



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Die neue Stadt**

**Feder, Gottfried**

**Berlin, 1939**

1. Wege

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](#)

## B. Städtebauliche Struktur.

### 1. Wege.

Mit zunehmender Bevölkerungsziffer einer Stadt wächst das zur Versorgung der Einwohnerschaft benötigte Umland und damit die Entfernung, die von der Landbevölkerung zurückgelegt werden muß, um ihre Erzeugnisse den städtischen Märkten zuzuführen. Ähnlich verlängern sich mit steigender Einwohnerzahl die Wege der Arbeitenden zu ihren Arbeitsstätten und der Hausfrauen zu den Einkaufsstellen.

In den Städten von 20000 und unter Umständen bis zu 40000 Einwohnern kann auf solche, die allgemeine Lebenshaltung nur verteurende Verkehrsmittel verzichtet werden, da bei vernünftiger Planung nennenswerte Entfernungen innerhalb des Stadtwesens nicht in Frage kommen, das Gesamtvolume nicht zu groß und der Organismus nicht zu kompliziert wird.

#### a) Wege von der Arbeit zur Wohnung.

Das vorläufige Resultat einer Untersuchung des Lehrstuhls für Siedlungswesen, Raumordnung und Städtebau an der T.H. Berlin, ergab für den durchschnittlichen Weg von der

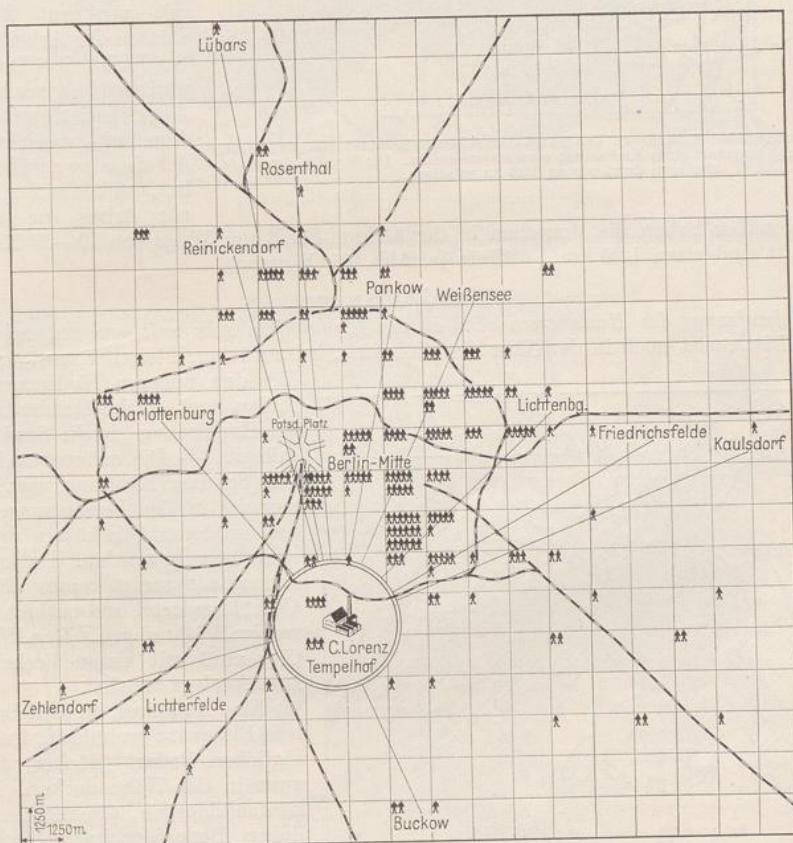


Abb. 44. 240 Arbeiter sind täglich über 3500 km unterwegs, das entspricht der Entfernung Berlin—Konstantinopel und zurück. Die über die ganze Stadt zerstreuten Wohnstätten eines Teilbetriebs der Firma Lorenz A.G., Berlin-Tempelhof.

Arbeitsstätte zur Wohnstätte und zurück der 2294 Arbeiter der *Firma Ambi-Budd, Berlin-Niederschöneweide*, einen täglichen Weg von 41900 km. Diese Kilometerzahl überschreitet noch um 1900 km den *Umfang des Äquators* und entspricht für den täglichen durchschnittlichen einmaligen Weg von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte, umgerechnet für den einzelnen Beschäftigten, einer Strecke von *9,1 km Luftlinie*.

Der durchschnittliche Zeitaufwand für den einzelnen beträgt täglich *46,9 Minuten*.

Bei einem anderen Berliner Werk, der Firma Lorenz AG., Berlin-Tempelhof, wurde ein Teilbetrieb mit der Belegschaft von 240 Arbeitern untersucht. Es wurde ermittelt, daß diese 240 Arbeiter täglich 3500 km unterwegs sind. Das entspricht einer Entfernung (Luftlinie) von *Berlin bis Konstantinopel und zurück*.

