

HERAUSGEBER PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR



BAHNHOF KRUMME LANKE, EMPFANGSGEBÄUDE

PHOTO: LEONHARD, BERLIN-HALENSEE

Wände und Decke des Vordaches weißer Terranovaputz, mit Kunststeinsockel. Eiserne Fenster und Türen der Empfangshalle, Holzfenster hellolivgrün. Oberlichter der Türen schwarze Scheiben mit weißen Schriftbändern. Beleuchtung unter Vordach weiße Mattglasschalen in weißen elsenemallierten Fassungen

DIE VERLÄNGERUNG DER BERLINER SCHNELLBAHN THIELPLATZ—KRUMME LANKE

VON REG.-BAUMEISTER DR.-ING ALFRED WEDEMEYER, BERLIN

MIT 17 ABBILDUNGEN

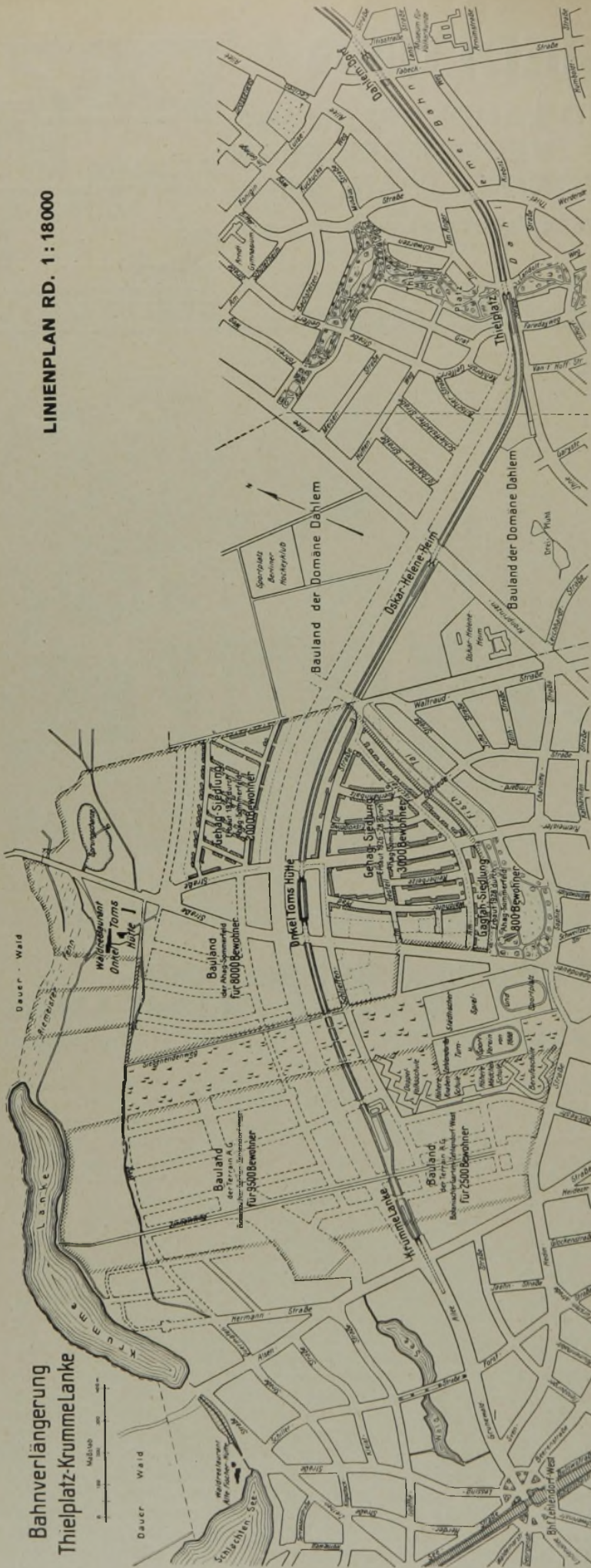
Im Jahre 1926 ist die Hoch- und Untergrundbahn durch Erwerb des Hauptteiles der Aktien in den Besitz der Stadt Berlin übergegangen, mit Ausnahme der etwa 2,8 km langen Dahlemer Strecke zwischen den Bahnhöfen Breitenbachplatz und Thielplatz. Diese war Eigentum des Fiskus, vertreten durch die Kommission für die Aufteilung der Domäne Dahlem, Dahlemlkommission, für deren Rechnung sie von der Hochbahngesellschaft betrieben wurde. Gelegentlich der 1920 erfolgten Bildung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin wollte der Fiskus das Eigentum der Dahlemer Bahn auf die Stadt übertragen. Diese lehnte aber den Antrag wegen der sehr hohen Zuschüsse für die nicht rentable Bahn ab. In dem anhängig gemachten Prozeß wurde durch Urteil des Reichsgerichtes vom 7. März 1924 die Begründung der Stadt bestätigt und festgestellt, daß die Dahlemer Bahn Eigentum des Fiskus ist.

Inzwischen hatte die Dahlemlkommission das im Einflußgebiet der Dahlemer Bahn liegende Gelände zum größten Teil verkauft und die Bahn hatte den mit ihr verfolgten Zweck erfüllt. Die Dahlemlkommission trat nun erneut mit dem Ersuchen an die Hochbahngesellschaft heran, das Eigentum und den Betrieb der Dahlemer Strecke

zu übernehmen. Diese ging dann am 1. Januar 1928 in den Besitz der Stadt über. Gelegentlich der Verhandlungen wurde die Verlängerung der Schnellbahn nach Zehlendorf erwogen. Von den vom Bezirksamt Zehlendorf geplanten beiden Trassen, eine durch die Cecilien- und Hauptstraße zum Bahnhof Zehlendorf-Mitte und die andere mehr westlich verlaufende zum Bahnhof Zehlendorf West, wurde die letztere gewählt, da hierfür der erforderliche Geländestreifen bereits im Generalbebauungsplan ausgewiesen war. Außerdem wird durch diese Linie ein für den Ausflugsverkehr bedeutungsvolles Waldgebiet mit Badegelegenheiten an der Krümmen Lanke und dem Schlachtensee erschlossen und die in späterer Zukunft erwünschte Verlängerung zu dem südlich der Berlin-Potsdamer Bahn liegenden städtischen Düppeler Gelände ermöglicht. Ferner wurden von dem Sommerfeld-Konzern Wohnbaugeländebesitz zur Verfügung und weitere Leistungen in Aussicht gestellt, die die Stadt Berlin von einer nennenswerten finanziellen Beteiligung befreite.

