DEUTSCHE BAUZEITUNG 1927, Nr. 89

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG BERLIN, DEN 5. NOVEMBER 1927 Nr. 22

Städtebauliches aus Trier.

Von Reg.-Baumstr. a. D. Otto Schmidt, Beigeordneter der Stadt Trier.

(Hierzu 9 Abbildungen.)

In Nr. 23, Jahrg. 1926, der Beilage „Stadt und Siedlung" zur „Deutschen Bauzeitung" habe ich unter dem Titel: „Generalidee und Generalbauplan" versucht, einen kleinen Beitrag zur Klärung einiger grundsätzlicher städtebaulicher Fragen zu geben.

Ich versuchte nachzuweisen, wie die Erfassung der Generalidee eines Stadtorganismus notwendige Voraussetzung sowohl zur Aufstellung eines Generalbebauungsplanes als auch zur Bearbeitung von Einzelbebauungsplänen bildet.

Der heutige Bericht soll zeigen, wie eine gleiche Betrachtungsweise den Vorschlag zur Lösung einer baulichen Einzelaufgabe entstehen ließ, die in der Stadt Trier vorlag.

Die Abb. 2—4, S. 162, zeigen die Entwicklung, die der Organismus des zweitausendjährigen Trier genommen hat, in schematischer Darstellung.

Die mancherlei Anregungen, die das Entwicklungsbild für die Bearbeitung des General-Bebauungsplanes geben kann, sollen in diesem Rahmen unberücksichtigt bleiben und es soll lediglich dasjenige abgeleitet werden, was sich für die Gestaltung der Moselfront einschl. der Moselinsel hieraus ergibt.

Es zeigt sich zunächst auf den ersten Blick, daß sich das Rückgrat des Organismus Trier vollständig verschoben hat. Das römische Trier ist aufgebaut auf ein Achsenkreuz, dessen eine Achse vom Olewiger Tal zur Römerbrücke geht, die andere Achse hierzu senkrecht, etwa in der Mittellinie des Moseltals, von der berühmten Porta-Nigra zur Porta-Alba: ein klarer Organismus der Lagerstadt, wie wir ihn z. B. auch in Köln finden. Das mittelalterliche Trier füllt innerhalb der römischen Stadtgrenzen nur ein kleines Gebiet: den einen Quadranten ganz, von einem zweiten Quadranten nur die Hälfte.

Städtebaulich, oder besser vielleicht gesagt physiologisch, wichtig ist hierbei, daß sich aus dem einen Quadranten radial ein Zweig zur Nordspitze der Moselinsel vorschiebt, hierdurch eine korrespondierende Richtung zur früheren Stadtachse und jetzigen süd-

Abb. 1. Das Stadtbild von Trier im Mittelalter. Nach einem alten Stich.

Erklärung auf dem Stich: A. Paulinus, B. S. Maximin, C. Simeon, D. Nigraporta, E. S. Martin, F. Deutschhaus, G. Domkirch, H. Unser Frawen, J. S. Gangolph, K. Palatium, L. Albaporta, M. Carthus, N. Alte Ruine, O. S. Barbara, P. S. Matthias.

lichen Randstraße anklingen lassend. Aus dem römischen Organismus bildet sich so, durch Schwergewichtsverlagerung, ein neuer Organismus langsam heraus.

Es ist erstaunlich, wie feinfühlig der mittelalterliche Künstler diese neue Situation im Stich der Abb. 1, S. 161, erfaßt hat, indem er den Standpunkt in der neuen Achse — etwa an der Stelle der heutigen Mariensäule — wählte.

Die Entwicklung der letzten 100 Jahre hat die angeschlagene Entwicklung fortgesetzt, indem sich im Norden und Süden, getrennt durch einen an Stelle der mittelalterlichen Umwallung entstandenen Grünring, die Stadtteile Trier-Nord und Trier-Süd etwa gleichmäßig ansetzten. Die Anlage der neuen Kaiser-Wilhelm-Brücke — korrespondierend zur Römerbrücke — fügte sich hierbei ausgezeichnet in den neuen Organismus ein, die Richtung des genannten Zweiges zum jenseitigen Moselufer fortsetzend.

Verschiedene Gegebenheiten mehr oder minder zufälliger Art konnten hierzu einen aufmerksamen Betrachter richtunggebend leiten.

Zunächst lag es nahe, den zwar in der Freifläche vorhandenen, aber noch nicht als Promenade ausgebauten Grabenteil entlang der römischen Stadtmauerrundung im Norden als Verlängerung des Anlagenrings auszubilden, wodurch die fehlende Promenadenverbindung bis ins Herzstück der Moselfront geschaffen werden wird. Dieses neue Verbindungsstück könnte im südlichen Teil des mittleren Stadtgebietes eine korrespondierende Anlage erhalten, wie sie im Plan rechts — als Projektstück — erscheint. Der große — genau in der Mitte zwischen den beiden Brücken liegende — Baukörper der „Vereinigten Hospitien" bildete einen weiteren bestimmenden Punkt für die weitere Gestaltung, da er mit seiner zentralen Lage auch die Eigenschaft einer breitgelagerten achsi-

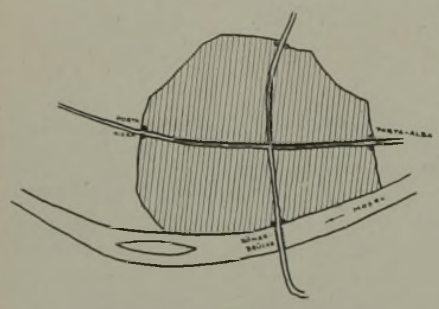

Abb. 2. Das römische Trier.

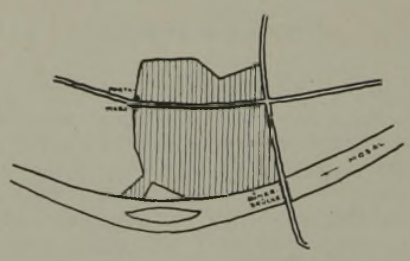

Abb. 3. Das mittelalterliche Trier.

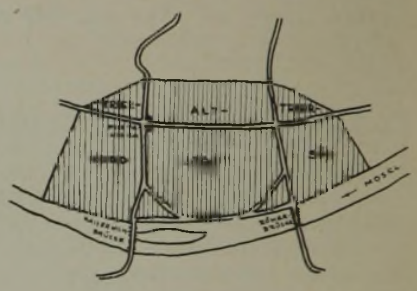

Abb. 4. Das moderne Trier.