Es entfällt nach unseren Ermittlungen für den einmaligen Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte auf den einzelnen eine Luftliniendistanz von 7,3 km.

Die durchschnittliche Anmarschzeit beträgt in diesem Falle für den Erwerbstätigen 53,8 Minuten.

Aus der bildlichen Darstellung (Abb. 44) sieht man, wie verstreut die Wohnstätten der Arbeiter in dem Stadtbild der Stadt liegen und welche verkehrsbedingten Schwierigkeiten, außer dem Zeit- und Geldverlust, der einzelne zu überbrücken hat, um von seiner Wohnung zur Arbeit zu gelangen<sup>1</sup>.

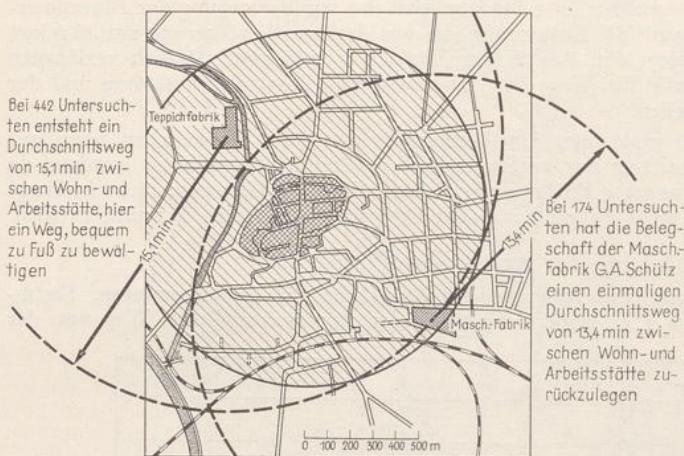


Abb. 45. Wurzen (18961 Einwohner). Das Hauptwohngebiet einer Stadt von etwa 20000 Einwohnern liegt innerhalb eines Kreises mit etwa 800 m Radius. Die Wege in der Stadt sind also durchweg zu Fuß zu erledigen.

Demgegenüber haben die Menschen in der kleinen Stadt nur Wege von 10—20 Minuten im Durchschnitt und etwa 1,25 km Luftlinie (s. Abb. 45, Wurzen).

#### b) Einkaufswege.

*Die Einkaufswege der Hausfrauen sind in den Großstädten sehr weit und zeitraubend.* Der Tagesbedarf ist meist noch in der Nähe der Wohnung, beim Bäcker, Fleischer usw., zu decken.

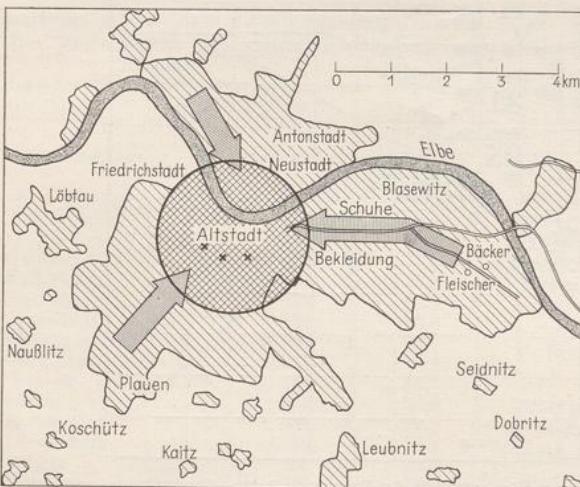


Abb. 46. Dresden (649000 Einwohner). Die weiten Einkaufswege.

*In der kleinen Stadt ist die Entfernung von den Wohnungen ins Geschäftsviertel höchstens 10 Minuten Wegzeit zu Fuß. Die Trennung zwischen Geschäfts- bzw. Büroviertel und Wohngebiet*

<sup>1</sup> Wenn ein Beschäftigter der Firma Lorenz durchschnittlich zum Zurücklegen einer Luftliniendistanz von 7,3 km an Zeit 53,8 Minuten benötigt, während ein Gefolgschaftsglied des Ambi-Budd-Werkes 9,1 km Luftlinie in nur 46,9 Minuten bewältigen kann, so findet dieser scheinbare Widerspruch seine Erklärung in der Zahl und der Art der Belegschaft zur Verfügung stehenden großstädtischen Schnellverkehrsmittel.

