DEUTSCHE BAUZEITUNG
59. JAHRGANG * № 51 * BERLIN, DEN 27. JUNI 1925
STADT UND SIEDLUNG
BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN
SCHRIFTLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Straßendurchbruch am alten Schrangen in Lübeck.

Eine städtebauliche Studie von Oberbaurat F. W. Virck, Lübeck.

(Hierzu die Abbildungen auf S. 99.)

chon vor dem Kriege hat die Frage des Durchbruches von der Breiten Straße nach der Königstraße die zuständigen Behörden und die in Frage kommenden Anlieger am alten Schrangen und Breiten Straße eingehend beschäftigt. Eine Lösung ist seinerzeit nicht gefunden worden, da eine Einigung zwischen dem Staat und der Firma Karstadt (auf der nördlichen Schrangenseite) nicht zustande kam. (Vgl. den Lageplan des jetzigen Zustandes Abb. 4, S. 98.)

Auch durch Verhandlungen in der Nachkriegszeit konnte das Projekt nicht gefördert werden.

Der frühere Zustand, etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts, wird durch eine Lithographie von Milde veranschaulicht (Abb. 1), sowie durch den Lageplan Abb. 3, S. 98. Das alte Spritzenhaus stand etwa in der Mitte des alten Schrangen, zwischen Breite und Königstraße, während eine Verbindung nach der Breiten Straße durch zwei Baumreihen hergestellt war, welche die Höhenunterschiede zwischen den seitlichen Häusern vermittelten und außerdem eine außerordentlich farbige Belebung in das Straßenbild hereinbrachten.

Die damals vorhandenen Gebäude, vor allen Dingen diejenigen auf der südlichen Seite des Schrangen, paßten sich in ihrer Höhe und Formgebung dem Kanzleigebäude auf der anderen Seite der Breiten Straße und dem dahinter liegenden Chor der Marienkirche gut an, so daß ein abgerundetes, malerisch eindrucksvolles Bild vorhanden war. Wohl eines der schönsten Städtebilder der ganzen Stadt, das einen Vergleich mit manchen anderen Stadtschönheiten aushalten konnte. Die Schönheit dieses einzigartigen Stadtbildes ist in dem Zusammenwirken verschiedener Punkte zu suchen. Zunächst in der Breite des damaligen alten Schrangen, die in ihren Ausmaßen den vollen, freien Blick auf den Chor und die dahinter liegenden Türme der Marienkirche erfaßte. Dann in der wohlabgestimmten Gebäudehöhe der Häuser des alten Schrangen, des Kanzleigebäudes und der Kirche, und schließlich in dem farbigen Zusammenklang der roten Backsteinflächen, dem Grün der Bäume und dem Blau des Himmels. Es ist nötig, daß man sich die Zusammenhänge vergegenwärtigt, welche das damals eigenartig schöne Stadtbild hervorbrachten, um danach die Schlußfolgerungen ziehen zu können für die Grundbedingungen, die zu einer Lösung in der Jetztzeit führen können.

Es ist zweifellos klar, daß bei Lösung dieser Aufgabe die ästhetischen Momente eine große Rolle spielen werden, und man wird auf jeden Fall versuchen müssen, sie mit denen der rein finanziellen Ausnutzungsmöglichkeiten in Einklang zu bringen.

Es wird unter den jetzigen Verhältnissen natürlich nicht die Rede davon sein können, das alte Städtebild an dieser Stelle genau so wie früher wiederherzustellen; dazu haben sich die Zeiten zu sehr gewandelt.

Man wird ausgehen müssen von den jetzt vorhandenen Gebäudehöhen an der Breiten Straße. Das Warenhaus Karstadt mit seiner Hauptgesimshöhe ist festliegend. Es wird gegeben sein, daß daran anschließend das gegenüberliegende Gebäude dieselbe Höhe haben muß. Diese Fronthöhe wird etwa bis zur Hälfte des Schrangens herunterzuführen sein. Der Blick wird dann nicht so frei sein wie früher, wird jedoch durch die gleiche Höhe dieser beiden Gebäude klar und scharf gefaßt werden.

Es scheint mir dann weiter das Richtige zu sein, einen Anschluß an den früheren Zustand zu suchen. Ich komme dabei zu dem Ergebnis, daß städtebaulich die Wirkung durch einen niedrigen Bau (etwa ein Kaffeehaus), an der Stelle des alten Spritzenhauses erheblich gesteigert werden kann. Der Blick wird, wenn man, von der Königstraße kommend, an der Nordseite des alten Schrangen heraufgelangt, zunächst über das Kaffee hinauf auf den Chor und die Türme der Marien-

Milde fec. Druckerei v. H. G. Rahtgens in Lübeck.

DIE MARIENKIRCHE ZU LÜBECK.

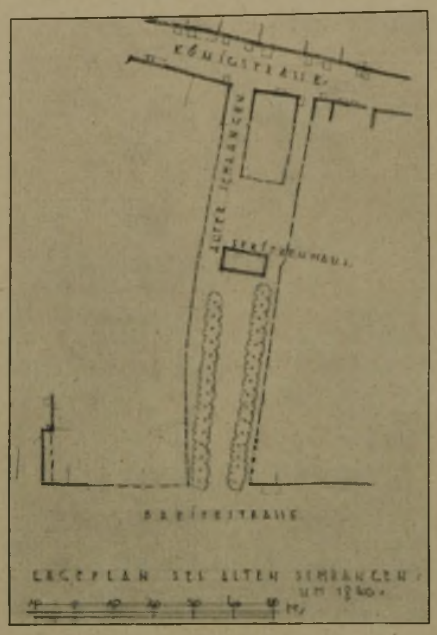
Abb. 1. Zustand um die Mitte des 19. Jahrhunderts nach einer alten Lithographie.

kirche gleiten. Je mehr man die Straße (die in dem unteren Teil eine Steigung von 1 : 20 haben würde) heraufkommt, je freier und weiter wird das Blickfeld werden, bis man etwa in halber Länge des alten Schrangen, das niedrige Gebäude zur Linken als Maßstab, den ganzen freien Blick auf Kanzleigebäude und Kirche hat. Ebenso wie früher erscheint mir auch eine Auflösung der Fläche durch niedriggehaltene Bäume die Wirkung sowohl maßstäblich wie auch farbig noch zu steigern. Von besonderer Bedeutung für diese Lösung würde es sein, wenn das Kanzleigebäude nach der Breiten Straße durch einen Arkadengang aufgelöst wird, wodurch die Tiefenwirkung des platzartig erweiterten alten Schrangen erheblich gesteigert werden könnte. Dieser Arkadengang würde auch gleichzeitig den Verkehr in der Breiten Straße entlasten (vgl. Dtsch. Bauztg. 1924, S. 206ff.). Eine ideale Lösung wäre es gewesen, wenn man die Arkadengänge auch zu beiden Seiten des Schrangen bis zur Königstraße hätte herunterführen können, wie es teilweise früher gewesen ist und auch aus der Milde'schen Lithographie ersichtlich ist. Doch das ist durch den bestehenden Bau des Karstadt'schen Warenhauses unmöglich gemacht, und ein einseitiger Arkadengang würde bei weitem nicht die erhoffte Wirkung haben.

Der nach der Königstraße liegende Teil des alten Schrangen würde am besten mit der jetzigen Bebauung belassen, eine kräftige Giebelausbildung wird hier dem alten Schrangen einen guten Abschluß geben. Es könnte gegebenenfalls in Frage kommen, wenn besondere finanzielle Gründe dafür sprechen, dieses Gebäude durch Überbauung des schmalen Fahrdammes in Zusammenhang mit der Nordseite des alten Schrangen zu bringen.

Finanziell erscheint mir die Lösung der ganzen Bebauungsfrage erheblich leichter, wenn die Möglichkeit gegeben wird, die durch Niederlegung des Spritzenhauses (Nöhring'scher Laden) gewonnene Freifläche durch das erwähnte Kaffee auszunutzen. Der Gesamtvorschlag hierüber ist in den Abb. 2 und 5 bis 7 auf nebenstehender Seite dargestellt.

