

Die innere Stadt, d. h. der bis zum Jahre 1866 von der Stadtmauer umschlossene Stadttheil enthält 46 öffentliche Plätze, von denen 32 mit Pflaster oder Chaussirung befestigt und 14 mit mehr oder weniger ausgebildeten Gartenanlagen versehen sind. Die Grössen dieser Plätze wechseln von 1600—50000 □^m.

In der äusseren Stadt sind bereits 17 Plätze in Grössen von 1000—24000 □^m, von denen der grösste Theil gepflastert ist, angelegt und im Rayon des festgestellten Bebauungsplanes weitere 45 Plätze vorgesehen, meistens von rechteckiger Form und in Grössen von 3000 bis 62000 □^m.

Im Allgemeinen liegen die Plätze 300—1000^m von einander entfernt. Die innere Stadt enthält durchschnittlich auf 21,5^{HA} Stadtfläche 1^{HA} Platzfläche; die äussere Stadt auf 28,9^{HA} Stadtfläche 1^{HA} Platzfläche. Bei einem Weichbilde von 5920^{HA} hat die Stadt 108 Plätze mit 220^{HA} Fläche. Die Grösse des Bauterrains der Stadt verhält sich ferner zur Grösse des Strassenlandes wie 2:1 und es kommen daher durchschnittlich auf je 100 Theile Stadtfläche (excl. der Wasser- und Parkflächen) 64% Bauterrain, 32% Strassenland und 4% Platzfläche.

Zu den grössten Plätzen zählen: Königplatz 100000 □^m, Mariannenplatz 50000 □^m, Gensdarmenmarkt 45000 □^m, Lustgarten 42000 □^m, Michaelkirchplatz 34000 □^m, Lausitzerplatz 26000 □^m; die kleinsten Plätze sind: Enckeplatz 1800 □^m Büsching- und Karlplatz je 1600 □^m.

Die regelmässigsten Formen haben die unter der Regierung König Friedrich Wilhelm I. 1734—37 angelegten Plätze: der Pariserplatz, quadratisch; Leipzigerplatz, reguläres Achteck; Belleallianceplatz, kreisförmig. Die übrigen Plätze älterer Zeit, wie Hausvogteiplatz, Alexanderplatz, Molkenmarkt, Spittelmarkt etc. haben unregelmässige, die in neuerer Zeit errichteten, wie Moritz-, Oranien-, Heinrichs-, Mariannenplatz etc. haben die Formen eines Quadrates oder Rechteckes, mehrfach auch mit Uebereckstellung dieser Formen, so dass die Strassen diese Plätze diagonal durchschneiden. Als bemerkenswerth wegen ihrer architektonischen Umgebung, ihrer künstlerischen Ausschmückung oder gärtnerischen Anlagen sind zu nennen:

1) Der Königplatz im Thiergarten, 2) der Pariserplatz, 3) der Opernplatz, 4) der Lustgarten, 5) der Schlossplatz, 6) der Gensdarmenmarkt, 7) der Schillerplatz, 8) der Dönhofsplatz, 9) der Leipzigerplatz, 10) der Wilhelmsplatz, 11) der Belleallianceplatz, 12) der Michaelkirchplatz, 13) der Mariannenplatz, von denen die Plätze 1, 3, 4, 7, 9—13 mit Gartenanlagen versehen sind.

c) Strassenpflaster.

Bis zum Jahre 1820 wurden alle Strassen und Plätze Berlins vom Staate angelegt, gepflastert und unterhalten, seitdem entstanden zwischen Staat und Kommune vielfache Differenzen über diese Verpflichtungen. Im Jahre 1838 wurde zwischen ihnen ein Abkommen vereinbart, nach welchem der Staat sämmtliche vor dem 1. Januar 1837 vorhanden gewesene Strassen und Plätze zu unterhalten, die Kommune aber alle Kosten für die ferner neu anzulegenden Strassen und Wegeanlagen zu übernehmen hatte, ihr aber zugleich die Befugniss ertheilt wurde, die Kosten der ersten Pflasterung einer Strasse von den anliegenden Besitzern wieder einzuziehen zu dürfen. Durch dies Abkommen wurde die Verpflichtung des

Staates auf die Unterhaltung von 135460^m Strassen fest begrenzt, die Ausdehnung der von der Kommune zu unterhaltenden Strassen bleibt aber fortwährend im Steigen und erstreckte sich gegen Ende des Jahres 1873 innerhalb des Weichbildes auf rot. 137000^m gepflasterte und rot. 10000^m chaussirte, zusammen auf rot. 147000^m Strassen. Ausserhalb des Weichbildes hat die Kommune noch rot. 16300^m und die fiskalische Chausseebauverwaltung (Ministerial-Baukommission) einschliesslich der Chausseen im und um den Thiergarten noch 31500^m Wege zu unterhalten.