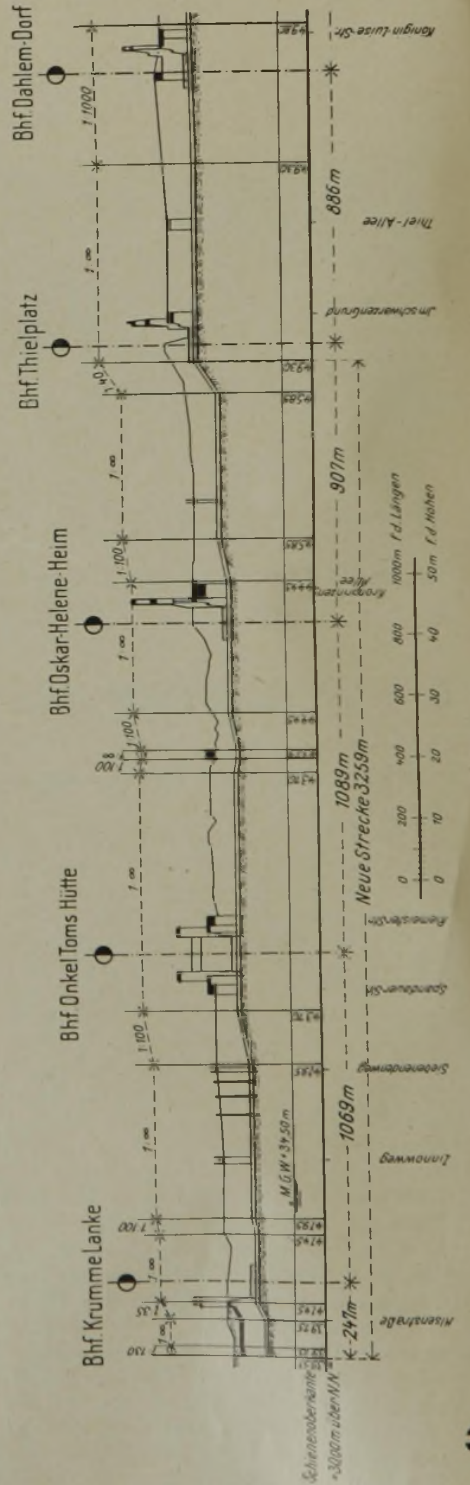
Der Sommerfeld-Konzern umfaßt drei Firmen, die sich für den vorliegenden Zweck zu einem Bahnbaukonsortium zusammengeschlossen haben: Allgemeine Häuserbau - A. - G. von 1872 Adolf