Da eine Lösung der ganzen Frage ohne Mitwirkung des Staates als Besitzer des niederzulegenden Gebäudekomplexes nicht möglich ist, wird man sich auch von dieser Seite darüber klar sein müssen, daß hier sowohl finanziell große Werte frei gemacht und der Wirtschaft zugeführt werden können, als auch in städtebaulicher Hinsicht alte Schönheit wiedergewonnen werden kann, die sich dem Gesamtbilde Lübecks bedeutungsvoll einpaßt. —



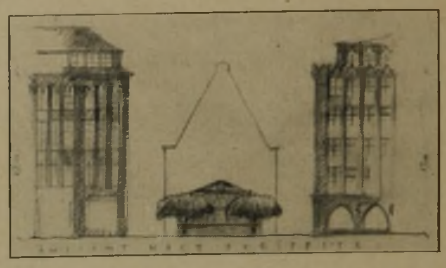
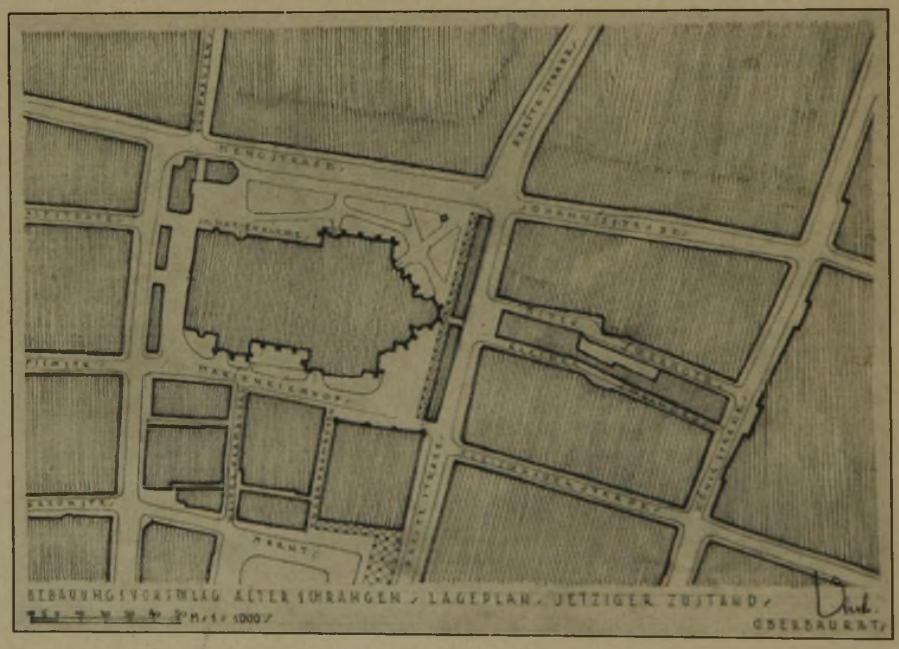


Abb. 2 (oben).
Maßstab 1 : 800.

Abb. 3 (links).
Maßstab 1 : 1850.

Abb. 4 (unten).
Maßstab 1 : 3000.



Der geplante Verkehrsturm in Berlin, Ecke Leipziger- und Friedrichstraße.

(Hierzu die Abbildung auf Seite 102.)

In Groß-Berlin hat der ständig wachsende Verkehr im letzten Jahre einen solchen Umfang angenommen, daß die bisherigen Mittel zu seiner Regelung nicht mehr genügten. Es mußte daher, wie schon in Amerika und in anderen Ländern mit Erfolg ausgeführt, zu einer Regelung durch Lichtsignale gegriffen werden. Das erste Beispiel, in dieser Form den Straßenverkehr an einem großen Verkehrsknotenpunkt erster Ordnung nach einheitlichen Richtlinien zu regeln, ist der am Potsdamer Platz ausgeführte Verkehrsturm. Da er sich bewährt und Erfolge aufzuweisen hat, soll im Laufe der nächsten Jahre in größerem Umfange Gebrauch von diesem Mittel gemacht und ein Netz einheitlicher Lichtsignalgebung in den Hauptverkehrsstraßen und an den Hauptverkehrspunkten ausgebaut werden. Eine Hauptbedingung ist, den Verkehr in den Straßenzügen eines bestimmten Bezirkes einheitlich zu leiten, um zu vermeiden, daß an den verschiedenen Straßenkreuzungen der Hauptverkehrsader übergroße Ansammlungen von Fahrzeugen entstehen, die die Straßen verstopfen und auch den Fußgängerverkehr beeinträchtigen. Daher sollen in Zukunft alle diejenigen Straßenkreuzungen, die verkehrstechnisch zusammengehören, einheitlich von einer Zentralstelle aus geregelt

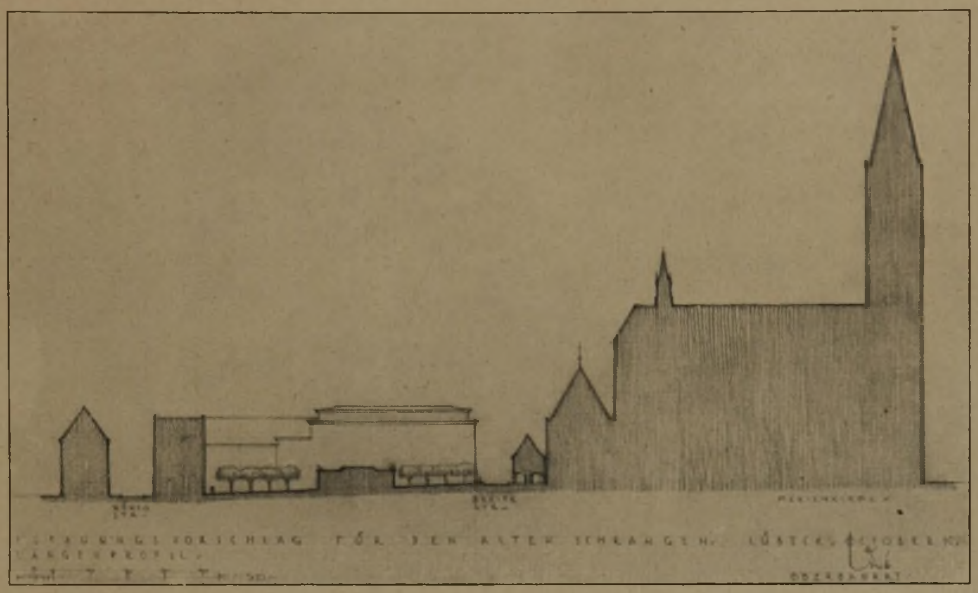


Abb. 5. Maßstab 1 : 2000.