Die Fläche der vom Fiskus, zu unterhaltenden Fahrdämme in der inneren Stadt beträgt 1500000 □^m; die von der Kommune zu unterhaltenden gepflasterten Fahrdämme beliefen sich im Jahre 1850 auf 223500 □^m, 1867 auf 916000 □^m und 1873 auf 1402000 □^m, wozu noch 63000 □^m chaussirte Strassen treten, so dass die Kommune im Ganzen 1465000 □^m Fahrdämme zu unterhalten hat. — Unter Hinzurechnung von den Flächen, welche zu Ende 1873 noch auf Privatstrassen kamen, beträgt daher die gesammte Strassenfläche Berlins rot. 3000000 □^m.

In Folge der vorerwähnten getheilten Ressortverhältnisse besitzt nun die neue Kaiserstadt ein schlechteres Pflaster, als die meisten Gross- und wohl auch als viele Mittelstädte des Continents.

Bis zum Jahre 1818 wurde das Strassenpflaster ausschliesslich aus gewöhnlichen runden Granit-Feldsteinen ohne Kiesbettung hergestellt; vom Jahre 1826 an wurden die frequentesten Strassen mit rechtwinklig behauenen Granitsteinen gepflastert. In den Jahren 1838 und 39 wurde zuerst eine 16^{zm} starke Kiesbettung angewendet und seit 1866 bei Umpflasterungen verkehrsreicher fiskalischer Strassen diese Kiesbettung allgemein ausgeführt. In den weniger frequenten Strassen werden seit 1853 nach dem Pflastern die Fugen noch mit Erde ausgefüllt. Von der Kommune wird jetzt in allen Fällen eine 15—20^{zm} starke Kiesbettung angewendet. In den letzten Jahren sind Seitens des Staates die Hauptstrassen grösstentheils mit rechteckig behauenen Porphyrsteinen aus sächsischen Steinbrüchen (Dornreichenbach, Liptitz) gepflastert und Seitens der Kommune bedeutende Quantitäten regelmässig bearbeiteter Pflastersteine aus den Porphyrbüchen zu Quenast bei Brüssel und aus den Diorit- und Porphyrbüchen bei Rammelsbach in der Pfalz und St. Wendel verwendet worden, nachdem ein Versuch, geeignetes Steinmaterial aus Schweden zu beziehen, zu einem erwünschten Resultate nicht geführt hatte.

Bei den Umpflasterungen werden Seitens des Staates in den weniger verkehrreichen Strassen die vorhandenen runden Steine wieder verwendet, wogegen von der Kommune bei fast allen Pflastererneuerungen nur die besten belgischen und pfälzischen Steine zur Verwendung kommen.

Das Längengefälle der Strassen wie der Rinnsteine beträgt gewöhnlich 1:400, manche Strassenstrecken liegen indessen horizontal, andere haben Gefälle bis 1:24. Das Gefälle der Rinnsteine beträgt gewöhnlich ebenfalls 1:432 bis 1:400; in manchen Strassen aber nur 1:700, in einzelnen selbst nur 1:850, letzteres Verhältniss dürfte aber als äusserste Grenze anzunehmen sein. Die Strassendämme wurden früherhin mit einem Quergefälle von 1:36 bis 1:24 angelegt, in neuerer Zeit ist dasselbe anderweitig dahin normirt, dass a) bei regelmässig rechteckig bearbeiteten Bruchsteinen $\frac{1}{50}$, b) bei polygonalen Kopfsteinen $\frac{1}{40}$, c) bei runden Steinen $\frac{1}{30}$ der halben Breite des Fahrdammes Gefälle angenommen wird.