LINIENPLAN RD. 1:18000

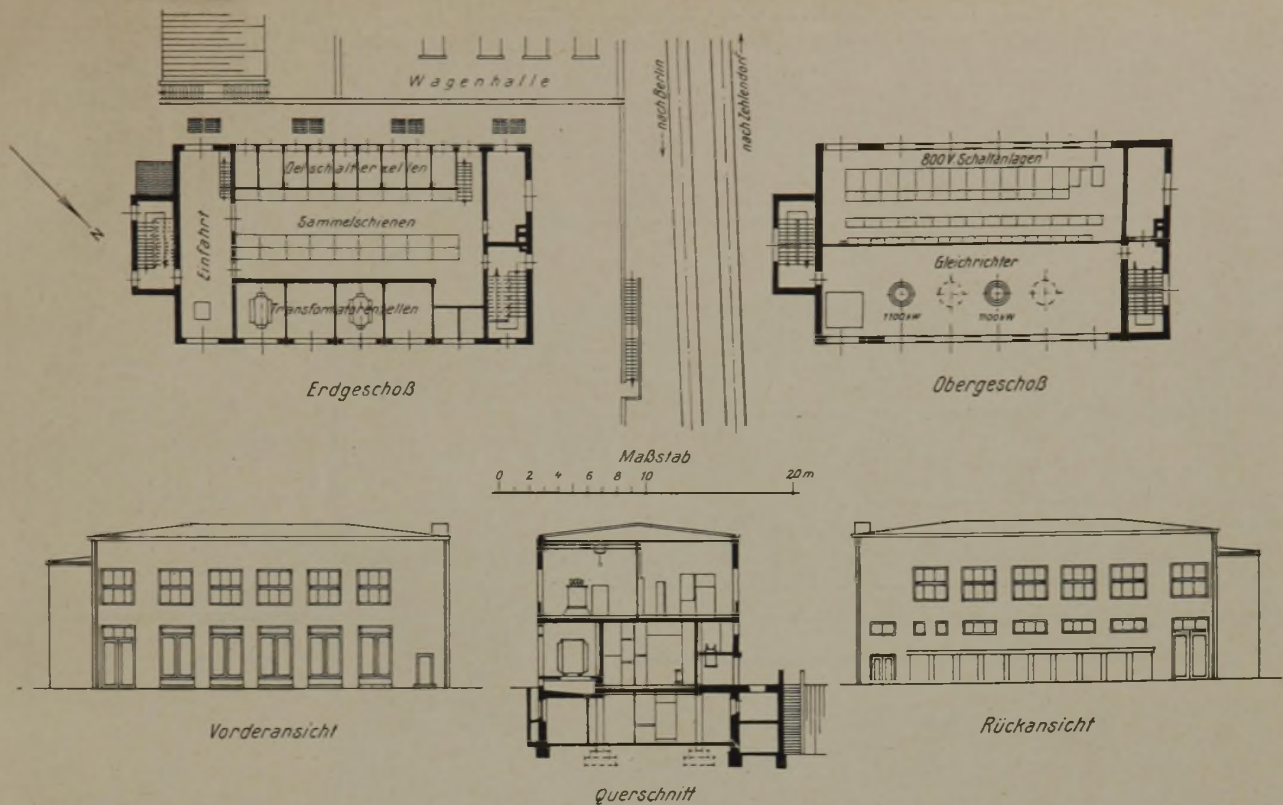


Bahnverlängerung Thielplatz-Krumme Lanke

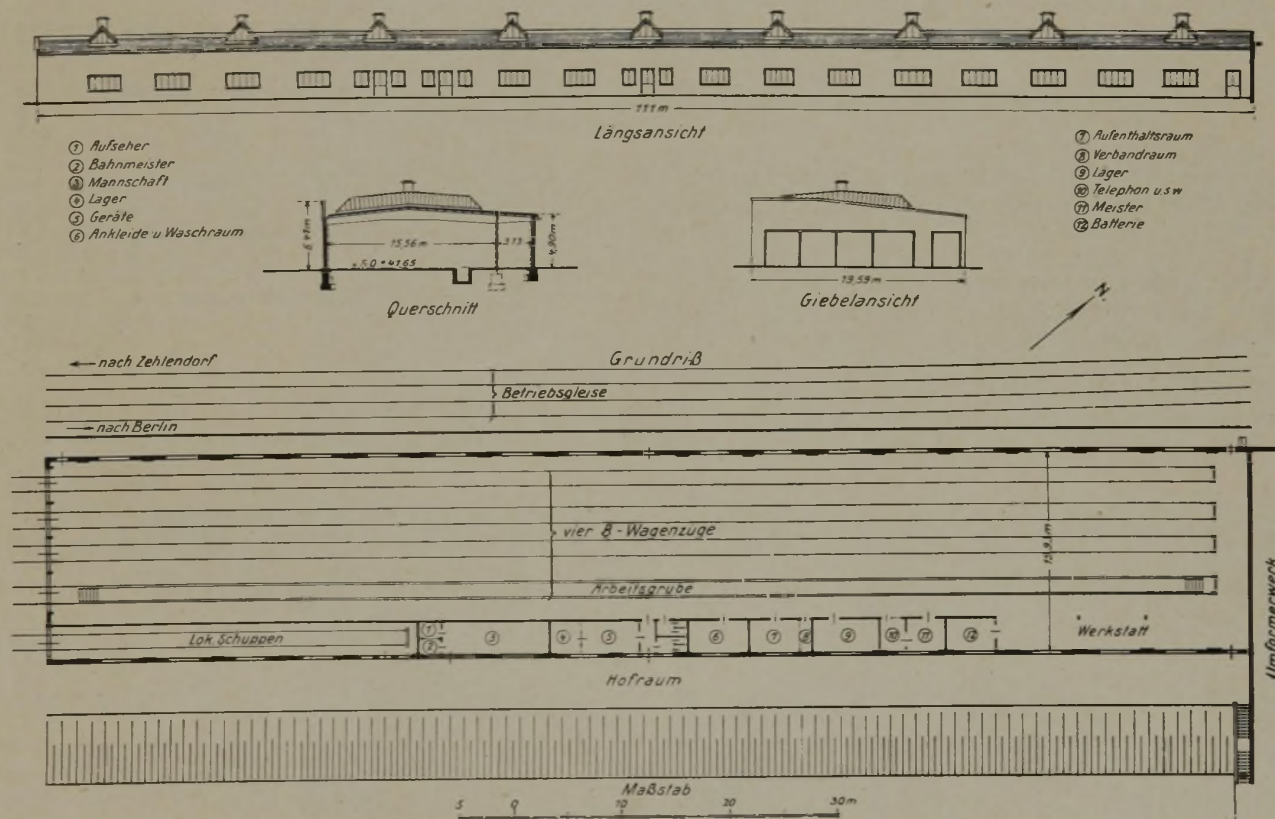
PROFILSCHNITT
1: 25000 LÄNGEN
1: 1250 HÖHEN