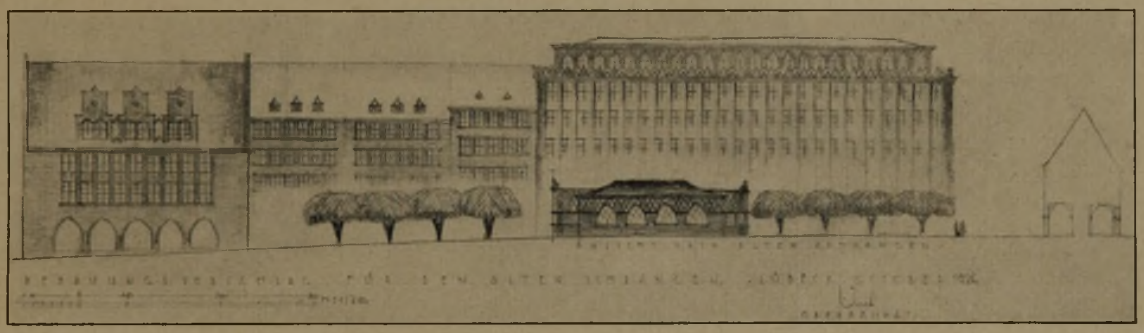
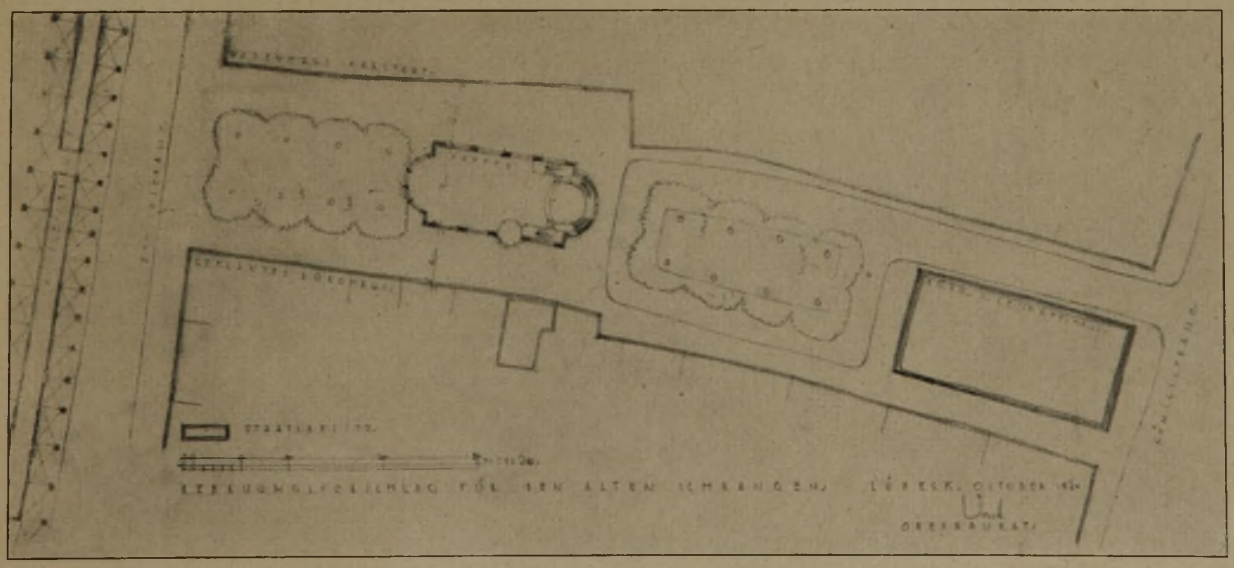


Abb. 6 und 7. Maßstab 1 : 800.



werden. Zu diesem Zweck soll an den wichtigsten Verkehrspunkten jedes Bezirkes ein Turm errichtet werden, damit der die Regelung leitende Beamte aus dem Verkehr herausgehoben wird, und so, über dem Verkehr stehend, eine ausreichende und unbehinderte Übersicht über die einzelnen Straßenzüge in jeder Blickrichtung hat.

Aus den dargelegten Gründen soll der neue Turm für die Regelung des Verkehrs der Leipziger und Friedrichstraße an dem Schnittpunkt der beiden Straßen errichtet werden. Ihn in die Mitte der Straßenkreuzung zu stellen, wohin er an sich gehört, verbietet sich durch die verhältnismäßig geringe Breite der Straßen, sowie dadurch, daß in der Leipziger Straße die Lage der Straßenbahngleise und deren hängende Drähte hinderlich sind. Er muß also aus der Mitte herausgerückt und in die Straßenschlucht der Friedrichstraße nach Süden auf die dort vorhandene Rettungsinsel verlegt werden (vergl. den Lageplan Abb. 1 hierunter), und zwar mit dem Fuß soweit zurück, daß das unter bzw. vor ihm im Zuge der Bürgersteige liegende, von den Fußgängern benutzte Feld beim Übergang der Straße nicht verstellt wird. Außerdem muß aber auch dem aus der Leipziger Straße in den südlichen Teil der Friedrichstraße einbiegenden Fahrverkehr genügend Freiheit gegeben werden. Der Kopf des Turmes mit dem Beobachtungspavillon muß andererseits soweit nach vorn auskragen, daß der darin stehende Beamte in alle vier Straßenrichtungen Einblick hat. Der Beamte übersieht dann vom Potsdamer Platz bis zum Spittelmarkt die ganze Leipziger Straße, in senkrechter Richtung die ganze Friedrichstraße nach Norden und im Spiegelbild auch nach Süden. Die Nordrichtung der Auskragung und die Lage des Turmes auf der Südseite der Friedrichstraße sind hauptsächlich deswegen gewählt worden, damit der Beamte nicht in die Sonne blicken muß.

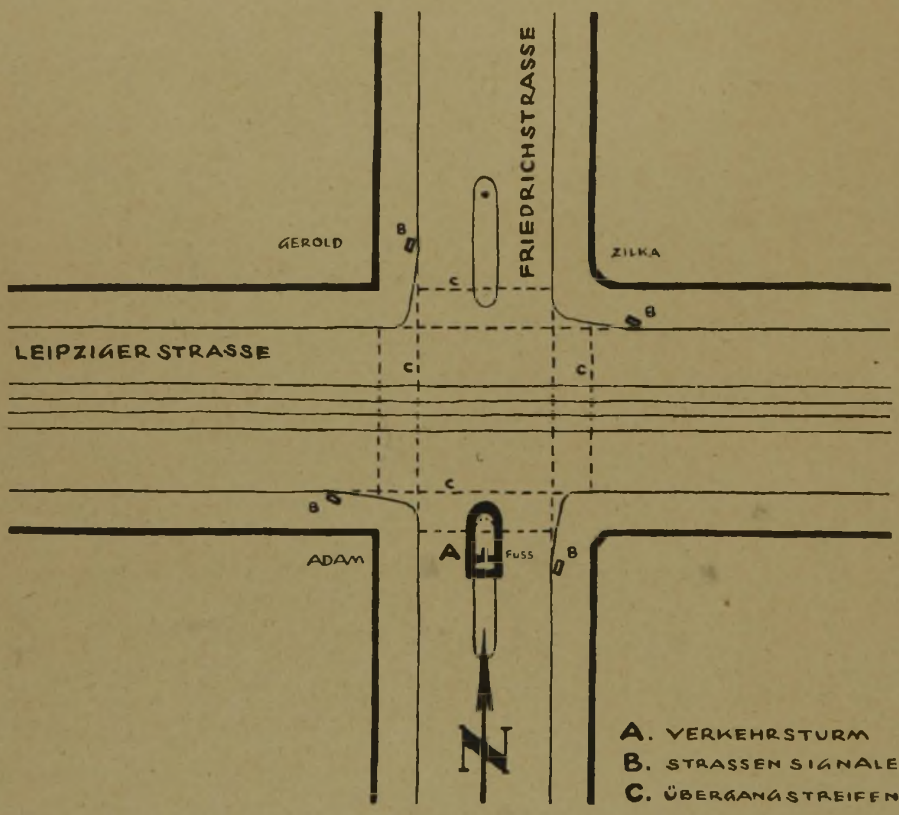


Abb. 1. Lageplan zum Verkehrsturm Leipziger Ecke Friedrichstr.

Diesen Überlegungen verdankt der Turm seine charakteristische äußere Form, die ganz auf den Standort zugeschnitten ist. Auf einem Fuße stehend, hat er einen weit vorkragenden Beobachtungspavillon erhalten (Abb. 2, S. 101). Er hat mit dem architektonisch verunglückten Turm auf dem Potsdamer Platz nichts mehr gemeinsam. Die Architekten Dr. Mahlberg und H. Kosina vom Architekturbüro „Bau und Einrichtung", die in Gemeinschaft mit Mies van der Rohe den Turm entworfen haben, haben sich von dem Gedanken leiten lassen, gerade aus der Zweckform die Kunstform zu finden, die, wie bei einer Maschine, ästhetisch durchaus als gelungen bezeichnet werden kann. Besonders die um die Brüstung des Pavillons herumgehenden drei Gurte, die nach hinten die Brüstung eines kleinen Vorplatzes bilden, verkörpern sinnfällig die statische Spannung in architektonischer Ausbildung. Die Konstruktion dieses geplanten Eisenbauwerkes ist von der Firma „Eisenkonstruktion und Bronzebau" Paul Marcus, Berlin-Schöneberg, ausgearbeitet worden.

