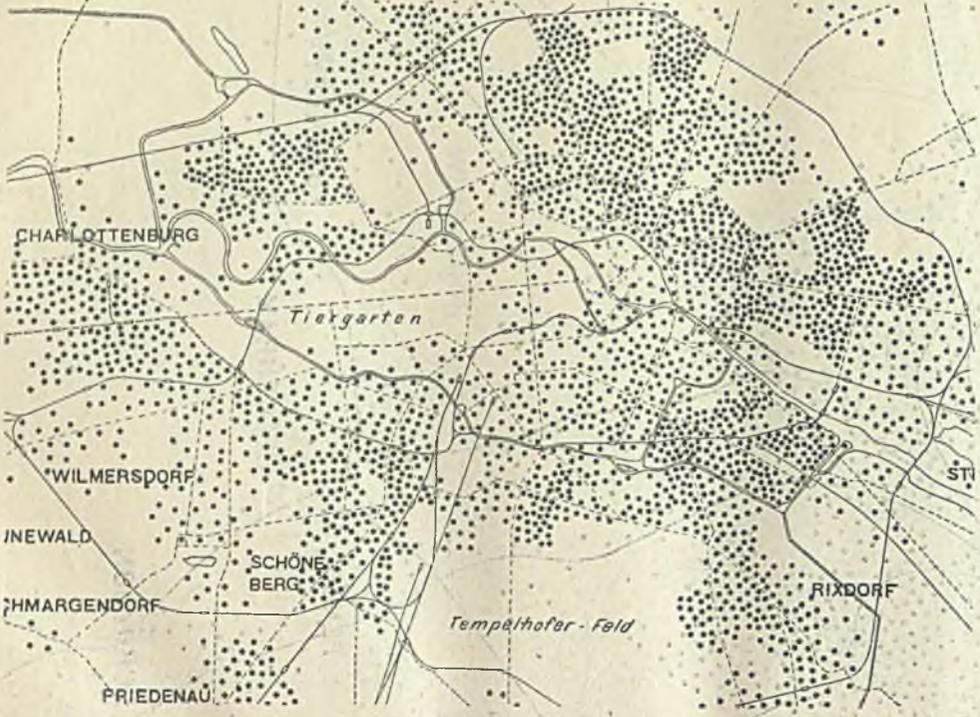


Abb. 257. Berlin

Carl Heymanns Verlag in Berlin W. S. Mannestr. 43/44 — Gedruckt von Julius Sittenfeld, Hochendrucker, Berlin W. 8. Mannestr. 43/44