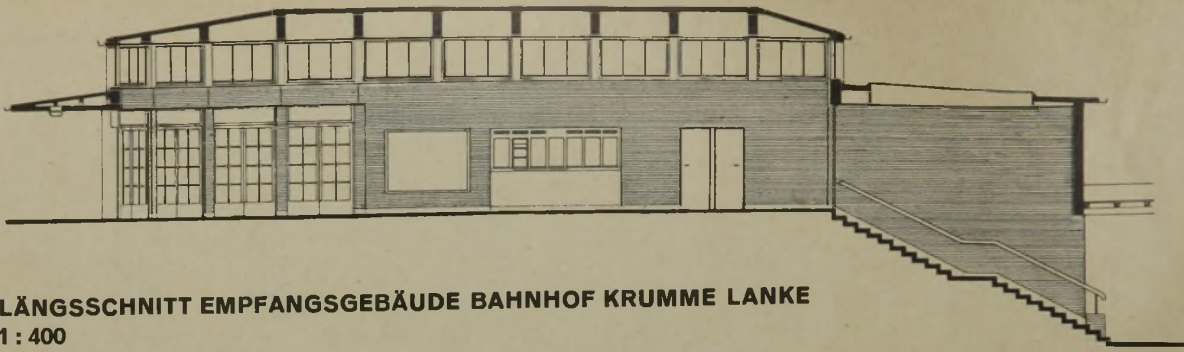
DIE VERLÄNGERUNG DER BELINER SCHNELLBAHN THIELPLATZ-KRUMME LANKE



UMFORMERWERK ZEHLENDORF. GRUNDRISS, ANSICHTEN UND SCHNITT. 1: 500

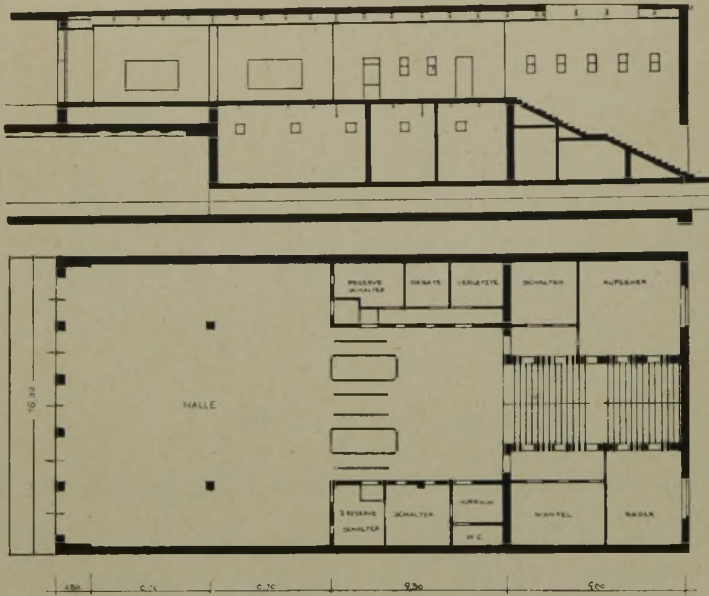


6



LÄNGSSCHNITT EMPFANGSGEBÄUDE BAHNHOF KRUMME LANKE
1 : 400

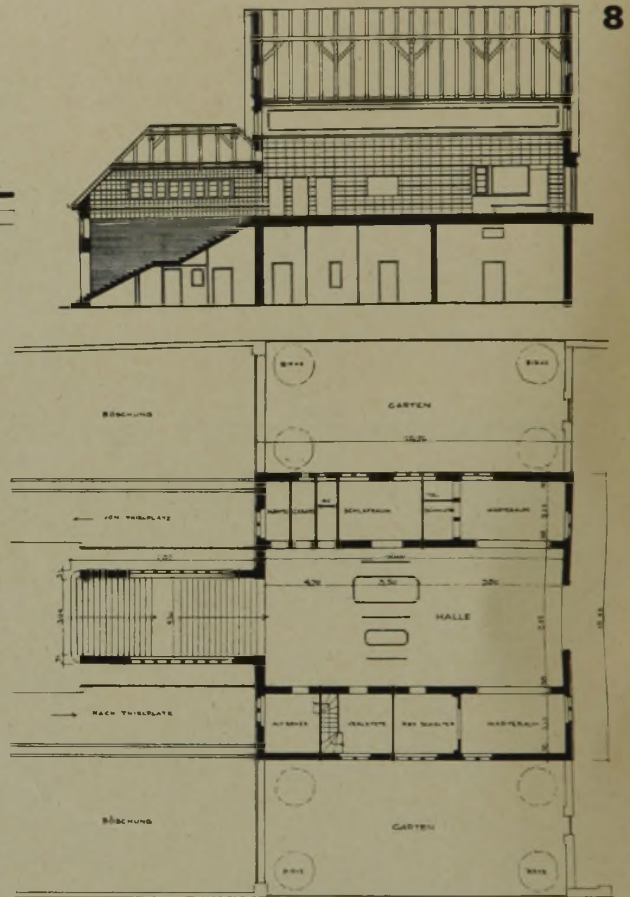
7



LÄNGSSCHNITT UND GRUNDRISS VOM EMPFANGS-
GEBÄUDE DES BAHNHOFES ONKEL TOMS HÜTTE
1 : 400

8 (RECHTS) LÄNGSSCHNITT UND GRUNDRISS
VOM EMPFANGSGEBÄUDE DES BAHNHOFES
OSKAR HELENE-HEIM 1 : 400

DIE VERLÄNGERUNG DER BERLINER
SCHNELLBAHN THIELPLATZ-KRUMME LANKE



9



BAHNHOF OSKAR HELENE-HEIM

Wände Rathenower Handstrichverblender. Tür-, Fensterumrahmungen, Brüstungsband und Sockelleiste Muschelkalk. Holzfenster, Türen und Giebelfeld hellolivgrün, Deckleisten, Dachüberstände und Gesimse weiß. Dach schiefergraue Pfannen. Schrift Bronzebuchstaben. U Bronze mit Mattglas.

Gelände zwischen der Dahlemer Grenze und dem Bahnhof Krumme Lanke von rund 37000^{qm} kostenlos zur Verfügung und führt den Rohbau der gesamten Verlängerungsstrecke Thielplatz-Krumme

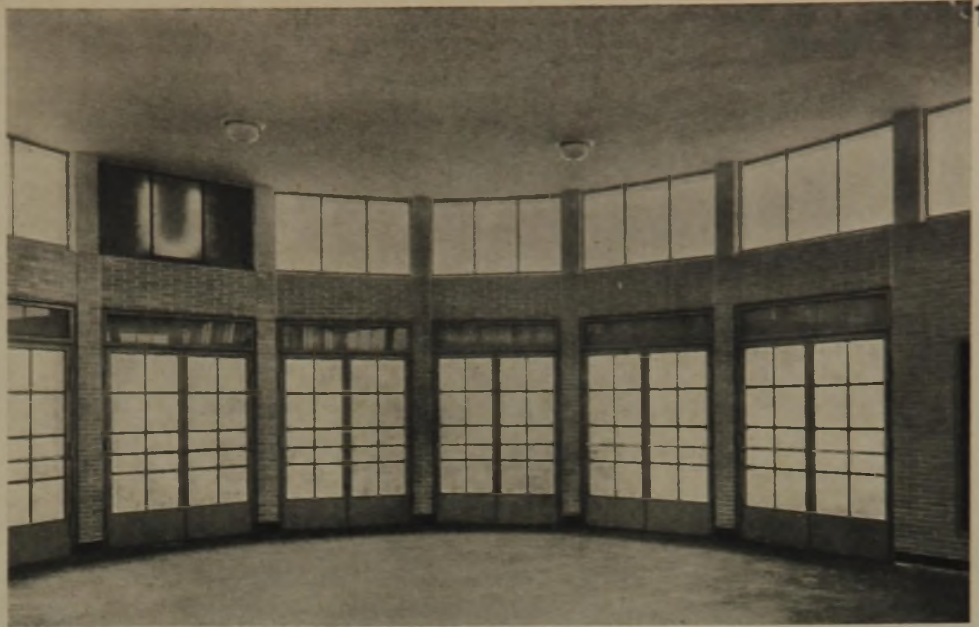
Lanke einschl. der Straßenüberführungen und des Bahnhofsgebäudes Krumme Lanke auf seine Kosten aus.