Der neue Verkehrsturm ist bis zum Standpunkt des Beamten 5,50 m, und der Beobachtungspavillon 2,20 m hoch. Der Zugang zum Pavillon erfolgt auf einer an der Außenseite des Fußes vorgesehenen Steigeleiter über einen kleinen, gedeckten Vorplatz; die beiden Enden des oberen Gurtes der Brüstung sind als Führungseisen der Leiter ausgebildet. Die Schwierigkeit der Gründung des Fußes in der nur 40 cm starken Straßendecke über dem Tunnel der Nord-Südbahn soll dadurch behoben werden, daß man links und rechts vom Tunnel, der nicht die ganze Breite der Straße einnimmt, Betonfundamente versenkt, über die ein Eisenrost verlegt wird. Auf diesem kann der Turm verankert werden. In neuartiger Weise soll die Dachentwässerung des Pavillons vor sich gehen. Ein genügend hohes Traufblech verhindert selbst bei wolkenbruchartigem Regen ein Abtropfen bzw. Überlaufen, da das Dach in seiner Längsrichtung aus zwei vertieften beckenartigen Teilen besteht. Die Abflußöffnungen zu den Abfallrohren liegen unmittelbar über der Rückwand an dem kleinen Vorbau, so daß die Rohre rechts und links von der Eingangstür des Pavillons und dann am Fuß heruntergeführt werden können.

Der Turm wird im Gegensatz zu dem am Potsdamer Platz nicht mit Signallichtern ausgestattet, sondern es werden an dieser Straßenkreuzung vier Seitenlichtträger mit je drei Signallampen (rot, gelb, grün) zur Aufstellung kommen (vgl. B i. Abb. 1). Die Querstraßen im Zuge der Leipziger Straße vom Potsdamer Platz bis zum Dönhoffplatz erhalten ebenfalls Seitenlichter zur Verkehrsregelung. Die Form dieser Lichter wird ähnlich den Versuchsmasten am Potsdamer Platz zwischen Budapester und Potsdamer Straße ausgebildet werden. Der Vorschlag zu diesem Signalgerät geht davon aus, daß der Stiel unten bis zur Kopfhöhe möglichst schmal gehalten werden muß, um Ausblick und Sicherheit des Fußgängers gerade an jenen wichtigen Verkehrsknotenpunkten, nicht zu gefährden. So werden auch die Relaiskästen von 50/50 cm Grundfläche und 1 m Höhe, die am Boden zu Störungen führen würden, nach oben verlegt. Die Zuführungskabel für die Beleuchtung, das Fernsprechwesen und für die Steuerleitungen der Signale an den benachbarten Straßenkreuzungen werden in einem Kabelbrunnen in der Nähe des Turmes gesammelt und mit Kabel-Endverschlüssen in Verteilerkästen eingeführt. Von hier aus werden besondere Kabel im Turm zu den Schaltanlagen führen. Die Regelung wird sich dann so vor sich gehen, daß in dem Augenblick, da der Verkehr in der Längsrichtung der Leipziger Straße vom Dönhoffplatz bis zum Leipziger Platz freigegeben ist, auch der Verkehr in allen Parallelstraßen hierzu frei ist, während der Querverkehr in der Friedrichstraße und deren Parallelstraßen, soweit sie die Leipziger Straße kreuzen, gesperrt ist. In der anderen Richtung gilt das gleiche, wenn in der Längsrichtung der Friedrichstraße der Verkehr freigegeben, der in der Leipziger Straße gesperrt ist. In Zukunft wird es nicht mehr vorkommen können, daß ein Fahrzeug am Potsdamer Platz, an der Mauerstraße, Wilhelmstraße und an der Friedrichstraße aufgehalten wird. Diese automatische Verkehrsregelung ist ganz nach dem Muster der Verkehrsregelung in der New-Yorker Fifth Avenue eingerichtet.

Die elektrische Einrichtung des neuen Verkehrsturmes (Abb. 3, S. 102) sowie das ganze System von Signallichtern soll nach Angaben des Leiters der Telegraphenverwaltung des Berliner Polizeipräsidiums Tramm ausgeführt werden. Im Turm selbst befindet sich ein Signalgeber, der in drei Stellungen angibt:

a) „Freie Fahrt“ (grünes Licht) im Zuge der Leipziger Straße, gleichzeitig „Halt“ (rotes Licht) für alle Querstraßen,
b) „Freimachung aller Straßenkreuzungen“ (gelbes Licht),
c) „Halt“ (rotes Licht) im Zuge der Leipziger Straße, gleichzeitig „Freie Fahrt“ (grünes Licht) für alle Querstraßen.

Kontrollämpchen in den drei Farben am Signalgeber ermöglichen die Überwachung des eigenen Verkehrsbezirks, indem sie dem Verkehrsbeamten anzeigen, ob Steuerstrom abgeht. Außerdem wird ein Lampentableau vorgesehen werden, das dem Beamten den jeweiligen Verkehrszustand in den benachbarten Bezirken (Potsdamer Platz, Spittelmarkt, Unter den Linden) anzeigt. Die Bemessung der Zeiten für die drei Signalgeberstellungen geschieht durch eine im vorderen Fensterbrett eingebaute Sekundenuhr, deren Zifferblatt eine Zweimal-60-Sekundeneinteilung und neben dem Sekundenanzeiger zwei feste, von Hand einstellbare Zeiger trägt. Die Zeiten für „Freie Fahrt“, „Freimachen“ und „Halt“ lassen sich damit beliebig einstellen. Eine elektrische Uhr wird außerdem noch die Berliner Einheitszeit angeben.

Neben diesen, für die eigentliche Verkehrsregelung bestimmten Einrichtungen werden aber dem Verkehrsbeamten noch eine Reihe weiterer Apparate zur Verfügung stehen, mit denen er bei Störungen des normalen Straßenverkehrs, wie Unfällen, Feuer, Aufläufen, Unruhen u. a. m. Signale an die zuständigen Stellen abgeben kann (vgl. Grundriß, Abb. 3, S. 102). Es werden im Turm fernerhin elektrische Auslösungen für den zugehörigen Polizei- sowie Feuermelder vorgesehen. Eine Fernsprecheinrichtung mit unmittelbaren Verbindungsleitungen zur vorgesetzten Dienststelle, zur Verkehrsinspektion, dem zugehörigen Revier der Feuerwehr, dem Rettungsamt und dem öffentlichen Fernsprechnetz kommt gleichfalls zur Aufstellung. Um nachts bei nichtbesetztem Turm den Streifmannschaften Polizeimeldeanrufe weithin sichtbar zu machen, werden außen am Beobachtungspavillon, oberhalb der Schiebefenster, vier blaue Polizeimelderlampen vorgesehen, den vier Straßenrichtungen entsprechend, die Flackersignale oder Morsezeichen geben sollen. Dem mündlichen Verkehr des Turmbeamten mit den Verkehrsbeamten auf der Straße wird eine Sprachrohranlage dienen. Das Heranrufen der Beamten zur Rücksprache geschieht durch einen großen Rasselwecker, der außen unterhalb des Fußbodens des Pavillons vorgesehen wird. Ein einstellbarer Planspiegel in Augenhöhe wird dem Beamten auch den rückwärtigen Blick in die Friedrichstraße in Richtung Belle-Alliance-Platz sichern. Die Beheizung des Turmes erfolgt im Winter durch elektrische Heizkörper, die in den Seitenwänden aufgehängt werden, während für den Standplatz des Beamten eine Heizplatte in den Fußboden eingelassen wird. Sicherungen, Schalter usw., wie überhaupt die gesamte Starkstromverteilung für Beleuchtung, Heizkörper, Heizplatten, Signalmelder- und Polizeimelderlampen werden im Beobachtungspavillon selbst, unterhalb der Fensterbretter bequem zugänglich, eingebaut. Die zum Betrieb der Schwachstromeinrichtungen notwendigen Batterien, sowie die dazu gehörigen Ladeeinrichtungen, kommen dagegen außerhalb des Turmes in einem besonderen Kabelkeller zur Aufstellung. — Dr.-Ing. Wedemeyer.