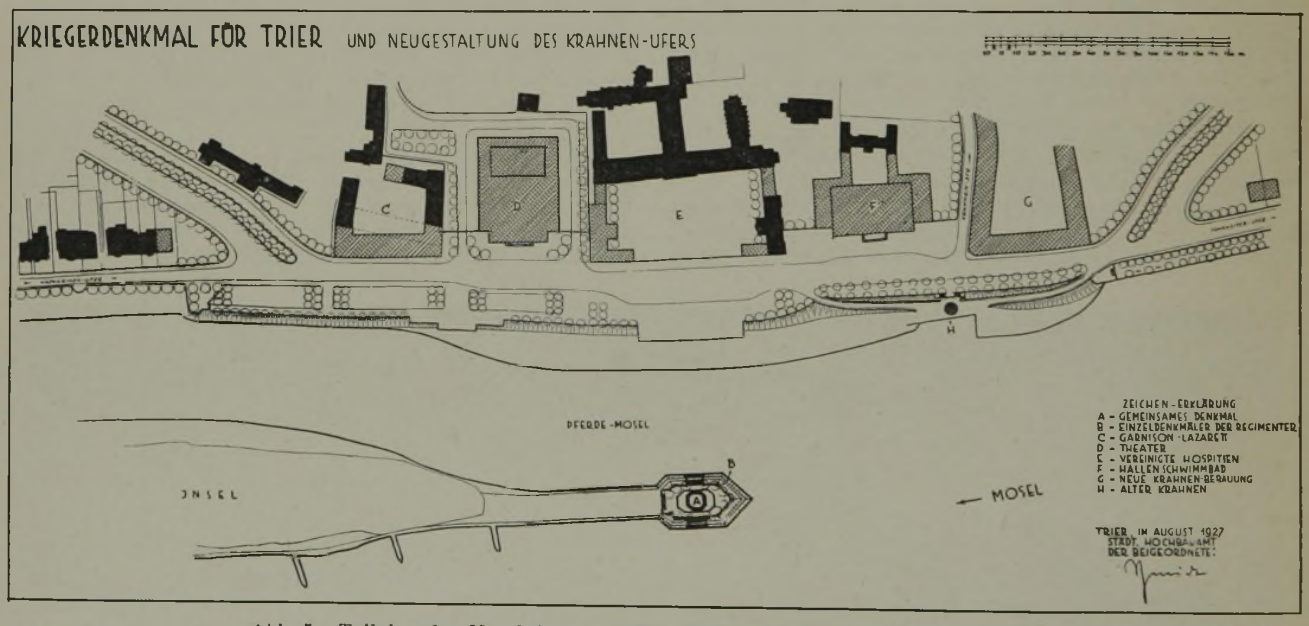

Abb. 5. Teilplan des Moselufers (1 : 5000). Hierzu das Schaubild Abb. 9, S. 164.

Die photographische Aufnahme der Stadt, Abb. 6, S. 163, — vom gleichen Standpunkt wie der Stich der Abb. 1 aufgenommen — zeigt den dem Gesagten entsprechenden heutigen Bestand. Wie sich die Situation im Stadtplan darstellt, läßt unschwer der Plan Abb. 7, S. 163, erkennen.

Bei ihm sind jedoch — durch Schraffuren kenntlich gemacht — einige projektmäßige Ergänzungen vorgenommen, die in der Richtung der vorliegenden Einzelaufgabe liegen.

Diese Aufgabe entwickelte sich aus der zunächst rein technischen Notwendigkeit, Trier mit einem Schutzdamm gegen das Hochwasser der Mosel einzudeichen.

Konnte sie außerhalb der beiden Brücken — sozusagen rein bauingenieurmäßig — als einfacher Schutzdamm — gelöst werden — so mußte zwischen den Brücken eine wohlüberlegte städtebauliche Lösung gesucht werden, um dieses Kernstück, oder wenn man so sagen will, diese Paradefront der Stadt zu gestalten.

alen Frontentwicklung und eines großen, nach der Mosel zu geöffneten Schmuckhofes in der Achse seiner Front verbindet.

Es lag nahe, diese Gegebenheiten zu erfassen und hieraus die Generalidee für die Ufergestaltung abzuleiten.

Wie aus dem Gesagten unschwer hervorgeht, bildet die zu gestaltende Moselfront eine zentrale Lage innerhalb der neuen, etwa vom Petrisberg zur Mariensäule weisenden Stadtachse.

An ihr werden demnach sinngemäß solche Baulichkeiten zu errichten sein, die einmal für die Gesamtheit der Bürgerschaft gleichmäßig gut zu erreichen sein sollen und zum anderen durch ihre Zweckbestimmung und Ausbildung städtebauliche Dominanten bilden können. Es ist die alte — im Organismus der Lebewesen vorgebildete — Idee des Forums, die sich auch im modernen Städtebau — allerdings natürlich in verändertem Sinn — immer mehr wieder durchsetzt. (Vgl. z. B. Taut's „Stadtkrone", Glödens Stadtbilder

Abb. 6. Aufnahme des heutigen Trier vom gleichen Standpunkt wie der Stich Abb. 1.

Abb. 7. Stadtplan von Trier. (Maßstab 1 : 20000.)

u. amerik. Generalbebauungspläne, wie z. B. Chikago.) — Im Einzelnen geht der Gestaltungsvorschlag aus der Abb. 5, S. 162, hervor. Wir sehen hier an den beiden Seiten die einmündenden Promenadenzüge, in der Mitte die ausgedehnte Baugruppe der „Vereinigten Hospitien". Das auf der einen Seite des Vorhofes neuerdings errichtete Lungenkrankenhaus würde nach dem Vorschlag aufgestockt werden und auf der anderen Seite durch einen späteren Neubau (Wöchnerinnenheim od. dgl.) ein Gegenstück erhalten.