Mit den Bauarbeiten wurde Anfang April 1929 begonnen, und die neue Strecke konnte bereits am 22. Dezember 1929 eröffnet werden. Diese kurze Bauzeit von knapp neun Monaten ist durch die Verwendung eines elektrisch angetriebenen Eimerbaggers mit einer Leistung von 200 cbm^h (Abb. 15, S. 50) und mehrerer Lorenzüge, die den ausgehobenen Sand auf Gleisanlagen zur Aufhöhung des Geländes, der Brücken und Straßen abrollten, erzielt worden.

Die neue Bahnlinie (Abb. 2 und 3, S. 26) läuft vom Bahnhof Thielplatz nach einem kurzen Bogen in gerader Linie auf 1300^m Länge durch ein noch unbebautes Gelände der Domäne Dahlem, in deren Mitte der Bahnhof Oskar Helene-Heim liegt. Von hier geht sie in einem schwachen Bogen auf 1700^m Länge im wesentlichen durch Geländestreifen, die vom Sommerfeld-Konzern zur Verfügung gestellt worden sind, zu dem vorläufigen Endpunkt, dem Bahnhof Krumme Lanke. Zwischen den Bahnhöfen Oskar Helene-Heim und Krumme Lanke durchschneidet die Bahn auf 150^m Länge eine Fläche, die sich im Besitz der Stadt Berlin befindet und als Grünfläche ausgewiesen ist. Sie verläuft

**BAHNHOF
KRUMME LANKE
EMPFANGSHALLE**

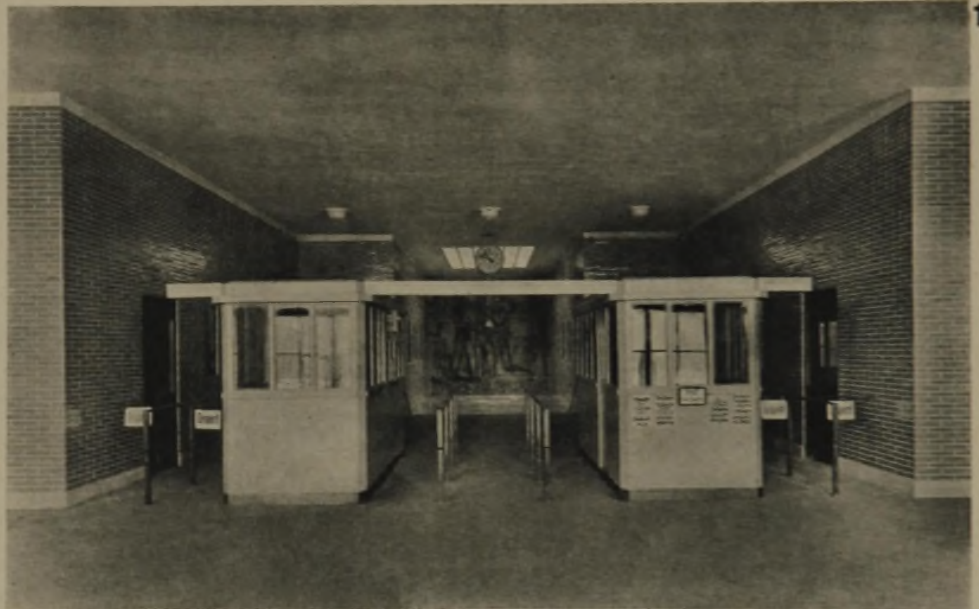
Fußboden Asphalt. Wände hellolivgrüne Siegersdorfer Keramik-Riemchen mit dunkelgrauem Kunststeinsockel. Oberer Teil der Wände und Decke weiß. Sperrholztüren und Passimeter hellolivgrün. Beleuchtung weiße Mattglas-schalen in weißen eisem-
emallierten Fassungen.



10

**BAHNHOF
ONKEL TOMS HÜTTE
EMPFANGSHALLE
BLICK GEGEN SPERRE**

Fußboden Asphalt. Wände gelbe Siegersdorfer Keramik-Riemchen mit Granitsockel. Decke weiß. Über der Treppe Oberlicht und Wandgemälde. Passimeter gelb. Eiserne Türen und Sperregeländer rot. Beleuchtung weiße Mattglas-schalen in weißen eisem-
emallierten Fassungen.



11

**BAHNHOF
OSKAR HELENE-HEIM
EMPFANGSHALLE
MIT WARTERAUM**

Fußboden Asphalt. Wände hellolivgrüne Siegersdorfer Keramik-Riemchen mit dunkelgrauem Kunststeinsockel. Oberer Teil der Wände und Decke weiß. Sperrholztüren und Bänke hellolivgrün. Beleuchtung weiße Mattglas-kugeln an Pendeln.