Abb. 2. Erscheinung des vorgesehenen Verkehrsturmes im Straßenbild.

Verkehrshemmnisse und ihre Lösungen*).

Von Mag.-Oberbaurat Dr.-Ing. Jelkmann, Berlin.

Die Lösung der Verkehrsfragen in den Straßen Berlins ist eine der wichtigsten gegenwärtigen Aufgaben, insonderheit im Westen an der Grenze unseres alten Stadtbildes, dem Potsdamer Platz.

Es ist anerkennenswert, was hier versucht und wieviel auch bereits erreicht ist. Jedoch gelöst erscheint das Verkehrsproblem noch nicht.

Der Behebung der Verkehrsnöte in diesem Stadtteil stehen nicht unwesentliche Schwierigkeiten entgegen.

Das Weichbild der Stadt hatte seine frühere wesentliche Teilgrenze an der heutigen Budapester und Königgrätzer Straße, nördlich hiervon durchfließt die Spree mit vielen Windungen die Stadt, westlich schließt der Tiergarten an, und weiter südlich baute sich das heute umfangreiche Gleisnetz der Anhalter und Potsdamer Bahn im Laufe der Jahrzehnte aus. Nach Süden anschließend hemmte der Lauf des Landwehrkanals die Anlagen großer Verbindungsstraßen nach dem Stadtinnern.

Außerhalb der Stadtgrenze, westlich und südwestlich, wo inzwischen als große Städte unsere blühenden Vororte erstanden sind, waren damals Wiesen und wogende Kornfelder, unterbrochen von einer Anzahl kleinerer Dörfer. Damals, wie heute, führten zwei Straßen nach dem Innern unserer Stadt: die Charlottenburger Landstraße und die Potsdamer Straße.

So war es vor vielen Jahren, als 10 bis 20 Ochsengespanne in langsamem Schritt ihre Karre in die Stadt zogen, und so ist es noch heute, wo Tausende von Automobilen mit der zulässigen Geschwindigkeit eines Per-

*) Anmerkung der Schriftleitung: Die Arbeit ist schon vor einigen Monaten geschrieben und konnte wegen Raummangels noch nicht veröffentlicht werden. Inzwischen sind eine Reihe anderer Vorschläge erschienen, wir stellen aber auch diesen zur Erörterung. —

sonenwagens nach unserer City hineilen. Damals konnten die beiden Straßen den Verkehr von einigen Tausend auswärtiger Bewohner wohl bewältigen, heute fordert man das gleiche von ihnen aus den weitverzweigten Teilen unseres reichsten und größten Stadtgeländes, das mit rund 1 200 000 Einwohnern die Bezirke des Alt-Berliner Westens von Charlottenburg, Westend, Wilmersdorf, Friedenau, Grunewald, Schmargendorf, Dahlem, Zehlendorf-Schlachtensee, Wannsee, Lichterfelde, Steglitz, Schöneberg z. T. auch noch von Südende, Lankwitz und Spandau umfaßt. So müssen Charlottenburger Chaussee und Leipziger Straße heute den gesamten Eingangsverkehr nach unserer City vom Westen her bewältigen, auf eine Ausdehnung von über 3 km Breite, und zwar vom Reichstags-Ufer bis zur Yorkstraße, in welchem Gebiete sich der ganze Verkehrsstrom aus den oben angeführten Stadtteilen auf den beiden vorgenannten Straßen in das Stadtinnere hineinzwängt. Um einen Vergleich zu haben, was es bedeutet, in den verkehrsreichsten Teilen einer Viermillionenstadt auf 3 km Breite nur zwei Einfall- und Verbindungsstraßen zu haben, mag angeführt werden, daß auf einen Raum von 1 km Breite zwischen Dorotheenstraße und Leipziger Straße, also in nächster Nähe, sich zehn gleichlaufende Straßen in den zu bewältigenden Verkehr teilen.

Wie bereits erwähnt ist, stehen der Lösung dieses Verkehrsproblems im Norden durch den windungsreichen Lauf der Spree, südlicher durch den Tiergarten, insonderheit jedoch durch das Gleisgelände der Anhalt-Potsdamer Bahn, nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten entgegen.

Man ist geneigt zu fragen, ob das nach dem Kriege seinen früheren Zwecken nicht mehr dienende Tempelhofer Feld nicht einer großzügigen Zentral-Bahnhofs-Anlage nutzbar zu machen ist. Rangier- und Abstellgleise in dem derzeitigen Umfange der Anhalt-Potsdamer Bahn auf dem wertvollsten Gelände einer Großstadt sind ein Luxus, der nicht allein den Verkehr behindert, sondern auch Stadt und Staat hohen Gewinn entgehen läßt.

Welch' große Aufgaben würden sich bei Freimachung des Gleis- und Bahngeländes dem Städtebau eröffnen.

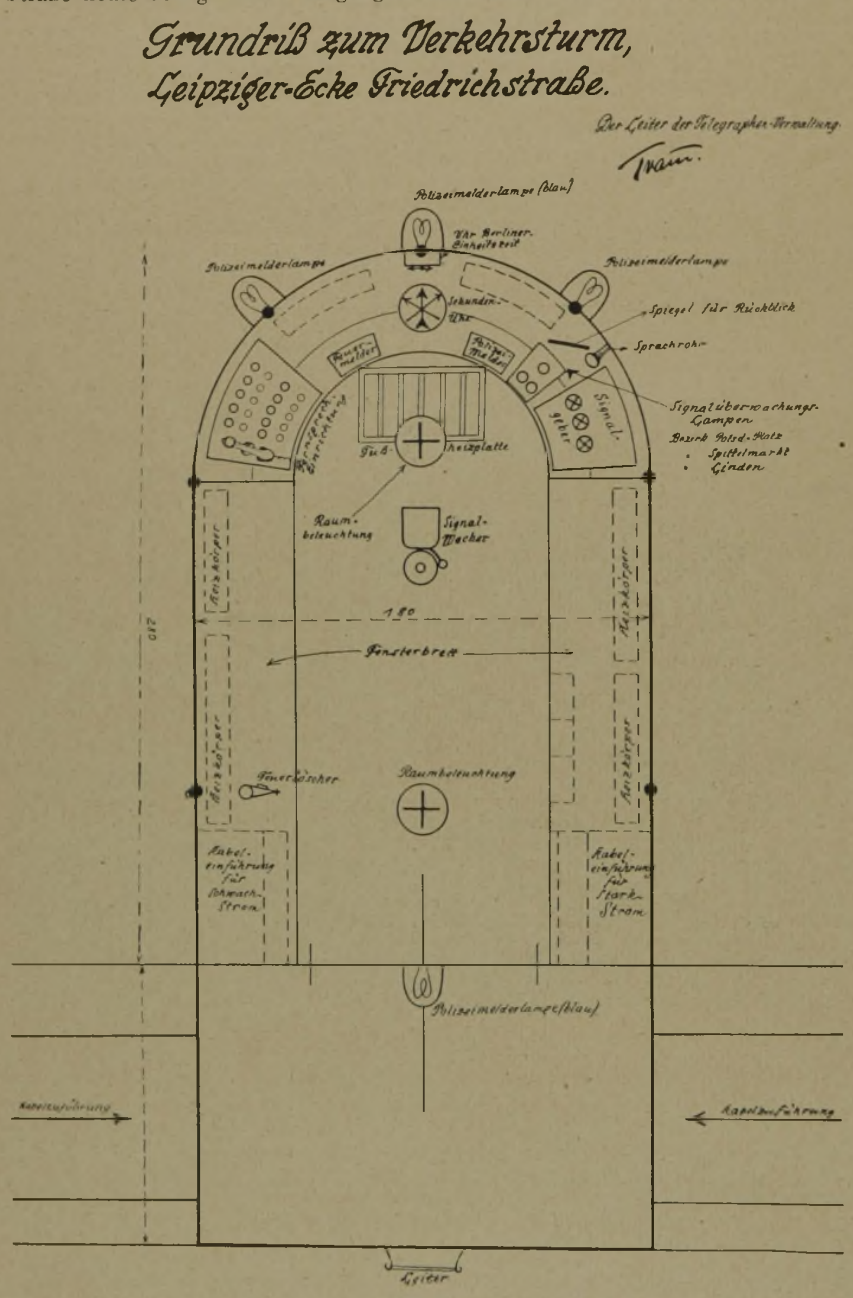


Abb. 3.