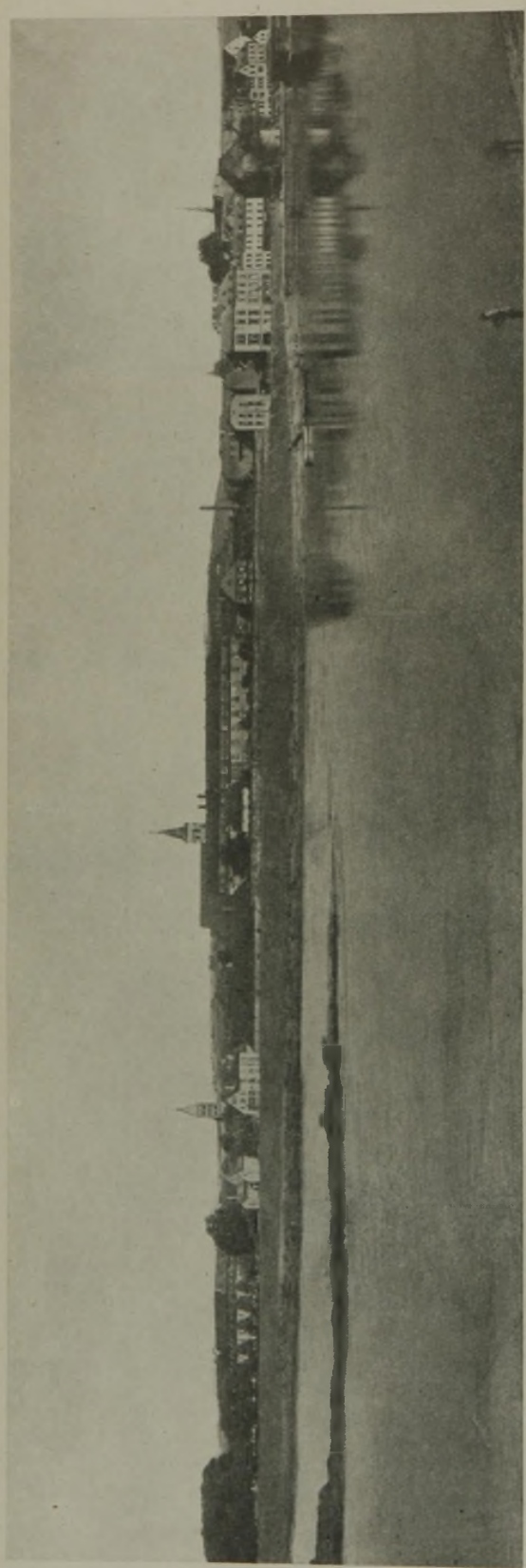

Abb. 8. Aufnahme des Moselufers mit der Moselinsel im jetzigen Zustand.

Zu beiden Seiten dieser zentralen Baugruppe könnten alsdann zwei größere Baukörper entstehen, wobei einmal an das in Trier noch fehlende Hallenschwimmbad — im Anschluß an einen an der betr. Stelle stehenden Neubau —, zum anderen an das früher oder später neu zu errichtende Theater gedacht war, ohne daß indes über diese Zweckbestimmung jetzt bereits Endgültiges gesagt werden kann. Weiter noch nach den Seiten zu würde ein etwa gleichwertiger Rahmen geschaffen werden können durch eine neue

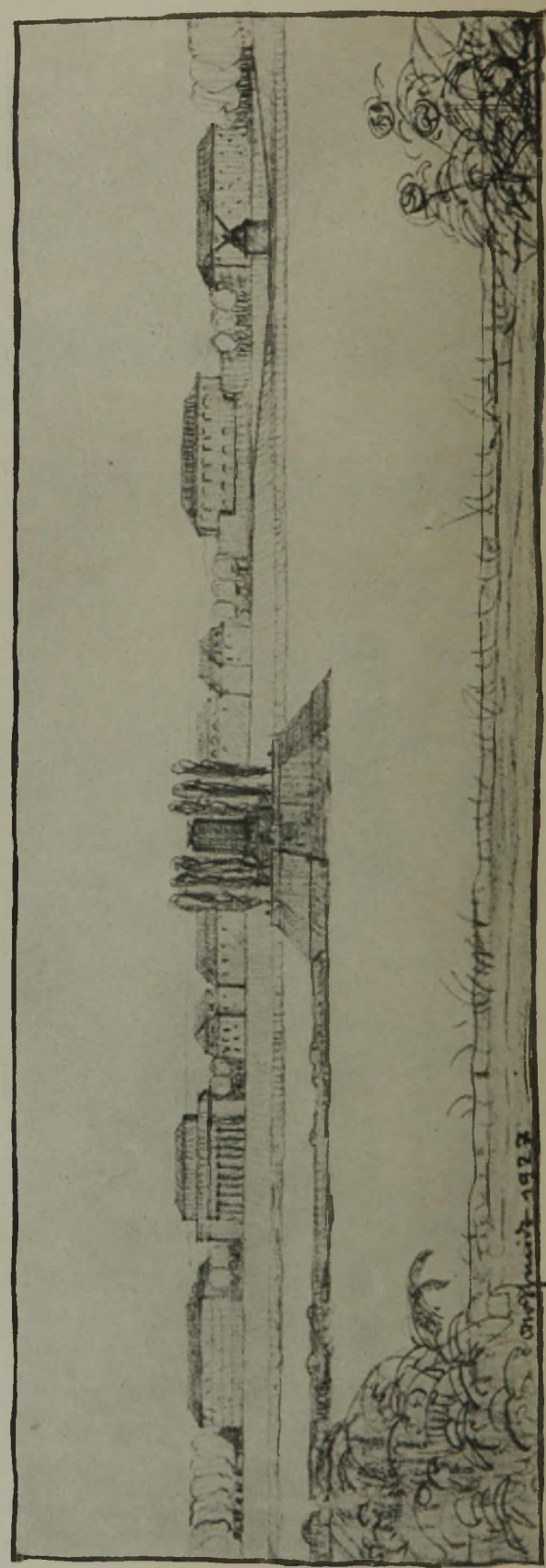

Abb. 9. Bebauungsvorschlag für das Moselufer mit Kriegerehrenmal auf der Moselinsel. (Vgl. Plan Abb. 5.)

Baufront des veralteten Garnisonlazaretts sowie eine neue Baugruppe an Stelle der dem Abbruch verfallenen Bebauung des sogenannten Krahnenviertels. Seitlich der beiden Promenadeneinmündungen würden Einfamilienhäuser den Rahmen vervollständigen.

Dieser Bebauungsvorschlag bildete nun wiederum die Grundlage zu Gestaltungsvorschlägen für zwei aktuelle Einzelaufgaben: Einmal für die Lösung des bereits genannten Uferschutzdammes, dessen Teil um den alten Krahn herum (in der Abbild. 5 Buchstabe H) z. Zt. ausgeführt wird. Es ist darauf Bedacht genommen, daß zu dieser, zur Einmündung der Krahnenstraße achsial ausgebildeten Anlage bei der endgültigen Gestaltung des Dammes vor dem Garnisonlazarett und Theater durch ein Auskragen des Dammes ein korrespondierendes Glied geschaffen werden kann. Auch die Gebäudegruppe des Hospitals soll im Damm als Mitte betont werden.

Die andere aktuelle Bauaufgabe betraf die Errichtung eines Kriegerdenkmals. Nachdem hierfür an vielen Stellen der Stadt Vorschläge gemacht waren, die jedoch sämtlich keine restlos befriedigende Lösung ergaben, wurde durch den Berichterstatter im Rahmen der vorgetragenen Gesamtidee die Spitze der Moselinsel als Bauplatz vorgeschlagen. (Vgl. Abb. 5, Buchstabe A.)

Abgesehen von den städtebaulichen Vorzügen dieses Platzes, die aus dem Gesagten unschwer hervorgehen dürften, hat er außerdem den Vorteil einer guten gedanklichen Einfügung in die Idee eines neuen kulturellen und sozialen Zentrums. Die „Vereinigten Hospitien" dienen nach der Zweckbestimmung ihrer Gründer mit Fürsorge für Pfründner, Waisenkinder und Kranke einer großen humanitären Idee. Es kämen hinzu Theater und Schwimmbad als Zentren geistiger und körperlicher Ideen, von der anderen Moselseite grüßt die Mariensäule als Wahrzeichen der ins Göttliche gesteigerten Idee der Mütterlichkeit herüber: ein Rahmen, wie er wohl kaum besser gesucht werden könnte für das Ehrenmal der im Kriege Gefallenen.