12

PHOTO ALBERT DAUE
BERLIN-SCHÖNEBERG

13



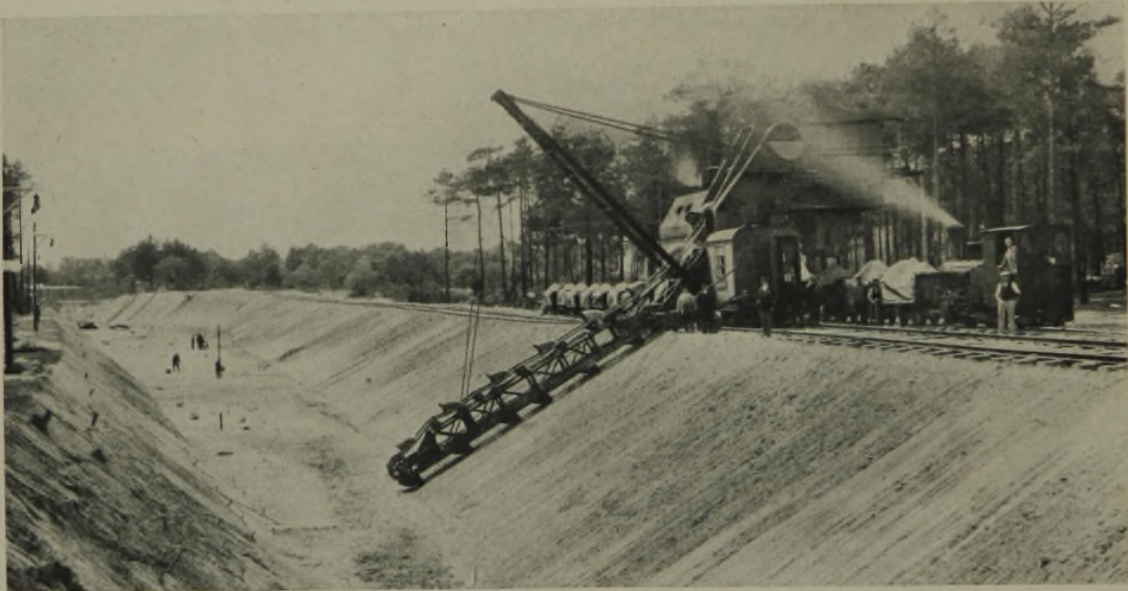
**HOLZBRÜCKE IM FREIGELÄNDE
DER STADT BERLIN**

14



EISENBETONBRÜCKE
Verkleidung IJseklinker in Riemchenformat

15



ELEKTRISCH ANGETRIEBENER EIMERBAGGER BEIM AUSHUB DES BAHNEINSCHNITTES
PHOTO ALBERT DAUE, BERLIN-SCHÖNEBERG

als Einschnittbahn auf Hinterland im Inneren der Baublöcke.

Der Bahnhof Oskar Helene-Heim (Abb. 8 und 9, S. 28, Abb. 12, S. 29) liegt mit seinem Eingang an der neu überbrückten Kronprinzenallee, und fügt sich das Empfangsgebäude in seiner architektonischen Gestaltung, die von dem Architekten Friedrich Hennings stammt, gefällig in die Waldumgebung ein. Zwischen den Bahnhöfen Oskar Helene-Heim und Onkel Toms Hütte befindet sich, als Verlängerung der Waltraudstraße, eine neue Brücke aus Eisenbeton mit Klinkerverkleidung (Abb. 14, oben). Der zwischen der Spandauer Straße und Riemeisterstraße (die ebenfalls neue Überbrückungen des Bahneinschnittes erhielten) liegende Bahnhof Onkel Toms Hütte (Abb. 7, S. 28, Abb. 11, S. 29) hat an jeder der beiden Straßen Eingänge erhalten, da er für den Ausflugsverkehr eine einflußreiche Bedeutung haben wird. Von diesem Bahnhof führt die Linie unter mehreren neuen Brücken (Abb. 13, oben) hindurch zu dem Endbahnhof Krumme Lanke (Abb. 1, S. 25, Abb. 6, S. 28, und Abb. 10, S. 29), dessen Eingang sich an der Alsenstraße befindet.

Die Bahnsteige haben die auf der Stammbahn vorhandene Länge von 110 m und eine Breite von 8 m erhalten. Für den Bahnhof Onkel Toms Hütte ist wegen des Ausflugsverkehrs eine größere Breite von rund 10 m und wegen der späteren Lage innerhalb eines Baublockes ein Oberlicht vorgesehen (Abb. 17, S. 31).

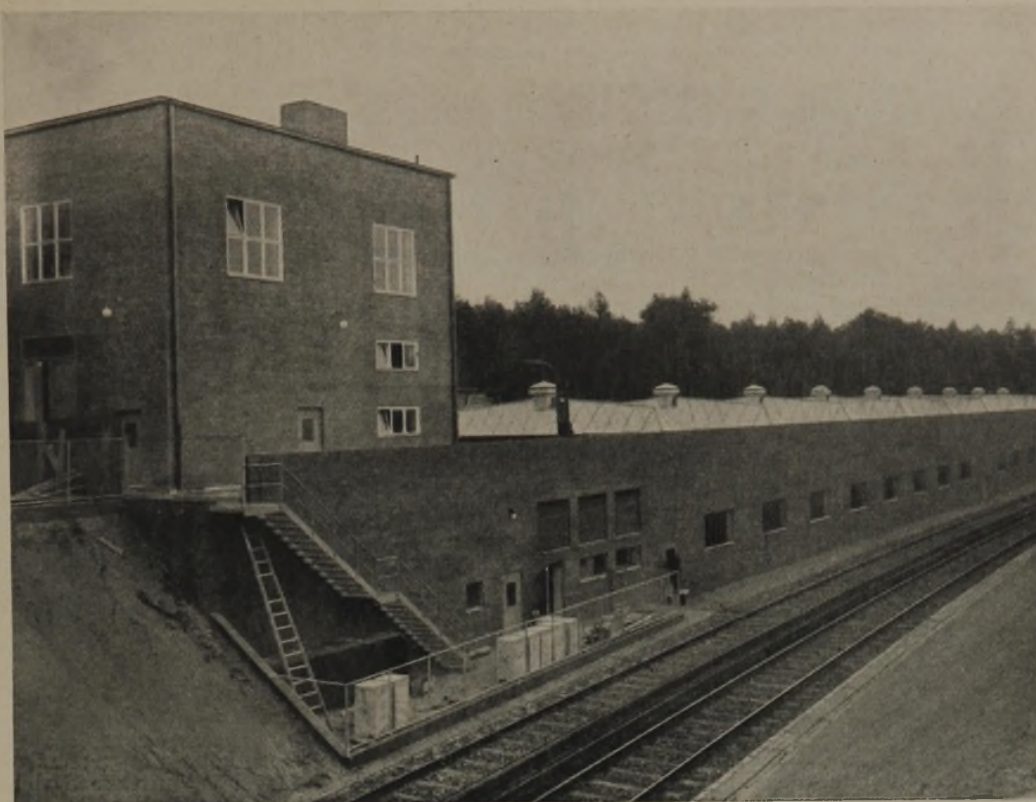
Mit Rücksicht auf den zu erwartenden starken Ausflugsverkehr der neuen Bahn hielt es die Aufsichtsbehörde für wünschenswert, die alte Wagenhalle am Bahnhof Thielplatz aufzugeben und sie in die Nähe des Bahnhofes Krumme Lanke zu verlegen. Die neue Halle kann vier Acht-Wagen-Züge aufnehmen und enthält außerdem eine Werkstatt und die erforderlichen Nebenräume (Abb. 5, S. 27).