Das Längengefälle der Bürgersteige folgt in der Regel dem Längengefälle der Strasse. Das Quergefälle beträgt $\frac{1}{26}$ der Bürgersteigbreite, bei Asphalt oder anderen Wasser nicht durchlassenden Materialien aber $\frac{1}{24}$. Längs der Strassengerinne sind seit 1869 die Bürgersteige mit Granitschwellen von min. $0,3^m$ Breite und $0,26^m$ Höhe eingefasst, welche überall mindestens $0,08^m$ über das Strassenpflaster vortreten müssen. Das Wasser von den Dächern der Häuser wird in versenkten eisernen Schlitzröhren abgeführt. Bürgersteige unter und von 2^m Breite werden vollständig mit Granitplatten belegt; Bürgersteige von mehr als 2^m Breite erhalten in der Mitte eine wenigstens 2^m breite Granitbahn, im Uebrigen aber Mosaikpflaster, Asphalt oder anderes zweckentsprechendes Material. — Strassengerinne von $0,47$ bis $0,63^m$ Tiefe werden abgedeckt.

Die Entwässerung der Strassen erfolgt im Allgemeinen oberirdisch durch offene Rinnsteine, erfordert das Gefälle für diese Rinnsteine grössere Tiefen, so werden sie überdeckt oder als Kanäle und Thonrohrleitungen in die öffentlichen Wasserläufe eingeführt. Diese Art der Entwässerung trägt wesentlich zur Verschlechterung und Versumpfung der Wasserläufe bei; es wird diesem Uebelstande durch die in der Ausführung begriffene Stadt-Kanalisation nunmehr endlich wohl abgeholfen werden.

Die Kosten der Herstellung des Strassenpflasters einschliesslich der Erdarbeiten Kiesbettung, Rinnsteinbrücken etc. betragen in den letzten Jahren pro \square^m bei Verwendung von runden Feldsteinen 6,85 Mk.; von gespaltenen Feldsteinen 9,55 Mk.; von polygonalen Kopfsteinen 10,85 M.; von rechtwinklig behauenen märkischen Granitsteinen 13,70 M.; desgl. Pfälzer Porphy 14,10 M.; desgl. Belgischen Porphy 17 M.; desgl. sächsischen Porphy 16,60 M. — Das Pflastermaterial allein kostete franco Depotplatz Berlin pro \square^m : Dornreichenbacher Porphyensteine 12—12,75 M.; St. Wendeler und Rammelsbacher Porphyensteine 10, 10—11,50 M.; Porphyensteine von Quenast 13,20 M.

Für die Unterhaltung, Um- und Neupflasterung des fiskalischen Strassenpflasters sind durchschnittlich jährlich pro \square^m verausgabt worden in den Jahren 1854—63: 0,11 M.; 1865—71: 0,22 M.; 1873—74: 0,57 M. Die meisten Reparaturen veranlassen die vielfachen Aufgrabungen der Strassendämme zur Einlegung und Ausbesserung von Wasser-, Gas- und Entwässerungs-Rohre, Telegraphenleitungen etc.; bei diesen Aufgrabungen erfolgt die Wiederverfüllung und Wiederherstellung des Pflasters selten in gehöriger Weise! — Die Dauer des Strassenpflasters ist durchschnittlich anzunehmen: in den frequentesten Strassen zu 6 bis 10 Jahren; in weniger frequenten zu 12 bis 15 Jahren und in den Strassen ohne erheblichen Verkehr zu 15 bis 20 Jahren.

Die Chausseen wurden früher theilweise ohne Packlage hergestellt, theilweise mit einer Packlage aus Rüdersdorfer Kalksteinen. Die Breite der Steinbahn der Chausseen variirt zwischen $5-9^m$; die Fusswege sind $3-3,5^m$, die Materialien-Bankette event. $2,5-3^m$ breit. Bei einzelnen Chausseen sind Sommer- und Reitwege von $3-4^m$ Breite vorhanden. Bei dem bedeutenden Verkehr müssen die Chausseen durchschnittlich alle 3—4 Jahre, die frequentest befahrenen aber mindestens jährlich einmal mit neuer $8-10^m$ starken Decklage versehen werden; die Kosten hierfür betragen durchschnittlich pro \square^m 1,40—1,50 M. — Die Staatsfiskalischen Chausseen haben fast ohne Ausnahme einen viel stärkeren Verkehr, als die Kommunalehausseen. Die Gesamt-Unterhaltungskosten der Chausseen

betragen in den letzten Jahren durchschnittlich pro lfd. Meter bei den Staatschautseen 3,60—5,25 M.; bei den Kommunalchautseen 1,80—2,00 M. Trotz dieser bedeutenden Unterhaltungskosten waren die frequentesten Chautseen dennoch nicht in gutem Zustande zu erhalten und werden allmählig in gepflasterte Strassen umgewandelt.