Das Kriegerdenkmal ist im einzelnen so gedacht, daß ein abgepflasterter Hügel über der Höhe des Hochwasserstandes den eigentlichen Denkmalsplatz abgeben würde. Hier könnten neben einer in der Mitte zu errichtenden Säule oder einem Turm mit Flammenbecken besondere, gleichmäßig auszuführende Gedenksteine durch die einzelnen Regimenter, als Teile der Einfriedigung, errichtet werden. Die Feierlichkeiten an dem Denkmal würden sich so gestalten, daß die Hauptmenge der Versammelten sich an beiden Ufern aufstellen würde, die wassersporttreibenden Verbände auf der Mosel, so daß nur eine Abordnung für die Kranzniederlegung und die zu haltenden Ansprachen den eigentlichen geweihten Bezirk zu betreten brauchte, ein Vorgang, der durch die prachtvolle Hindenburgfeier der Trierer Wassersportverbände kürzlich seine Probe erhielt.

Es ist beabsichtigt, zunächst die durch die Arbeitsgemeinschaft für die Kriegerehrung einstimmig begrüßte Anlage dadurch zu fördern, daß die notwendigen Verhandlungen mit der Strombauverwaltung als Eigentümerin des Geländes und Stromaufsichtsbehörde gepflogen werden. Es ist zu hoffen, daß diese Verhandlungen zu einem positiven Ergebnis führen werden, worauf alsdann ein Wettbewerb vorbereitet werden soll innerhalb des Mosellandes, der auf Grund geeigneter Wettbewerbsunterlagen den Entwurf im einzelnen einer Klärung entgegenführt.

Die beiden Abb. 8 u. 9, S. 164, zeigen den derzeitigen Zustand nach photograph. Aufnahme, sowie — als Überzeichnung über dieses Lichtbild hergestellt — die zukünftig beabsichtigte Wirkung. —

Straßenbahn und Charlottenburger Chaussee.

Von Magistratsoberbaurat Kromphardt, Berlin[1]. (Hierzu 2 Pläne.)

Nach verschiedenen Mitteilungen der Tagespresse wird seitens der zuständigen Behörden beabsichtigt, die Straßenbahn aus der Charlottenburger Chaussee vollständig zu entfernen und um den Tiergarten nördlich herumzuleiten; allerdings sei die Straßenbahn selbst mit diesem Projekt noch nicht einverstanden. Die Charlottenburger Chaussee sei in ihrem jetzigen Zustande dem Verkehr nicht mehr gewachsen und der Tiergarten solle möglichst von störendem Verkehr freigehalten und der Erholung der Bevölkerung mehr als bisher dienstbar gemacht werden.

Tatsächlich ist die Lage so, daß die Straßenbahn ihre Geleise in der Charlottenburger Chaussee demnächst wiederherstellen oder umbauen muß; vor allem ist das Pflaster (Asphalt) in der Nachbarschaft der Geleise vollständig verbraucht. Es ist richtig, diesen Zeitpunkt zu benutzen, um eine dauernde und möglichst gute Lösung der Verkehrsfrage zu erreichen, statt etwa jetzt zu reparieren und nach kurzer Zeit wieder umzubauen.

Nun zu der Annahme, daß der Verkehr auf der Charlottenburger Chaussee ohne bauliche Änderungen nicht mehr durchzuführen sei! Die Charlottenburger Chaussee ist eine unserer breitesten Ausfallstraßen und, wie die tägliche Beobachtung lehrt, im Verhältnis zu ihrer Breite bei weitem nicht so stark befahren wie andere ähnliche Straßen, z. B. die Potsdamer Straße. Unter den Linden ist der Verkehr fast doppelt so stark; dadurch werden am Platz vor dem Brandenburger Tor die Verkehrszustände in iher jetzigen Gestalt allerdings unhaltbar, worauf wir unten zurückkommen. Wenn sich auf der Charlottenburger Chaussee selbst Mißstände gezeigt haben, so sind sie für die Fußgänger durch die Anlage der Schutzinseln an den Straßenbahnhaltestellen zunächst behoben; allerdings bilden diese Schutzinseln für zu schnell fahrende Automobile eine gewisse Gefahrenquelle, die aber durch eine noch auffälligere Kennzeichnung dieser Inseln beseitigt werden könnte. Zudem besteht eine Gefahr, ebenso wie bei allen anderen, erst in den letzten Jahren zur Verkehrsregelung errichteten Schutzinseln, Leuchtschildkröten u. dgl. Anlagen nur für Autos, die erheblich schneller als mit der polizeilich zugelassenen 35 km Geschwindigkeit fahren. Auch dieses Gefahrenmoment könnte leicht abgestellt werden: würde man nämlich durch Polizeiposten die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit (in der Praxis werden es doch 40 km!) durchsetzen, so würden die Autos in Wellen, wie sie am Brandenburger Tor oder am Knie durchgelassen werden, die Chausse entlangfluten, und dazwischen würde die Straße minutenlang fast leer sein. Von einer Gefährdung der Passanten oder der langsamen Fuhrwerke sowie der Automobile selbst wäre dann keine Rede mehr, da das gefährliche Wettfahren ganz wegfallen würde und nur die wenigen Pferdefuhrwerke zu überholen wären.

Als Ziel der geplanten Umgestaltung wird angegeben, den Tiergarten als Erholungsfläche zu schützen; durch die vorgeschlagenen Mittel wird jedoch dieses erstrebenswerte Ziel nicht erreicht, vielmehr wird der nördl. Teil des Tiergartens, und zwar die bisher ruhigen Alleen und Randstraßen, nämlich Zeltenallee, Kurfürstenplatz, Spreeweg, Bellevuepark (!), Händelstraße, künstlich in den Verkehr gezogen. Es ist ganz unverständlich, wie man den Schutz der Grünflächen im Munde führen und gleichzeitig erhebliche Teile dieser Grünflächen (viele Bäume, Vorgärten und, das schlimmste, den südlichen Teil des Bellevueparks) opfern will, um schließlich eine Lösung zu erreichen, die eine Verkehrsverschlechterung bedeutet und neue, große Gefahrenpunkte schafft. Will man die Park- und Erholungsflächen wirklich schützen, so kommt man doch zu ganz anderen Ergebnissen!