Neben der Wagenhalle ist ein Umformerwerk, das die Bahn mit Strom versorgt, errichtet worden (Abb. 4, S. 27). Es entnimmt Drehstrom von 6000 Volt aus dem an der Birkbuschstraße in Steglitz gelegenen Umspannwerk der Bewag. Für die Umformung in Gleichstrom von 780 Volt sind zwei Großgleichrichter von je 11 000 Kilowatt aufgestellt. Für die spätere Weiterführung der Bahn ist noch Platz für zwei weitere Gleichrichter vorgesehen. Das Unterwerk wird automatisch bedient, und kann das Personal der Wagenhalle im Notfall hierzu herangezogen werden. Um das Umformerwerk gruppiert sich noch eine Wohnhausgruppe mit zehn Wohnungen von je 2½, einer von 3½ und zwei von je 4½ Zimmern einschl. Küche und Bad für Betriebsangestellte (Abb. 16, S. 31).

Die Entwürfe zu den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe Onkel Toms Hütte, Krumme Lanke, dem Umformerwerk, der Wagenhalle und Wohnhausgruppe stammen von dem Arch. Prof. Alfred Grenander, Berlin. Die Bauten fügen sich in ihrer neuzeitlichen Formgebung harmonisch in die vorhandenen Siedlungen ein.

**UMFORMERWERK
UND
WAGENHALLE
ZEHLENDORF**

16



Wände 1/2seklinter in Riemchenformat. Eisenfenster, Türen, Treppe, Regenrinnen und Abfallrohre hellolivgrün. Holzfenster weiß

**BAHNHOF ONKEL
TOMS HÜTTE
BAHNSTEIG**

17



Fußboden Asphalt. Eisenkonstruktion, Oberlichtsprossen, Dachuntersicht und hölzerne Seitenwände gelb. Oberlicht Drahtglasverglasung. Wände der Bahnsteighäuschen gelbe Siegersdorfer Keramik-Riemchen mit Kunststeinsockel. Holzbänke olivgrün

Das Verkehrsgebiet der neuen Bahn ist gegenwärtig im Bereich des Bahnhofes Oskar Helene-Heim mit rund 2000, des Bahnhofes Onkel Toms Hütte mit rund 7800 und des Bahnhofes Krumme Lanke mit rund 2200, also insgesamt mit rund 12 000 Einwohnern besiedelt. Bei voller Bebauung des Geländes können im Einflußgebiet des Bahnhofes Oskar Helene-Heim rund 3500, des Bahnhofes Onkel Toms Hütte rund 10 000 und des Bahnhofes Krumme Lanke ebenfalls rund 10 000, zusammen 23 000 Einwohner angesiedelt werden. Die Gesamtbewohnerzahl wird für den Ortsverkehr der neuen Bahn etwa 35 500 betragen. Neben dem Ausflugsverkehr wird der Ortsverkehr durch

die spätere Verlängerung zum Bahnhof Zehlendorf-West mit dem Übergang zur Wannesebahn noch eine Steigerung erfahren.

Von der Berliner Nordsüdbahn-Aktiengesellschaft ist der Oberbau in eigener Regie verlegt worden. Die elektrische Ausrüstung der Strecke haben die Siemens & Halske A.-G. und die Siemens-Schuckertwerke A.-G., die Stromzuleitung die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft ausgeführt. Die Signaleinrichtungen sind von den Vereinigten Eisenbahn-Signalwerken geliefert und eingebaut worden. An der Eisenlieferung sind die Firmen Steffens & Nölle, Gossen und Achcenich beteiligt gewesen. —

Städtebau. Gesamtgestaltung.

58. Siedlungsaufbau des Landes. Von Richter. Der Wert des auf der Grundlage guter Planunterlagen hergestellten Bebauungsplanes.

Westf. Wohnungsblatt 1929 Nr. 24.

59. Siedlung, Städtebau und Luftschutz. Von Großkreutz.

Die Wirkung der verschiedenen Bombenarten und die zu ihrer Ausschaltung oder Verringerung nötigen städtebaulichen und bautechnischen Maßnahmen.

Deutsches Wohnungs-Archiv 1930 Nr. 1.

60. Die Siedlungstätigkeit in Breslau. Mit einem vergleichenden Ausblick auf München. Von Kaiser.

Ein Überblick über die Entwicklung der Wohnungsverhältnisse in Breslau und über den Ausbau der Stadt durch neue Siedlungen und Parkanlagen.

Süddeutsche Bauzeitung 1930 Nr. 4.

61. Von der kommunalen Bodenwirtschaft. Von K. von Mangoldt. (Vgl. Nr. 39.)

DBZ. 1930 Nr. 9, Beil. Bauwirtschaft u. Baurecht Nr. 5.

Städtebau. Einzelgestaltung.

