

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 12 (1925)
Heft: 1

Artikel: Berliner Schwierigkeiten
Autor: Böss, Gustav
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81638>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Berliner Schwierigkeiten¹

Gibt es eine Krise in der Entwicklung der Weltgrossstädte? Gibt es neue Fragen oder ein Ganzes von alten und neuen Fragen, die wir nicht mehr anfassen und lösen können? Was ist geschehen, das unsere Nerven erregt und ernste Besorgnisse für die Zukunft der Grossstädte wachruft? Die Notwendigkeiten der Wohlfahrt und Wirtschaft in den Großstädten sind die alten. Ihr Umfang und ihre Dringlichkeit haben sich gesteigert, und auf zwei Gebieten, die ineinander verschlungen sind, der Siedelung und dem Verkehr, haben sich ungewöhnlich grosse Schwierigkeiten ergeben. Keine der heutigen Aufgaben ist unlösbar. Aber erforderlich sind: Zeit zu gründlicher Bearbeitung und Geld. Den Gelehrten sei die unwirkliche Frage überlassen, ob Großstädte erwünscht sind und gefördert werden sollen.

Die amerikanischen Großstädte sind weit besser daran als die europäischen — andere Erdteile kommen noch nicht in Betracht — sie sind durchweg in neuester Zeit entstanden, werden nicht behindert durch veraltete Bebauungspläne, auch nicht durch Rücksichtnahme auf geschichtlich bedeutsame bauliche Vorgänge und haben viel Geld. Die heutigen deutschen Verhältnisse werden durch wenige Berliner Zahlen gekennzeichnet, die zwar nicht in gleicher Art in anderen deutschen Großstädten gegeben sein werden, trotzdem aber lehrreich sind. Im Jahre 1923 nahm die Bevölkerung Berlins durch Sterbeüberschuss (Sterbefälle weniger Geburten) um 11 000 und durch Wanderungsverluste um 3500, zusammen um 14 500 Personen ab. 1924 erhöhte sich die Einwohnerzahl bis zum 31. Oktober durch Wanderungsüberschuss um 65 000 und nahm durch Sterbeüberschuss um 5000 Personen ab, der Bevölkerungszuwachs betrug also 60 000 Menschen in 10 Monaten. Im abgelaufenen Baujahr sollten unter behördlicher Mitwirkung in Berlin 10 000 neue Wohnungen her-

gestellt werden, die privaten Bauten spielen keine Rolle. Zu Beginn des Jahres 1924 gab es 240 000 Wohnungssuchende, zurzeit sind 230 000 bei den Wohnungsämtern eingetragen. Berlin hat heute rund 4 060 000 Einwohner. Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen beläuft sich auf annähernd 30 000. In Berlin verkehren zurzeit rund 40 000 Kraftwagen; monatlich kommen 2000 bis 3000 Wagen und Krafträder hinzu. Der Verkehr auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, den Hoch- und Untergrundbahnen, Strassenbahnen und Omnibussen nimmt ständig zu. Der Fussgängerverkehr auf Strassen und Plätzen ist täglich steigenden Gefahren ausgesetzt.

Wohnbau und Verkehr müssen Hand in Hand arbeiten, wenn das Leben und Arbeiten in den Großstädten im Interesse der Erhaltung und Hebung der Volkskraft erleichtert und verbessert werden soll. Bauordnung und Bebauungsplan müssen in grossen Wirtschaftsbezirken besondere Geschäfts-, Industrie- und Wohngebiete schaffen und für Erholungsstätten, Kleingärten, Parks, Sport- und Spielplätze so sorgen, dass sie ohne grossen Zeit- und Geldaufwand erreichbar sind. Schnellbahnen sollen die Wohnviertel mit den Arbeitsstätten verbinden. Die deutschen Großstädte können aber aus finanziellen Gründen in absehbarer Zeit auch im Stadttinnern auf Strassenbahnen nicht verzichten. Die Autobusse haben bisher in Deutschland nicht genügend Beachtung gefunden. Voraussetzung für diese Arbeit ist die Zusammenfassung der Wirtschaftsbezirke unter einheitlicher kommunaler Verwaltung. Hier ist das erste Beispiel Berlin. Wäre die in 1920 erfolgte Eingemeindung, die das Stadtgebiet von 8000 Hektar auf 88 000 Hektar vergrösserte und nahezu 100 Städte, Dörfer und Gutsbezirke zu einer Einheitsgemeinde zusammenschloss, schon vor 60 Jahren geschehen, so würde rechtzeitig eine planmässige Aufteilung des gesamten Stadtgebiets nach grossen städtebaulichen, verkehrlichen und gesundheitlichen Grundsätzen durchgeführt oder vorbereitet worden sein. Die grossen Fehler, die heute beklagt werden und vielfach nicht mehr gut gemacht werden können, würden bestimmt vermieden worden sein, wenn eine einzige, verantwortliche, auf der Selbstverwaltung ruhende Stelle vorhanden gewesen wäre. Berlin ist kräftig an der Arbeit, sich zu helfen, so gut es geht. Mögen andere deutsche Großstädte rechtzeitig ihr Gebiet so ausdehnen, dass sie ihren Bürgern gesunde Daseinsbedingungen (Wohngelegenheit und Verkehrsmittel) bieten können.

¹ Anmerkung. Paul Westheim hat in seinem Aufsatz auf einige Siedelungsbauten Salvisbergs im Gebiete der Stadt Berlin und ihrer Vororte hingewiesen. Wie sehr die Berliner Siedelungsfragen, zumal auch in ihren volkswirtschaftlichen Auswirkungen brennend sind, das stellen die nachfolgenden Bemerkungen dar, die *Gustav Böss*, der Oberbürgermeister von Berlin, in der Frankfurter Zeitung vom 25. Dezember 1924 (Nr. 962, Beilage: «Das heutige Großstadtproblem») publiziert hat, und die wir mit gültiger Erlaubnis der Redaktion hier verkürzt abdrucken. *Gtr.*

★

★

★