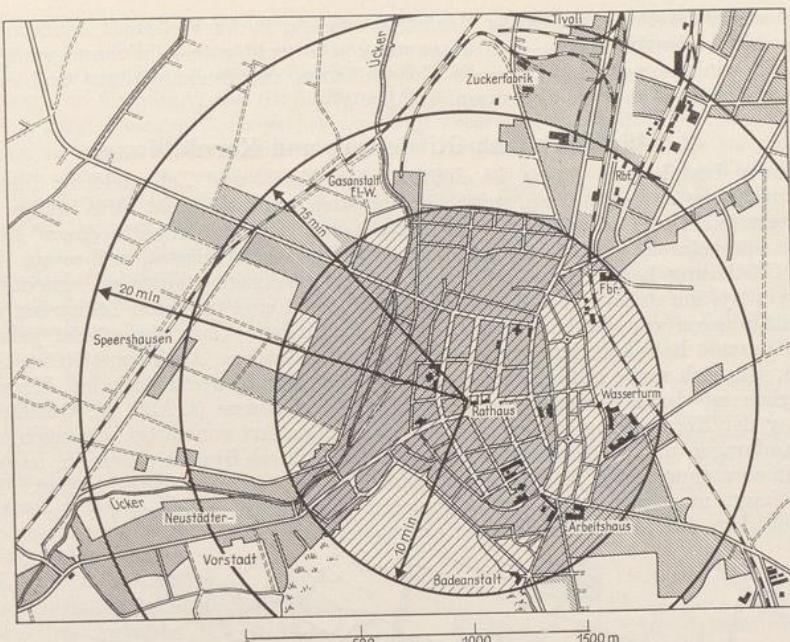


Abb. 47. Prenzlau (22357 Einwohner). Das Hauptwohngebiet einer Stadt von 20000 Einwohnern befindet sich innerhalb der Zone von 10 Minuten Wegzeit bis zur Stadtmitte. Die weitesten Entfernung von Stadtgrenze bis Mitte betragen etwa 20 Minuten Wegzeit.

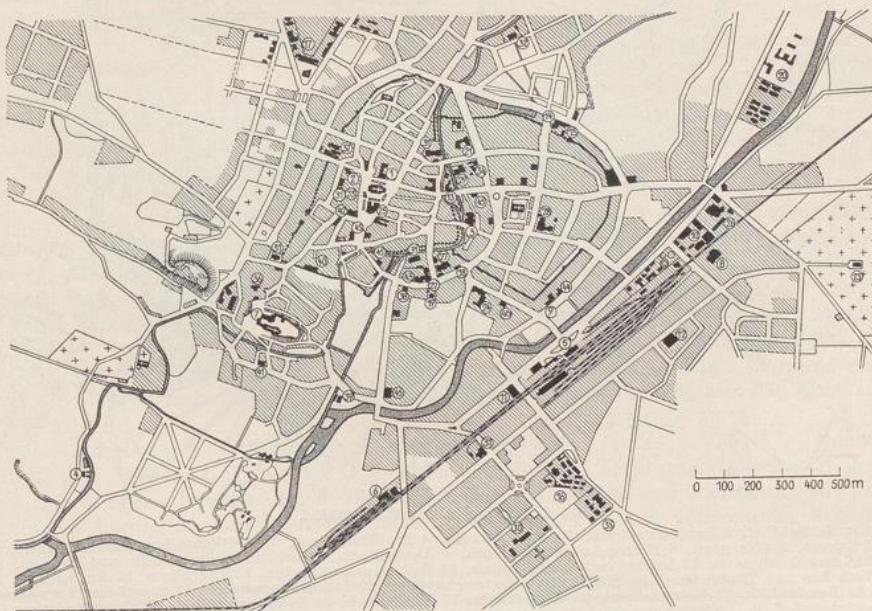


Abb. 48. Stadtplan von Quedlinburg.

1 Amtsgericht, 2 Arbeitsamt, 3 Badeanstalt (städtisch), 4 Badeanstalt, Fluß (Wipertii-Bad) Badeteich, Kletz, 5 Bahnhof (Rangierbahnhof), 6 Bahnhof-West (Güterbahnhof), 7 Domänenrentamt und Forstkasse, 8 Elektrizitätswerk (städtisch), 9 Finanzamt, 10 Gaswerk (städtisch), 11 Hauptmann-Loeper-Haus und Klara-Hitler-Heim, 12 Hau der Deutschen Arbeit, 13 Hospital St. Annen, 14 Hospital Martinshof, 15 Hospital Totenkopf, 16 Hospital St. Johannis, 17 Infanteriekaserne II/12, 18 Jugendheim (städtisch), 19 Jugendherbergen, 20 Krankenhaus (Stadt- und Kreiskrankenhaus), 21 Krankenkasse (Allgemeine Ortskrankenkasse), 22 Kreishaus und Kreissparkasse, 23 Krematorium, 24 Postamt, 25 Rathaus, 26 Schlachthof (städtisch), Schulen: 27 Gymnasium, 28 Guts-Muths-Schule, 29 Lyzeum mit Frauenschule, 30 Mittelschule, 31 Bosseschule, Munitamentschule, Süderstadtschule, Pestalozzischule, Katholische Schule, 32 Gewerbliche Berufsschule, 33 Landwirtschaftliche Schule, 34 Kindergarteninnen-Seminar, 35 Harz-Jugendheim, 36 Stadt- und Volksbücherei, 37 Theater (Schillings), 38 Verkehrsbüro, 39 Wasserwerk (städtisch), 40 Wohlfahrts- und Jugendheim, 41 Zollamt, 42 Stadtparkasse, 43 Kreissparkasse, 44 Reichsbanknebenstelle, 45 Deutsche Bank- und Diskonto-Gesellschaft, Commerz- und Privatbank, Dresdner Bank, Bankhaus Dippe, Bestehorn, v. Moller & Co., Landwirtschafts- und Gewerbebank.