Der geplante Verkehrsturm in Berlin.

In einem unserer besten Geschäftsviertel könnte ein großzügiges Straßennetz mit Grünanlagen und Geschäftshäusern modernster Technik erstehen. Der wichtige Straßenzug der Lützowstraße wäre über das frühere Bahngelände nach der Schöneberger und Luckenwalder Straße durchzuführen, womit zwei neue Durchgangsadern: Lützowstraße, Schöneberger, Anhalter, Koch-, Lindenstraße bzw. Oranienstraße, und andererseits Luckenwalder Straße—Tempelhofer Ufer — Gitschiner Straße gewonnen wären. Einen nicht minder wichtigen Verkehrsweg bringt die Fortführung der Tauentzien-, Kleist-, Bülow-, Gneisenaustraße. Zum mindesten erscheint jedoch der Ausbau einer großzügigen Unterführung der Anhalt-Potsdamer Bahn in Verlängerung der Lützowstraße zur Meisterung heutiger und zukünftig noch zu erwartender Verkehrsschwierigkeiten als unerläßlich. Welch' gesunde städtebaulichen Verhältnisse durch ähnliche Maßnahmen (Verlegung der Bahn- und Gleisanlagen) geschaffen worden sind, läßt das Stadtbild von Frankfurt a. M. und anderer Städte deutlich erkennen.

Weit wichtiger noch erscheint die Lösung der Verkehrsfrage im Gebiet des Potsdamer Platzes (vgl. Plan) und der Straße Unter den Linden. Eine wesentliche Verkehrserleichterung am Platze dürfte dadurch zu gewärtigen sein, daß eine Straßenbahnunterführung, von dem breiteren Teile der Potsdamer Straße ausgehend, nach der Leipziger Straße hin ausgebaut wird. Eine geringe Verbreiterung des Leipziger Platzes zu beiden Seiten der Einfahrtsrampe dürfte durch die vorhandenen Freiflächen der Grünanlage etwa zu erwartende Schwierigkeiten beheben.

Im Westen der Stadt hat sich im Laufe der Jahre die Autoschnellverkehrsader Kurfürstendamm — Tiergartenstraße—Lennestraße entwickelt. Am Ende der Lennestraße gebieten die Mauern der Gartenanlagen an der Budapester Straße dem Verkehr Halt und fordern eine Teilung nach den Linden, der Voß- oder der Leipziger Straße. Am gesuchtesten sind alsdann die Linden, da ihr Verkehr der Stockung am Potsdamer Platz und der mit langen Straßenbahnzügen behinderten Leipziger Straße nicht ausgesetzt ist.

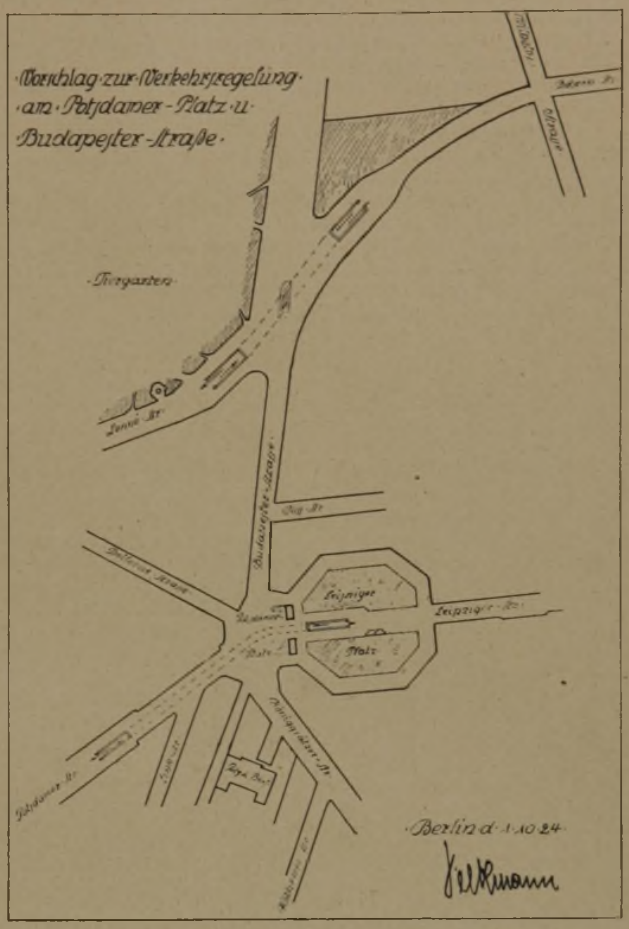
Die Voßstraße krankt in ihrer Verkehrslösung an der Verkehrsstockung des Potsdamer Platzes. Ihre Entleerung an der Budapester Straße hängt mit dem jeweiligen Verkehrsdurchlaß am Potsdamer Platz eng zusammen. Staut sich in der Budapester Straße bis weit über die Voßstraße hinaus eine Wagenburg auf, so ereignet es sich, daß zeitweise eine Leerung der Voßstraße von Gefährten unmöglich ist, da durch das Nachrücken der Fahrzeuge in der Budapester Straße bei Freigabe des Durchgangsverkehrs am Platz nach der Königgrätzer Straße hin der Ausgang der Voßstraße auch dann noch mit nachrückenden Gefährten verstopft ist, wenn der vorerwähnte Durchgangsweg wieder verschlossen wird. Die zur Zeit abgeschlossenen Verkehrsmaßnahmen am Potsdamer Platz scheinen eine Regelung in der Voßstraße nicht zu ermöglichen.

Ein unabweisbares Bedürfnis bleibt mithin die Weiterführung der Schnellstraßen Kurfürstendamm—Tiergartenstraße—Lennéstraße.

Eine Durchführung der Lennéstraße nach der Französischen Straße löst diese Schwierigkeit und stellt einen unmittelbaren Anschluß an die Königstraße und mit ihr an die Ausfallstraße her. Jedoch die mit diesem Projekt unvermeidliche Niederlegung ganzer Häuserblocks der Ministerien dürfte die Durchführung des Projektes recht kostspielig und schwierig gestalten. An seiner Stelle wird die Verbindung der Lenné- mit der Behrenstraße in Vorschlag gebracht. Die bisherige Schranke der Parkmauern der Budapester Straße würde alsdann durchbrochen und in leichter Windung könnte eine breite unbebaute Parkstraße durch die Ministergärten — und die Wilhelmstraße — in die jetzt wenig belebte Behrenstraße führen. Am Ende der Behrenstraße wird sich ein großer Teil des Schnellverkehrs bereits in den Nebenstraßen aufgelöst haben oder zweigt an der Hedwigskirche nach der Französischen Straße und nach den Linden hin ab, um seinen Fortgang in der Kaiser Wilhelm- oder Königstraße zu nehmen. Die Behrenstraße hat vor der Französischen Straße hinsichtlich Aufnahme des Schnellverkehrs noch den Vorteil aufzuweisen, daß sie den jeden Schnellverkehr hemmenden Straßenbahnbetrieb nicht aufweist. Andererseits bestände jedoch auch die Möglichkeit, den neu gewonnenen Straßenzug dem Straßenbahnverkehr zu erschließen und hierdurch eine ganz wesentliche Entlastung der Leipziger Straße herbeizuführen. Eine Weiterführung der Straßenbahn am Südrande des Tiergartens wäre weiter im Auge zu halten. Ein ganz besonderes Augenmerk ist bei diesem Projekt der Kreuzung der Lenné- mit der Budapester Straße zuzuwenden, um nicht in wenigen Jahren die heutigen Verkehrsschwierigkeiten am Potsdamer Platz zu gewärtigen. Die Möglichkeit über freies Gelände verfügen zu können, gibt einer großzügigen Lösung Raum.