Wer verdirbt denn die Erholungsmöglichkeiten im Tiergrten? Etwa die Straßenbahn, die keinen Qualm oder Abgase, bei gutem Pflaster auch fast gar keinen Staub macht und deren Geräusch in dem Hupen und Surren der Autos jedenfalls im Tiergarten (in schmalen Straßen mit Kurven ist es allerdings anders) ganz untergeht? Oder sind es nicht vielmehr die Automobile, die durch ihre Abgase die Luft unerträglich verderben, sie für Menschen vergiften und mit den Jahren auch den Baumwuchs (vgl. Unter den Linden) zerstören werden? Also käme doch höchstens eine

[1]) Anmerkung der Schriftleitung. Dieser Aufsatz liegt schon seit einiger Zeit, es ist daher nicht ausgeschlossen, daß die städt. Pläne sich inzwischen schon wieder geändert haben. Immerhin bleibt die Frage interessant. —

Einschränkung der Autos, nicht aber der elektr. Straßenbahnen in Frage! (Die amtlichen Stellen scheinen sich dieser Auffassung auch nicht ganz verschließen zu wollen, da sie für später die Sperrung der Bellevueallee für Autos und Sperrung der Fasanerieallee für Lastfuhrwerke vorsehen.) Die Privatautos, Last- und Taxameter-Automobile wird man weder einschränken können noch wollen, aber die Autoomnibusse, die besonders unangenehme und schädliche Ausdünstungen erzeugen, kann man im Tiergarten vermindern, wenn man an ihrer Stelle den Straßenbahnverkehr verstärkt. Statt der Straßenbahn müßten die Autobusse von der Charlottenburger Chaussee verschwinden und um den Tiergarten herumgeführt werden, ein Vorgang, der der Elektrisierung der Stadtbahn entsprechen und ebenso modern, d. h. zeitgemäß sein würde wie diese[2])!

Bei der heute in weiten Kreisen verbreiteten Voreingenommenheit gegen die elektr. Straßenbahnen ist nicht zu vergessen, daß gerade die ausländische Großstadt, die meist zum Vergleich herangezogen wird, nämlich London, zwar in der City keine Straßenbahnen hat, wohl aber in den Außenbezirken. Dem würde für Berlin entsprechen, daß die Straßenbahn zwar in der Nähe des Brandenburger Tores (in einer weniger befahrenen Straße, z. B. dem Kupfergraben) endet, daß sie aber unbedingt die Ausfallstraße selbst, d. h. Charlottenburger Chaussee—Bismarckstraße—Kaiserdamm—Heerstr. usw., möglichst auf eigenem Fahrdamm durchfährt. Das ist, wenn eine Untergrundbahn zu teuer ist, und sie wird bei der lockeren Bebauung der Heerstr., die in der neuen Bauordnung festgelegt ist, kaum rentabel werden, zumal die Anlieger der Heerstr. meist eigene Autos besitzen, die beste Lösung! Wer einmal mit der Linie 75 nach Pichelsberge usw. gefahren ist, wird die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn auf dieser geradlinigen Strecke bestätigen müssen.

Warum soll diese günstige Ausfallverbindung künstlich verlangsamt werden? Das würde aber durch die von den Amtsstellen vorgeschlagene Umlegung der Straßenbahn um den Tiergarten herum mit ihren vielen unvermeidbaren Kurven und Straßenkreuzungen geschehen; viele neue Gefahrenpunkte würden entstehen, eine bisher gute Wohngegend würde so sehr an Wert verlieren, daß der Gewinn für das Kroll-Opernhaus keinen Ausgleich schaffen könnte, weder für die Besucher, noch viel weniger aber für die Straßenbahn, die ja trotz der Vereinigung der Verkehrsunternehmungen in städt. Hand die Rentabilität nicht ganz außer acht lassen und ihre Linien nicht auf den Theaterbesuch, der täglich nur zweimal, zu Beginn und am Ende der Vorstellung, Verkehr bringt, zuschneiden kann.

Wie der Gedanke, den Bellevuepark zu durchschneiden, überhaupt ernsthaft erwogen werden kann, ehe nicht ganz unhaltbare Zustände herrschen (etwa wie am Potsdamer Platz, vgl. Ministergärten-Durchbruch), ist einfach unverständlich! Das abgeschnittene, zum Großen Stern geschlagene Stück würde selbst bei Beibehaltung der gärtnerischen Anlagen rettungslos und ganz überflüssigerweise „Verkehrsfläche" werden (vgl. die Rosenanpflanzung auf der Verkehrsinsel im Großen Stern, die niemand genießen kann!). Tiergarten und Bellevuepark bilden die einzigen, wirklich großen Parkanlagen in der Mitte Groß-Berlins; dieses Erbe ungeschmälert zu erhalten, dürfte eine Ehrenpflicht für alle Zeiten sein!

Aber auch vom rein verkehrstechnischen Standpunkt aus dürfte die Straßenbahnumlegung nicht zu empfehlen sein. Unterstellt man als wünschenswert, den Verkehr zu trennen, worüber die Ansichten geteilt sein dürften, so würde man durch diese Trennung immer nur den Teil der Charlottenburger Chaussee vom Brandenburger Tor bis zum Bahnhof Tiergarten entlasten. Hier würde und müßte der Verkehr wieder zusammengeführt werden, da eine getrennte Weiterführung über den Bahnhof Tiergarten hinaus wirtschaftlich nicht möglich ist. Ein Zusammenfließen des Verkehrs gerade an dieser Stelle, die schon heute eine gewisse Gefährlichkeit besitzt und bei Anlegung der schon lange geplanten Querverbindung vom Zoologischen Garten nach Moabit reichlich überlastet werden wird, würde die Schaffung eines neuen Gefahrenpunktes bedeuten. Eine Verkehrsverbesserung kann jedenfalls in diesen Maßnahmen nicht erblickt werden.

Als Hauptvorteil nimmt der amtliche Vorschlag für sich in Anspruch, daß er eine Entlastung vor dem Brandenburger Tor dadurch erzielt, daß die aus der Dorotheenstr. kommenden elektr. Bahnen nicht mehr über diesen Platz zu fahren und dort den Verkehr zu kreuzen brauchen, sondern ziemlich geradeaus in die Zeltenallee einlaufen können. In der Entlastung des Platzes vor dem Brandenburger Tor liegt wohl auch der Hauptbeweggrund für das ganze Projekt! Bei oberflächlicher Betrachtung scheint hierin wirklich ein Vorteil zu liegen; bei genauerem Eindringen in die Verkehrsprobleme muß man sich aber überzeugen, daß diese Verkehrserleichterung nur aus einer künstlich geschaffenen Erschwerung folgt, daß man also auch auf anderem Wege das gleiche Ziel erreichen kann! Diese Erschwerung ist am Brandenburger Tor dadurch herbeigeführt worden, daß man eine Kreuzung der aus der Dorotheenstr. kommenden Straßenbahnen mit dem Verkehr von den „Linden" zum „Knie" durch die Anwendung des Prinzips des Kreisverkehrs auf den hierzu in seinem jetzigen Zustand ganz ungeeigneten Platz geschaffen hat.