Seit Jahren wurden einzelne Versuche angestellt zur Ermittlung der vortheilhaftesten Pflasterung für die Strassen Berlins, welche bei dem meist schlechten Untergrund und dem hohen Grundwasserstande einer dauerhaften Befestigung besondere Schwierigkeiten entgegenstellen. So wurde 1857 die Friedrichstrasse zwischen der Behrenstrasse und Unter den Linden mit verschiedenen Sorten Porphyr, Basalt, Feldsteinen und Gabbro auf einer 15^{zm} starken Kiesbettung gepflastert und die Pflastersteine theilweise auf ganz gleiche Höhe nachgearbeitet; das Pflaster kostete mit nachgearbeiteten Steinen pro □^m 20,10 M., mit den gewöhnlichen Steinen 9,50 M. Am Besten bewährten sich hier die Gabbro-Steine. 1867 wurde die Leipziger Strasse in der Ausdehnung des Leipziger Platzes mit Dornreichenbacher Porphyr und Feldsteinen auf 18—21^{zm} starker Bettung von geschlagenen Feld- und Ziegelsteinen gepflastert und die Fugen des Pflasters mit Cement und Asphalt ausgegossen; die Kosten betragen durchschnittlich pro □^m 11,40 M. Das Pflaster hat sich sehr schlecht gehalten. Die Kommune liess ebenfalls 1867 auf dem Küstriner Platz von rechteckig behauenen Wildschützer Porphyrsteinen auf ca. 15^{zm} starker Bettung aus Kalksteinen und einer Ueberdeckung dieser Bettung mit einer 8^{zm} starken Kiesschicht ein Versuchspflaster ausführen; die Steine wurden vor dem Versetzen auf gleiche Höhe nachgearbeitet und die Fugen mit Sand und Steinkohlentheer vergossen. Die Kosten betragen pro □^m 12,60 M. 1869 wurde in der Oberwallstrasse zwischen der Werderschen Rosenstrasse und dem Platz am Zeughause der Fahrdamm aus Asphalt auf in hydraulischem Mörtel gelegter Ziegel-Flach- und Rollschicht hergestellt; die Gesamtkosten betragen pro □^m 29,60 M. 1873 wurde ein ebensolcher Asphalt-Fahrdamm in der Markgrafenstrasse zwischen der Jäger- und Französischen Strasse auf mindestens 16^{zm} starker Béton-Unterlage zum Preise von 19,10 M. pro □^m hergestellt. Alle diese Versuche haben bisher zu einem günstigen und entscheidenden Resultat nicht geführt; das Strassenpflaster Berlins ist nicht mit Unrecht ein „berüchtigtes“, ein „theueres Pflaster“ und die wesentlichste Ursache der wohlbegründeten Klagen über schlechte Beschaffenheit und mangelhafte Leistungen der Droschken und öffentlichen Fuhrwerke.

Die vom Fiskus zur Unterhaltung und Verbesserung des Strassenpflasters in den letzten Decennien verwendeten Summen betragen jährlich rot. 50—100000 Thlr. und stiegen in den Jahren 1872 und 1873 auf 150—200000 Thlr. Bei der Kommune wuchsen die Beträge für Pflasterungen von rot. 93500 Thlr. im Jahre 1869 bis auf rot. 639700 Thlr. im Jahre 1873, welche Summe ca. 8,6% des ganzen Stadthaushaltetats beträgt. — Hierbei wird noch bemerkt, dass die Kosten der ersten Pflasterung neuer Strassen von den Adjacenten getragen werden müssen und die Unterhaltungsverpflichtung erst nach 5jährigem Bestehen auf die Kommune übergeht; $\frac{2}{3}$ der Anlagekosten der Bürgersteige trägt die Kommune.