Die Schaffung einer Platzanlage nach dem Vorbild des Kemperplatzes würde den heutigen Verkehrbedürfnissen wohl Rechnung tragen, jedoch den zukünftigen mit Gewißheit nicht. Die Anlage einer Straßenunterführung für die neue Schnellverkehrsader (vgl. Plan) erscheint eine Notwendigkeit und zwar so, daß die Unterführung selbst eine Fahrbreite für mehrere Fahrzeuge u. Umst. auch Straßenbahn bietet und zu beiden Seiten oberhalb einen beiderseitig ebenso breiten Fahrdamm erhält. Eine im Zuge der Budapester Straße anzulegende oberirdische Insel gewährt der Unterführung Licht und Luft und bietet, ähnlich dem Kemperplatz, einen Hinweis für die oberirdische Regelung des Verkehrs in der Lennéstraße und der Budapester Straße.

Das Projekt: Durchführung Lennéstraße—Behrenstraße weist insofern die Form einer greifbaren Möglichkeit auf, als überhaupt keine größeren Gebäudekomplexe



niederzulegen sind, was die Kosten ganz erheblich niedriger gestalten wird.

Vorschläge in diesem Sinne sind bereits vor langer Zeit dem Städtebauamt durch mich unterbreitet worden. —

Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau.

Angesichts der Dringlichkeit der ihr zugestellten Aufgaben hat die „Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau" alsbald nach ihrer Gründung im Oktober v. Js. ihre Arbeiten wieder aufgenommen. Zunächst galt es, die Organisation auszubauen, die Organe der Gesellschaft — Vorstand und Arbeitsausschüsse — zu schaffen unter Berücksichtigung aller sachlichen Interessen, die der Studiengesellschaft dienlich sein konnten. Die Satzung, die auf der zweiten Vorstandssitzung am 19. Dezember 1924 festgelegt wurde, sieht einen Vorstand von 27 Personen vor, der durch eigne Zuwahl auf 30 Personen ergänzt werden kann. Er setzt sich zusammen aus Vertretern von 5 Gruppen und zwar: Wissenschaft 4 Vertreter, Bau- und Unterhaltungspflichtige Verbände sowie Beamte der Bauverwaltungen 8, Nutznießer 5, Materiallieferanten 4, Bauausführende 6 Vertreter.

Sowohl bei der Besetzung des Vorstandes als auch der Arbeitsausschüsse wurde darauf bedacht genommen, alle Teile des Reiches zu Worte kommen zu lassen. Für das laufende Geschäftsjahr wurden die Herren des vorbereitenden Ausschusses, Geh.-Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Charlottenburg, Geh.-Reg.-Rat Prof. Otzen, Hannover und Baurat Dr.-Ing. Riepert, Charlottenburg, als geschäftsführender Vorstand und Ob.-Ing. Kirchberg als Geschäftsführer gewählt. Die Geschäftstelle befindet sich in Charlottenburg, Knesebeckstraße 74.

Die drei bisher abgehaltenen Vorstandssitzungen beschäftigten sich vorwiegend mit Organisationsfragen. Gegenüber den Anträgen verschiedener Fachzeitschriften, sie als offizielles Organ der Studiengesellschaft anzunehmen, wurde die Auffassung vertreten, die einschlägige Fachpresse gleichmäßig durch Berichte zu bedienen und auch gelegentlich einen mündlichen Meinungstausch mit den Vertretern der Fach- und Tagespresse im Interesse der Sache herbeizuführen.

Die erste Mitgliederversammlung soll während der Verkehrausstellung in München stattfinden. Eine Beschickung der Verkehrsausstellung selbst von der Gesamtheit der Studiengesellschaft kann nicht erfolgen, weil bisher noch zu wenig Material vorhanden ist und die Kürze der Zeit keine ausreichende Vorbereitungen zugelassen hat.

Die Zusammensetzung der Arbeitsausschüsse wurde mit aller Sachlichkeit in die Wege geleitet. Auch nach ihrer Bildung haben die Ausschüsse das Recht, sich zu ergänzen. Den Anregungen aus verschiedenen Kreisen entsprechend wurden teils weitere Ausschüsse gebildet, teils einige zunächst vorgesehene Ausschüsse aus Zweckmäßigkeitsgründen zusammengelegt. Es bestehen zur Zeit folgende 24 Ausschüsse: Engerer Planungsausschuß, Stadtstraßen, Landstraßen, Hygiene, Verkehrsregelung, Steinpflasterstraßen, Asphaltstraßen, Teerstraßen, Betonstraßen, andere Straßenkonstruktionen, Straßenbaumaschinen, Automobiltechnik, Bereifung, Gesetzgebung und Finanzierung.

Um die Arbeitsgebiete der Ausschüsse zu umgrenzen, wurden Richtlinien aufgestellt, auf Grund deren die Ausschüsse in ihren ersten Sitzungen Arbeitsprogramme festlegten. Im allgemeinen wurde der Weg beschritten, Berichterstatter zu bestimmen, die die Sonderfragen auf Grund der bisherigen Erfahrungen behandeln, um darauf die weiteren Arbeiten aufzubauen.

Die Ergebnisse der Ausschuß-Sitzungen seien im folgenden kurz wiedergegeben. Im einzelnen wird auf die Arbeiten der Ausschüsse in besonderen Berichten zurückzukommen sein, auf die daher schon im voraus hier verwiesen sein mag.

Der „Engere Planungsausschuß“ teilte sein Arbeitsgebiet in folgende 6 Gruppen ein: Wirtschaftliches Verhältnis zwischen Schienenwegen und Kraftwagenstraßen, Entwurf eines Kraftwagenverkehrsnetzes für Deutschland, Gestaltung von Kraftwagenverkehrsbändern, Gestaltung von Kraftwagenstraßen, die auch anderen Verkehrsarten dienen, sowie allmähliches Ausbauprogramm, Einführung der Kraftwagenstraßen in die Stadt- und Landplanung, Festsetzung, Durchführung und Betrieb von Kraftwagenstraßen.

Der Ausschuß „Landstraßen“ hat, um eine Grund-Sitzungen abgehalten hat, nimmt seine Untersuchungen nach 4 Gesichtspunkten auf: Planung und Bau, Nebenanlagen, Betrieb, Auswahl der Befestigungsarten.

Der Ausschuß „Landstraßen“ hat, um eine Grundlage für seine Arbeiten zu gewinnen, zunächst Berichterstatter zur Prüfung folgender beiden Fragen bestimmt: Welche Mißstände haben sich durch den zunehmenden Automobilverkehr auf den Landstraßen ergeben? Welche Mittel können dagegen in straßenbautechnischer Beziehung angewendet werden?

Der Ausschuß „Hygiene“ hat sich folgende 3 Aufgaben gestellt: Bekämpfung des Staubes und der Schmutzbildung, Bekämpfung des Geräusches, Sorge für Erhaltung reiner Luft.

Der Ausschuß „Verkehrsregelung“ bestimmte für seine nächste Sitzung 3 Referate: Geschwindigkeit, Belastung, Bereifung; Fahrbahnbreite, Verkehrsdichte, Klassifizierung der Straßen; Verkehrsregelung, insbesondere verkehrspolizeiliche Bestimmungen.

Der Ausschuß „Steinpflasterstraßen“ führt einen schriftlichen Meinungsaustausch unter seinen Mitgliedern herbei, um erst dann eine besondere Arbeitsverteilung vorzunehmen.