Die Platzanlage stammt noch aus dem Frieden und ist für die geradlinige Durchführung des Ost-West-Verkehrs eingerichtet; sie müßte für einen Kreisverkehr erst umgebaut werden. Jetzt muß der Verkehr von den „Linden" durch die beiden nördlichen Portale hindurch und dann einen Viertelkreis nach Norden fahren, um nach Westen und Süden umzubiegen und schließlich wieder nach Westen in die Charlottenburger Chaussee einzulenken. Bei dieser doppelten „S"-Kurve gerät der gesamte Verkehr auf die Straßenbahnschienen! (Vgl. Abb. 1, S. 167, Brandenburger Tor mit Eintragung der Verkehrsbänder im jetzigen Zustand.) Ohne das Prinzip und die Vorteile des Kreisverkehrs zu opfern, ließe sich, wie Abb. 2, S. 167, zeigt, der Ost-West-Verkehr auch so führen, daß er die Straßenbahngeleise aus der Dorotheenstr. zur Charlottenburger Chaussee überhaupt nicht berührt. Eine weitere Verbesserung könnte dadurch erreicht werden, daß die Straßenbahngeleise etwas mehr nördlich gelegt werden, so daß auch die Weiche auf dem Platz soweit aus dem Verkehr herausgerückt wird, daß sie, selbst wenn unmittelbar an ihr Doppelwagenzüge halten müssen, kein Hindernis für den Ost-West-Verkehr mehr bilden würde. Dabei ist ein Eingriff in das architektonische Bild des Platzes noch vermieden; wenn er in Kauf genommen und z. B. die unschönen Marmorbalustraden beseitigt werden, so kann die verkehrshindernde Weiche noch weiter nördlich gelegt werden, so daß sie den Verkehr auf dem Platz in keiner Weise mehr berührt. Eine Kreuzung der nord-südlich fahrenden Straßenbahnen, die hier aber nicht zur Erörterung stehen, mit dem Ost-West-Verkehr und dem Verkehr von und nach Nordwesten (Moabit) ist natürlich ebenso wie überhaupt die Kreuzung des Ost-West- mit dem Nord-Süd-Verkehr in allen Fällen unvermeidlich: aber die künstliche Kreuzung des Ost—West-Auto- und Fuhrwerk-Verkehrs mit dem an sich gleichgerichteten Ost-West-Straßenbahnverkehr sollte je eher je besser wieder abgeschafft werden! Damit würde auch der wichtigste Grund wegfallen, der für eine Verlegung der Straßenbahnen ins Feld geführt werden kann.

Als zweiter Hauptverkehrspunkt in dem zur Erörterung stehenden Teil der Charlottenburger Chaussee vom Brandenburger Tor bis zum Bahnhof Tiergarten wäre noch der Große Stern zu betrachten. Da an dieser Stelle der Verkehr erheblich schwächer ist als am Brandenburger Tor, wie Zählungen ergeben haben, weil nämlich viele Wagen in die Siegesallee abbiegen, so ist auch eine besondere Schwierigkeit nicht mehr vorhanden, seitdem der Kreisverkehr, verbunden mit einem Umbau des Platzes, eingeführt ist. Der zur Diskussion stehende Ost—West-Straßenbahnverkehr ist schon jetzt so um den „Stern" herumgeführt, daß eine Berührung mit dem übrigen Ost—West-Verkehr nicht stattfindet. Die Frage, ob die von Moabit kommenden Straßenbahnen, die am Großen Stern die Charlottenburger Chaussee kreuzen, etwa zweckmäßig umgelegt werden können, soll hier nicht angeschnitten werden; jedenfalls sind diese Bahnen für den Ortsteil Moabit, der mit Verkehrsverbindungen nur schwach versorgt ist (es fehlt z. B. die Möglichkeit, eine Untergrundbahn zu benutzen), unentbehrlich. Vielleicht bietet sich bei der Schaffung der schon lange geplanten Nord-Süd-Verbindung vom Zoologischen Garten nach Moabit eine Gelegenheit, einige Straßenbahnen vom Gr. Stern zu entfernen.

Eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse zeigt als einzigen, positiven Gewinn die Möglichkeit, die Krolloper auf mehreren Straßenbahnlinien zu erreichen; eine Entlastung des Platzes am Brandenburger Tor läßt sich, wie gezeigt wurde, auch auf andere Weise erzielen. Dagegen ergeben sich folgende Nachteile:

1. Zerstörung des südlichen Teils des Bellevueparks, Entwertung der Händelstraße, Beeinträchtigung des nördlichen Teils des Tiergartens.
2. Der Ausfallverkehr in Richtung Spandau wird verlangsamt und für die Straßenbahn unrentabel.
3. An Stelle der entfernten Straßenbahnen werden Autobuslinien durch die Charlottenburger Chaussee gelegt werden müssen, die eine weitere Verqualmung des Tiergartens bewirken.

[2]) U. W. ist z. B. das Bois de Boulogne in Paris für Autos gesperrt. —

4. Neue Kreuzungs- und Gefahrenpunkte (Kreuzung des Spreeweges, der Brückenallee vor Einfahrt in die Händelstraße und Einmündung des Verkehrs in die Charlottenburger Chaussee am Bahnhof Tiergarten) werden geschaffen.

Aus diesen Gründen ist eine Belassung der Straßenbahn in der Charlottenburger Chaussee dringend zu wünschen!

Es bliebe noch die Frage zu erörtern, ob nicht die Straßenbahn in der Charlottenburger Chaussee eine günstigere Lage erhalten könnte: Selbstverständlich würde eine Bahn auf eigenem Fahrdamm dem jetzigen Zustand vorzuziehen sein; allerdings würden dazu erhebliche Geldmittel notwendig sein, die bei den vielen dringenderen Verkehrsaufgaben zur Zeit kaum flüssig zu machen sind. Für eine Straßenbahn auf eigenem Fahrdamm bieten sich in der Charlottenburger Chaussee drei Möglichkeiten:

1. Die Bahn wird in den südlichen Reitweg der Charlottenburger Chaussee gelegt. Gegen diese Lösung würden allerdings die Interessen der geringen Zahl von Reitern und der gewichtige Umstand sprechen, daß die Straßenbahn dann am Brandenburger Tor und am Knie den Fahrdamm der Charlottenburger Chaussee überqueren müßte, wodurch zwei neue Verkehrshindernisse entständen!

2. Die „Elektrische" wird auf eigenem Bahnkörper in die Mitte der Charlottenburger Chaussee verlegt und die beiden dadurch entstehenden Fahrdämme werden seitlich bis zu den Baumreihen verbreitert, ohne die Bäume zu fällen. Auch bei dieser Lösung würde die Straßenbahn am Brandenburger Tor und am Knie den Fahrdamm — allerdings nur je einen, also nur eine Verkehrsrichtung — kreuzen müssen, so daß Verkehrshindernisse entständen.

3. Die Straßenbahn wird auf die Nordseite der Charlottenb. Chaussee in Grünstreifen auf oder neben den Fußweg verlegt, der ev. entspr. zur Seite gerückt werden müßte.

