



Die neue Stadt

Feder, Gottfried

Berlin, 1939

a) Wege von der Arbeit zur Wohnung

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:466:1-84833)

B. Städtebauliche Struktur.

1. Wege.

Mit zunehmender Bevölkerungsziffer einer Stadt wächst das zur Versorgung der Einwohnerchaft 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

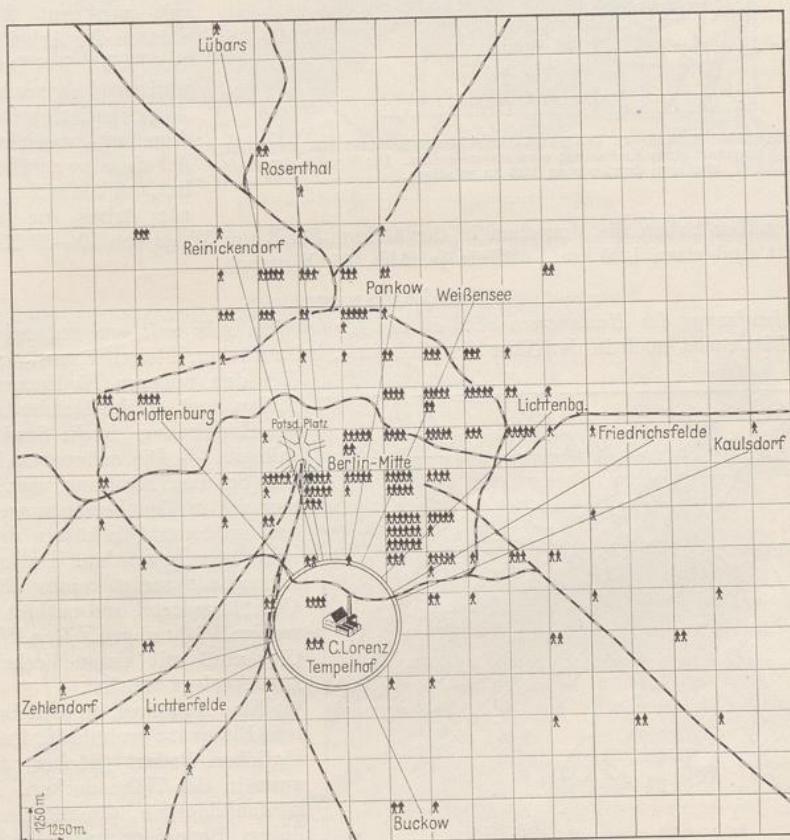


Abb. 44. 240 Arbeiter sind täglich über 3500 km unterwegs, das entspricht der Entfernung Berlin—Konstantinopel und zurück. Die über die ganze Stadt zerstreuten Wohnstätten eines Teilbetriebs der Firma Lorenz A.G., Berlin-Tempelhof.

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 gelangen¹.

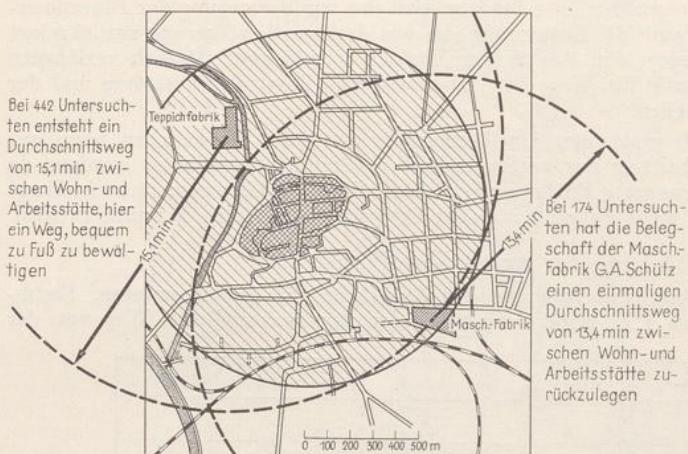


Abb. 45. Wurzen (18961 Einwohner). Das Hauptwohngebiet einer Stadt von etwa 20000 Einwohnern liegt innerhalb eines Kreises mit etwa 800 m Radius. Die Wege in der Stadt sind also durchweg zu Fuß zu erledigen.

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.

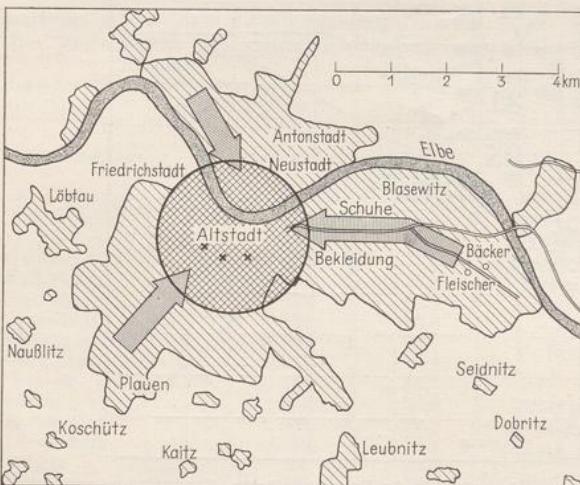


Abb. 46. Dresden (649000 Einwohner). Die weiten Einkaufswege.

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

¹ Wenn ein Beschäftigter der Firma Lorenz durchschnittlich zum Zurücklegen einer Luftliniendistanz von 7,3 km an Zeit 53,8 Minuten benötigt, während ein Gefolgschaftsmitglied 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.