Der Ausschuß „Asphaltstraßen“ setzte 4 Unterausschüsse ein: Stampfasphalt, Gußasphalt, Walzasphalt, Asphaltschotter. Er machte ferner für die Asphaltstrecke der Versuchsstraße Braunschweig den Vorschlag zweier Ausführungsarten, die beide zur Anwendung kommen sollen: Asphaltbeton, heiß verarbeitet; Asphaltschotter im Tränkverfahren (Asphaltmacadam), Asphalt heiß verarbeitet.

Der Ausschuß „Teerstraßen“ versendet an die Städte, Provinzialverwaltungen und die in Betracht kommende Industrie Fragebogen, um ein einwandfreies Material über vorhandene Teerstraßen und deren Bewährung zu erhalten. Es wurden 3 Unterausschüsse gewählt: Historische und Auslandskommission, technische Kommission, wissenschaftliche Kommission.

Der Ausschuß „Betonstraßen“ beschäftigte sich bereits mit der praktischen Ausführung der Straßen. Die Betonstrecke der Versuchsstraße Braunschweig wird nach dem Vorschlage des Ausschusses ausgeführt. Sie wird nach dem Zweischichten-Verfahren hergestellt, erhält eine Eisenbewehrung, eine mittlere Längsfuge und Querfuge in 6 m Abstand. Mit einer Anzahl von Interessenten für Betonstraßen ist Verbindung aufgenommen worden, damit an allen in Frage kommenden Stellen nach einheitlichen Gesichtspunkten gearbeitet wird.

Der Ausschuß „Andere Straßenkonstruktionen“, der alle Straßenbefestigungsarten bearbeitet, die nicht in das Gebiet der vorgenannten Ausschüsse fallen, wählte 3 Unterausschüsse, und zwar für Klinkerpflaster, Holzpflaster und Schlackenpflaster.

Der Ausschuß „Gesetzgebung und Finanzierung“ beschäftigte sich in zwei Sitzungen mit der „Verordnung über die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung“, die inzwischen durch das bekanntgewordene Mindener Urteil für rechtsungültig erklärt worden ist, und stellte „Richtlinien für die Finanzierung der Wegelasten“ auf, die unterscheiden zwischen allgemeinen Wegeabgaben (Kraftfahrzeugsteuer, erweitert für alle Personen- und Lastwagen), besonderen Wegeabgaben (tonnenkilometrisch gestaffelter Tarif) und außerordentlichen Reichs- und Staatszuschüssen für Neu- und größere Umbauten.

Ein Zusammenarbeiten der Ausschüsse, das durch die vielen Berührungspunkte ihrer Arbeitsgebiete geboten ist, wird außer durch die zentrale Regelung der Arbeiten durch den Vorstand, dadurch gewährleistet, daß die Obleute sämtlicher Ausschüsse bzw. ihre von Fall zu Fall zu bestimmenden Vertreter an allen Sitzungen der anderen Ausschüsse teilnehmen können und die Niederschriften der Sitzungen erhalten, um sich über die Beratungsgegenstände zu unterrichten.

Die Nutzbarmachung der Erfahrungen des Auslandes wird durch Studienreisen in die Wege geleitet. Über die Ende Oktober v. Js. unternommene Reise nach England liegt der Bericht bereits vor, der durch die Geschäftsstelle der Studiengesellschaft bezogen werden kann.*) Zum Städtebaukongreß in Amerika waren einige Herren gefahren. Die Reise gilt ebenfalls mit als Veranstaltung. Eine Reise nach der Schweiz und Oberitalien ist in Vorbereitung. —

Vom internationalen Städtebaukongreß in New York.

(Fortsetzung aus Nr. 12.)

Andere amerikanische Staaten waren in den Ausstellungsräumen sehr schwach vertreten: Canada nur durch einige Arbeiten des Architekten N. Cauchon, Mexiko durch einen Übersichtsplan der Hauptstadt, durch hübsche Pläne der Stadt Rosita und bemerkenswerte Wohnhausbauten des dortigen Architekten H. E. Skougor.

Aus England kamen Pläne der Hauptverkehrsstraßen für Groß-London, ein Plan des römischen London (Architekt W. R. Davidge), umfassende Vorarbeiten für den Landplan des Themsetals (Adams u. Thompson), Pläne und Schriften über die Gartenstädte Letchworth (von C. B. Purdom), Welwyn, Kemsley und Knebsworth, Bebauungspläne und Stadtverbesserungsvorschläge von Birmingham, Bradford, Dublin, Leeds, Leicester, Liverpool mit Birkenhead, Luton und Sheffield, endlich Überland-Siedlungspläne der Bezirke von Manchester, Doncaster und Rotherham, außerdem aber vortreffliche Arbeiten von G. Pepler und von R. Unwin. Englische außereuropäische Besitzungen waren durch Pläne für Groß Bombay, Madras und Alexandria vertreten.

Frankreich hatte zahlreiche, zumeist bekannte Pläne für die Erweiterung der Stadt Paris (Architekten Agache und Auburtin), für eine umfangreiche Pariser Vorstadt Courneuve (Architekt Jaussely) und eine „Gartenstadt“ bei Suresnes, für den Wiederaufbau der Städte Reims, Pinon (Aisne) und Roubaix-Tourcoing (Architekt Greber) ausgestellt, in ihrer Fassung an der französischen Überlieferung mit all ihren Unvollkommenheiten festhaltend.

Deutschland war vertreten durch die bedeutsamen Schmidtschen Zonen- und Siedlungspläne des Ruhrkohlenbezirkes. Andere angekündigte Ausstellungsgegenstände deutscher Städte scheinen nicht zeitig angekommen zu sein. Hinzu trat eine vom Bund Deutscher Architekten veranstaltete, leider wenig günstig aufgehängte, ausgezeichnete Sammlung neuzeitlicher Bauentwürfe von P. Behrens (Industriebauten), G. Bestelmeyer (Reichsschuldenverwaltung), E. Fahrenkamp, A. Gellhorn, H. u. O. Gerson (Ballinhaus), F. Höger (Chilehaus), W. Kreis, C. J. Mangner (Textilbörse in Barmen), E. Mendelssohn, H. Muthesius, H. Pölzig, H. Straumer (Radiohalle) und H. C. Wach (Filmfabrik).

Erwähnen wir schließlich, daß noch mehrere andere Länder, wenn auch in geringem Umfange, an der Veranstaltung sich beteiligt hatten, so Schweden und Finnland durch mehrere gute Stadtbaupläne, Rußland durch den eigenartigen Entwurf eines Sowjet-Regierungsgebäudes in Moskau, Italien durch ein prächtiges Bild des nur allzu prächtigen Victor-Emanuel-Denkmals in Rom, Japan durch die Darstellung des Zentralparks von Yokohama, so kann dieser, von Fehlern gewiß nicht freie, Versuch einer annähernd vollständigen Übersicht geschlossen werden mit dem Ausdruck hoher Anerkennung dafür, daß die New-Yorker Fachgenossen diesen höchst umfang- und lehrreichen Stoff zusammengestellt haben, dessen Güte zwar nicht durchweg der Menge gleichwertig war, der aber die großen und erfolgreichen Anstrengungen laut verkündet, die besonders in Amerika auf städtebaulichem Gebiet gemacht werden. — (Schluß folgt.)

*) Anmerkung der Schriftleitung: Wir verweisen auch auf den Aufsatz „Der Betonstraßenbau im In- und Ausland“ von W. Petry in der Konstruktionsbeilage Nr. 12 und 13 d. J., der ebenfalls über diese Reise berichtet. —

Inhalt: Straßendurchbruch am alten Schrangen in Lübeck. — Der geplante Verkehrsturm in Berlin, Ecke Leipziger und Friedrichstraße. — Verkehrshemmnisse und ihre Lösungen. — Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau. — Vom internationalen Städtebaukongreß in New York. (Fortsetzung.) —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.