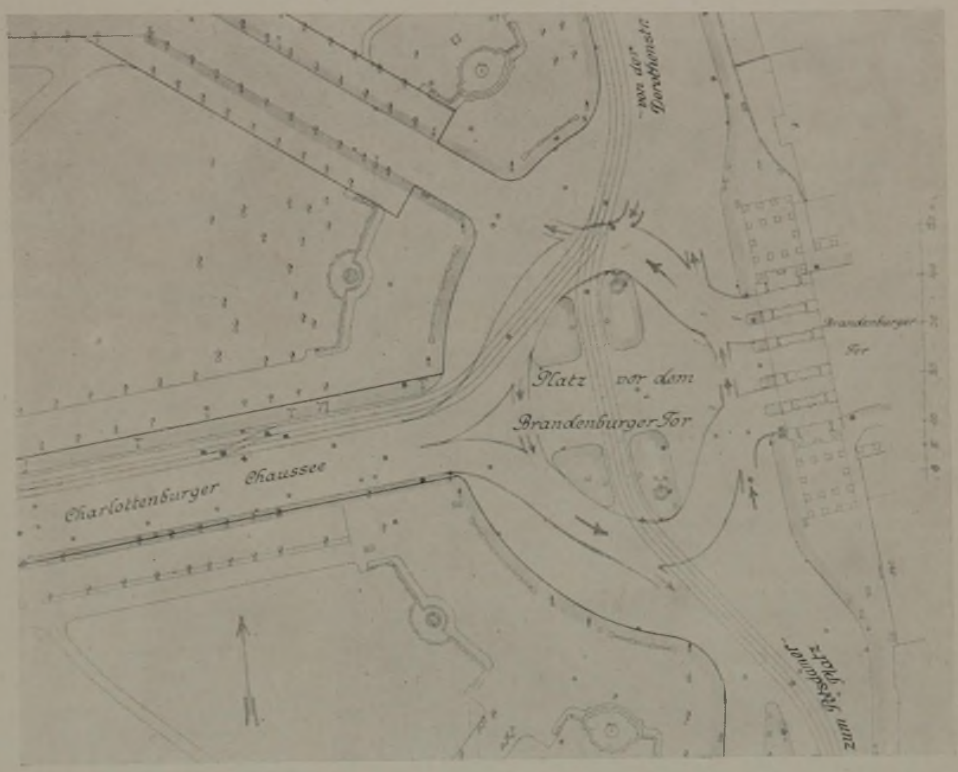

Abb. 1. Platz vor dem Brandenburger Tor im heutigen Zustand mit Eintragung der Verkehrsbänder. Der ges. Ost-West-Verkehr (vom Brandenburger Tor zur Charlottenburg. Chaussee) geht über die Straßenbahngleise (einschl. Weiche!), die den Ost-West-Verkehr (aus der Dorotheenstr. zur Charlottenburger Chaussee) vermitteln, hinweg.

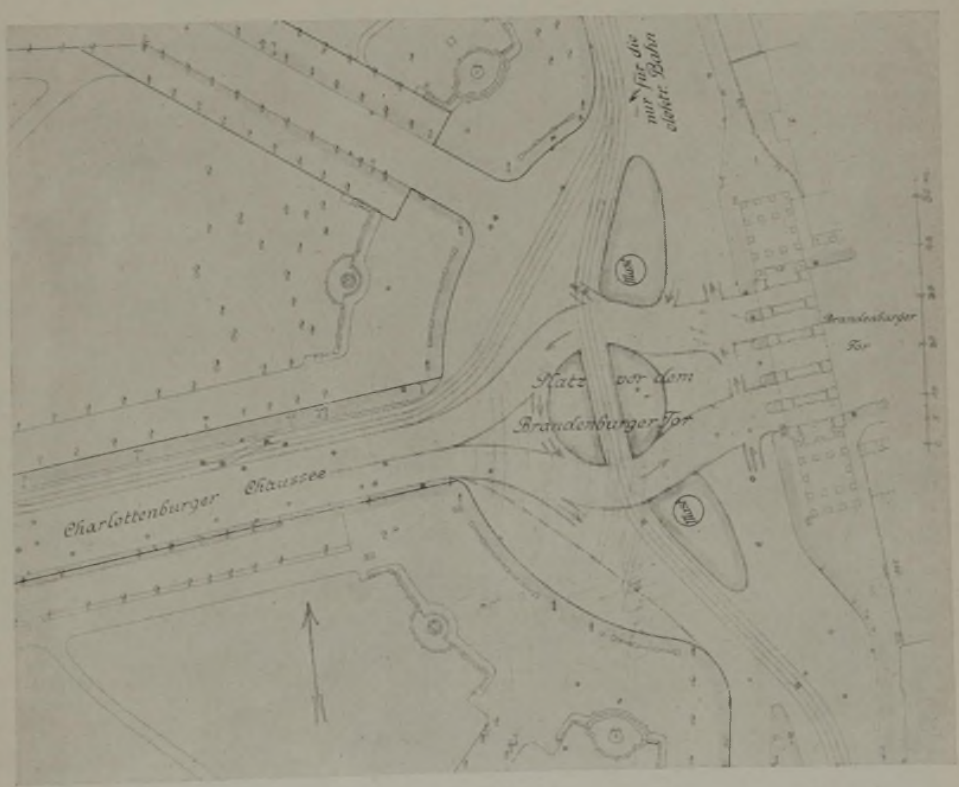

Abb. 2. Platz vor dem Brandenburger Tor nach Herrichtung für den Kreisverkehr mit Eintragung der Verkehrsbänder. Der Ost-West-Straßenverkehr (von der Dorotheenstraße zur Charlottenburger Chaussee) ist von dem übrigen Ost-West-Verkehr (vom Brandenburger Tor zur Charlottenburger Chaussee) räumlich getrennt.

Die bei den ersten beiden Lösungen erwähnten Fahrdammkreuzungen entständen in diesem Falle nicht, wenn der Wagen- und Straßenbahnverkehr am Brandenburger Tor in der Art der Abb. 2 getrennt wird. Im Tiergarten selbst brauchen nur wenige Bäume gefällt zu werden, besonders wenn die Straßenbahn auf den jetzigen Fußweg gelegt wird, da auf dem neu anzulegenden Promenadenweg größere Bäume ruhig stehen bleiben könnten, ohne den Fußgängerverkehr nennenswert zu stören. Da die Charlottenburger Chaussee von Spaziergängern schon jetzt infolge der Verqualmung durch die Autos nach Möglichkeit vermieden wird, ist das Opfer eines Streifens von wenigen Metern Breite für einen neuen Fußweg hier am wenigsten schmerzlich für die Erholung suchende Bevölkerung. Zum Ausgleich können die Autobuslinien im Tiergarten eingeschränkt werden, wenigstens brauchen sie aber nicht vermehrt zu werden und die bisher verkehrsfreien Teile des Tiergartens bleiben auch in Zukunft dem Verkehr entzogen.

Aus der Charlottenburger Chaussee würde dann auf diese Weise eine vorbildliche Ausfallstraße geschaffen, die sich über die Bismarckstraße, Kaiserdamm und Heerstraße, in denen die „Elektrische" schon jetzt auf der rechten Seite des Hauptfahrdammes und zwar mit eigenem Bahnkörper als „Schnellstraßenbahn" fährt, weit hinaus in die Außengebiete fortgesetzt. —

Vermischtes.