ist nicht so scharf erkennbar wie in der Großstadt oder gar in der Weltstadt, sondern die Innenstadt bietet hier vielen Menschen — mitunter sogar noch recht gute — Wohnungsmöglichkeiten. So findet die einkaufende Hausfrau alle Gelegenheiten zur Deckung ihres und der Familie Bedarfs in nächster Nähe der Wohnung (s. Abb. 47).

## 2. Städtebauliche Gliederung und Kernbildung.

Auf Plänen bestehender Städte ist deutlich eine Kern- und Zellenbildung innerhalb des Gesamtstadtkörpers zu beobachten, wenn dieselbe auch mitunter nicht offen zutage tritt. Zumindest liegen nicht alle zentralen Verwaltungsgebäude oder Behörden in einem Mittelpunkt, sondern sie sind teilweise je nach den zufälligen örtlichen Verhältnissen, weil es aus der städtebaulichen Gliederung heraus notwendig war, in verschiedenen Stadtteilen errichtet worden. Leider ist ein System dabei nicht klar zu erkennen. Meist sind in diesen Zellkernen auch noch andere Anhäufungen von Gewerbe, Läden u. dgl. zu finden. Ganz typisch ist jedenfalls das überall auftretende Bahnhofsviertel mit seinen Geschäftsstraßen. Auch sonst treten in den sog. Vorstädten, die sich meist außerhalb der früheren Befestigungswerke befinden, Kernbildungen auf. Natürlich ist durch gewisse Besonderheit der Verhältnisse (s. Abb. 48, Quedlinburg) die Entwicklung der Kernbildung immer in einer bestimmten Art vonstatten gegangen, aber trotz aller Abwandlungen und Verschiedenheiten lässt sich doch ein System erkennen, nach welchem die Zusammensetzung eines städtischen Organismus vor sich zu gehen pflegt. Für Neuplanungen kann man sich selbst den besonderen Umständen entsprechend ein Schema aufstellen, nach dem das neue Gemeinwesen aufzugliedern ist.



Abb. 49. Stadtplan von Wolfenbüttel.

1 Städtischer Schlachthof, 2 Landes Eisenbahn, 3 Johanniskirche, 4 Fr. Waisenhaus, 5 Städtisches Krankenhaus und Pflegehaus, 6 Elektrizitätswerk, 7 Finanzamt, 8 Herzog-August-Bibliothek, 9 Lessinghaus, 10 Schloß, Oberrealschule und Lyzeum, 11 Alte Kaserne, 12 Landeskirchenamt, 13 Landwirtschaftliche Schule, 14 Reformrealgymnasium, 15 Technikum, 16 Amtsgericht, 17 Rathaus, 18 Verkehrs- und Theaterbüro, 19 Städtisches Altertumsmuseum, 20 Landeshauptarchiv, 21 Städtisches Vermessungsamt, 22 Staatliche Berufsschule, 23 Hauptzollamt, 24 Hauptkirche, 25 Mittelschule, 26 Katholische Kirche, 27 Kreisdirektion, 28 Postamt, 29 Reichsbahnhof, 30 Landesbalmanschlüß, 31 Gaswerk, 32 Braunschweigische Staatsbank, 33 Deutsche Oberschule, 34 Lessingtheater — Kaffeehaus Keglerheim, 35 Wasserwerk, 36 Volkschule Karlstraße, 37 Trinitatiskirche, 38 Volkschule Wallstraße, 39 Landesstrafanstalten, 40 Artillerie-Kasernement und Proviantamt.

## Gliederung des Hauptkerns.

Die später im Teil 2 (Öffentliche Dienste) ausführlich besprochenen, in einer 20000er Stadt meist nur einmal vorkommenden Einrichtungen lassen sich ebenfalls durchaus planvoll in das Gesamtstadtbild eingruppieren. In dieser Beziehung wurde bisher durch völlig unorganische Verteilung über das ganze Stadtgebiet besonders viel gesündigt (Abb. 49).