Städtebauausschuß Groß-Berlin. Im Jahre 1906 wurde der Architektenausschuß Groß-Berlin durch die Vereinigung Berliner Architekten und den Architektenverein zu Berlin gebildet. Der Ausschuß hat unter Führung von March, Stübben, und zuletzt Bodo Ebhardt während seines Bestehens eine für Berlin erfolgreiche Tätigkeit ausgeübt. Während der Inflationszeit hatte der Ausschuß seine Tätigkeit eingestellt und sich aufgelöst. Da die Zeit zu seiner Betätigung jetzt wieder geeignet erscheint, so ist der Ausschuß auf Anregung des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin unter Beteiligung sämtlicher maßgebenden Berliner Verbände, nämlich des Landesbezirks Brandenburg, des Bundes deutscher Architekten (B. D. A.), der Märkischen Arbeitsgemeinschaft der Freien deutschen Akademie des Städtebaues und des Architekten- und Ingenieurvereins neu ins Leben gerufen worden. Der Ausschuß, dem die bekanntesten Berliner Städtebauer angehören, ist kürzlich zu einer konstituierenden Sitzung zusammengetreten und hat zu seinem ersten Vorsitzenden Geheimrat Bodo Ebhardt, zum ersten stellvertr. Vorsitzenden Prof. Dr.-Ing. Giese, und zum zweiten stellvertretenden Vorsitzenden Prof. Poelzig, der im Ausschuß gleichzeitig die Architektenvereinigung „Der Ring" vertritt, gewählt. Ferner gehören dem Ausschuß an: Stadtbaurat a. D. Berg, Arch. Bielenberg, Baurat Dr.-Ing. Bousset, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. de Thierry, Prof. Dr.-Ing. Peter Behrens, Prof. Geßner und Arch. Henry Groß. —

Geplante Auslandsanleihe der Stadt Berlin von 120 Mill. M. Der Magistrat hat der Stadtverordneten-Versammlung eine Vorlage am 28. Okt. d. J. vorgelegt, die eine Auslandsanleihe für produktive Zwecke von 120 Mill. Mark vorsieht. Sie ist für folgende Zwecke bestimmt:

A. Schnellbahnen.

1. Untergrundbahn Alexanderplatz—Lichtenberg—Friedrichsfelde.

Gesamtkosten		75 000 000	
Es sollen gedeckt werden:			
a) aus Zuschüssen des Landarbeitsamtes	5 000 000		
b) langfristigen Notstandsdarlehen	20 000 000	25 000 000	
c) der Rest aus Anleihe mit		50 000 000	
Für 1927 sind davon an Anleihe erforderlich		25 000 000	
Durch die England-Anleihe *) sind gedeckt		16 800 000	
Mithin Anleihebedarf f. 1927 noch			8 200 000 RM.

2. Schnellbahn Gesundbrunnen — Neukölln.

a) Abänderung der Linienführung zwischen Grunerstraße und Brückenstraße einschl. der Kosten der Straßen-, Brücken- und Viaduktumbauten an der Jannowitzbrücke aus Anlaß der abgeänderten Linienführung (4,4 + 4,2 Millionen	8 600 000 RM.
b) Erweiterung des Tunnelprofils bei der Schnellbahn Gesundbrunnen—Neukölln zu massiven Leitungskammern	1 000 000 „

3. Verlängerung der Westend-Linie der Hochbahn vom Bahnhof Stadion bis zur Charlottenburger Chaussee . . . . . 2 500 000 „

4. Verlängerung der Nordringlinie der Hochbahngesellschaft vom Bahnhof Nordring bis zur Maximilianstraße . . . . 4 000 000 „

5. Restbaukosten für die dem Hochbahnvertrag vom 10. Juli 1926 entsprechende Fertigstellung der Nordsüdbahn . . . . . 6 340 000 „

*) Durch die Anleihe-Beratungsstelle wurden 3,5 Mill. £ bewilligt, die nach dem Auszahlungskurs 67 Mill. M. für die Stadtkasse ergaben. —

		Übertrag	30 640 000 RM
6. Restbaukosten für die Fertigstellung des Gemeinschaftsbahnhofes Nollendorfplatz			
Zur Verfügung gestellt	1925	1 150 000	
	1926	600 000	
		1 750 000	
Aus der 6 v. H. Goldanl. 1924 zu decken		1 500 000	
		noch erforderlich	250 000 „
		Summe A:	30 890 000 RM.
B. Straßenbahnen.			
Erweiterungen des Gleisnetzes, von Bahnhöfen, der Hauptwerkstatt, Verlegung von Speisekabeln und Vermehrung des Wagenparkes			25 000 000 „
C. Eisenbahnen.			
Beitrag an die Reichsbahn für Errichtung eines Vorortbahnhofes an der Zossener und Lichterfelder Vorortstrecke im Schöneberger Südgelände einschl. Nebenkosten, ferner Beitrag für Gleisumlegungen auf dem Messegelände und Gewährung eines Darlehens an die Reichsbahn zwecks Durchführung der Elektrifizierung auf der Strecke Kaulsdorf—Mahlsdorf . . zus.			3 840 000 „
D. Flugverkehr.			
Städt. Anteil an der Erhöhung des Gesellschaftskapitals der Flughafen G. m. b. H. von 4 Mill. auf 4,75 Mill. RM.			390 000 „
E. Elektrizitätswerke nach besonderer Vorlage			40 000 000 „
F. Stadtentwässerung.			
Neu- und Erweiterungsbauten			10 000 000 „
G. Fleischgroßmarkthalle.			
Restkosten			3 061 000 „
H. Meliorationen und Frühgemüsezucht.			
a) Meliorationen			2 000 000 RM.
b) Versuchsanlage zur Erzeugung von Frühgemüse			800 000 „
c) Erneuerungs- und Erweiterungsbauten auf städtischen Gütern			750 000 „
			3 550 000 RM.
J. Handel und Gewerbe.			
Erweiterung und verkehrliche Erschließung des Messe- und Ausstellungsgeländes (Deckung der im Jahre 1927 erforderlichen Beträge).			
a) Ankauf des forstfiskalischen Geländes		1 000 000	
b) Ankauf der Autohallen		481 000	
c) Entschädigung für die Versuchsanstalt für Handfeuerwaffen		351 000	
d) Entschädigung der Genossenschaft Eichkamp . . . rd.		621 000	2 453 000 RM.

Zusammenstellung.

A. Schnellbahnen	30 890 000	RM.
B. Straßenbahnen	25 000 000	„
C. Eisenbahnen	3 840 000	„
D. Flugverkehr	390 000	„
E. Elektrizitätswerke	40 000 000	„
F. Stadtentwässerung	10 000 000	„
G. Fleischgroßmarkthalle	3 061 000	„
H. Meliorationen u. a.	3 550 000	„
J. Handel und Gewerbe (Messewesen)	2 453 000	„
	119 184 000	RM.
Zur Abrundung usw.	816 000	„
Gesamtbetrag:	120 000 000	RM. —

Inhalt: Städtebauliches aus Trier. — Straßenbahn und Charlottenburger Chaussee. — Vermischtes. —

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