62. Rohlandpreis und Aufschließungskosten. Von Anton Hoenig.

„Die Straßenbaukosten mögen so hoch sein wie sie wollen, ihr Einfluß auf die Baulandkosten fällt niemals so schwer ins Gewicht wie der des Rohlandpreises. Die Aufschließungskosten mögen zwar absolut größer sein als der Rohlandpreis, das ändert nichts an der Tatsache, daß ihr Einfluß auf die Gesamtkosten relativ geringer ist als der des Rohlandpreises. Wirkungsvoller und erfolgreicher als alle Ersparungsmaßnahmen an den Aufschließungskosten ist die Verminderung übertriebener Rohlandpreise.“

Wohnung 1929/30 Nr. 11.

63. Die Sanierung von Altstädten. Notwendigkeit ihrer Förderung durch Mittel der Hauszinssteuer. Von P. Wolf.

Die wesentlichste Aufgabe des deutschen Städtebaues nach Beseitigung der Wohnungsnot wird es sein, durch einen allmählichen Gesundungsprozeß die alten Stadtteile zu verbessern, da ein weiteres Anwachsen der großen Städte wie bisher nicht zu erwarten ist. Hierzu gehört besonders die Sanierung von Altstädten. Die Gründe, die zur Sanierung von Altstädten Veranlassung geben, sind Forderungen der Hygiene, des Verkehrs, der Wirtschaft und der baupolizeilichen Sicherheit. Diese verschiedenen Gesichtspunkte werden eingehend geprüft, die Durchführung der Sanierung geschildert. Um diese zu ermöglichen, müssen Mittel der Hauszinssteuer zur Verfügung gestellt werden.

DBZ. 1930 Nr. 12, Beilage „Stadt u. Siedlung“ Nr. 2.

64. Zeilenbau-Siedlungen von Kay Fisker.

Die Zeilen laufen in einem Falle im Halbkreise, im anderen von Ost nach West. Hierfür besondere Grundrisse.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 2.

65. Die Großsiedlung Bad Dürrenberg im Landkreis Merseburg. Von Alexander Klein. (Vgl. Nr. 13.)

Wohnung 1929/30 Nr. 11.

66. Atrium-Siedlung. Ein Vorschlag von Uli Seeck zu einer neuartigen Gruppierung eingeschossiger Wohnhäuser. (Vgl. 1929 Nr. 197.)

Je vier Wohnungen liegen an einem durch Mauern geteilten Innenhof. Ein Vorschlag, der vieles für sich hat, aber dem, allerdings auch nicht unbestritten richtigen, Grundsatz des offenen Baublocks zuwiderläuft. Der Wohnungsgrundriß ist nur für Ost-West-Straßen denkbar. Er hat den großen Vorzug, daß dann — außer Küche und einer Kammer — keine Nordräume möglich sind.

Süddeutsche Bauzeitung 1930 Nr. 7.

67. Wohnsiedlung des Rathenower Bauvereins. Von Otto Haesler.

Stein, Holz, Eisen 1930 Nr. 3.

68. Eine Wanderung durch holländische Siedlungen. Von Groegler.

Westf. Wohnungsblatt 1929 Nr. 24.

69. Schach dem Verkehrstod und der kommunalen Finanznot! Von Hans Ludwig Sierks. (Vgl. 1929 Nr. 101 und 164 und 1930 Nr. 10.)

Deutsches Wohnungs-Archiv 1930 Nr. 1.

70. Turmhaus am Reichstag?! Von Werner Hegemann. Der Berliner Platz der Republik. Ergebnisse

des Wettbewerbes. (Vgl. Nr. 14 und 15.) — Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 1 und 2.

71. Die Reichstagerweiterung in ihrer Beziehung zum Platz der Republik. Von Bruno Taut.

„Der vorgenommene Vergleich mit alten Plätzen soll den Zweck haben, zu zeigen, daß die Platzformen und weiterhin die Formen der Gebäude usw. nicht von absolut ausschlaggebender Wichtigkeit sind, sondern daß solche Plätze sozusagen ganz von selbst schön werden, wenn jede Zeit das übernimmt, was sie auf Grund ihrer Bedürfnisse für notwendig hält.“

Zentralblatt der Bauverwaltung 1930 Nr. 5.

72. Stimmen zum Reichstags-Wettbewerb.

Baugilde 1930 Nr. 2.

73. Rentable Parks. Von Leberecht Migge. (Vgl. 1929 Nr. 30.)

Statt der kostspieligen Anlage öffentlicher Parks empfiehlt Migge die Anlage von „Kolonialparks“, die außer den üblichen Wiesen und Spielplätzen in der Hauptsache Kleingärten, Schulgärten und Kraftfahrzeugparkplätze enthalten und dadurch rentabel werden oder doch wenigstens die Unkosten für die öffentliche Anlage auf Mindestmaß herunterdrücken. Als Beispiel der Entwurf für die Golzheimer Heide in Düsseldorf.

Zentralblatt der Bauverwaltung 1930 Nr. 4.

74. Die Stellung der Gartenkunst im modernen Kulturleben. Von Wilhelm van Kempen.

Gartenkunst 1930 Nr. 1.

75. Betrachtungen über den oberen Schloßgarten in Stuttgart. Von Hans Schwenkel.

Gartenkunst 1930 Nr. 1.

Landesplanung.

76. Die Landesplanung und der Siedlungsverband oder Großkreis. Von Otto Schleicher.

Das Problem der Landflucht und des Bevölkerungsrückganges ist eng verknüpft mit der Frage der Wohnheimstätte. Der Ausbreitung der Vorstadtgärten, vor allem um die Großstädte herum, sollte daher die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden. Neben dieser Auflockerung der Großstädte ist ein zweiter Weg beschritten: die Bildung von Großkreisen.

Wasmuths Monatshefte 1930 Nr. 1.

77. South-West Sussex regional plan.

Garden cities and town planning Okt. 1929.

78. The Regional Survey of New York and its Environs. Teil IV. Von Selwyn Fremantle.

Garden cities and town planning Nov. 1929.

79. Verzeichnis der Landesplanungs-Ausschüsse in England.

Garden cities and town planning Dez. 1929.

Gesetzliche Grundlagen.

80. Das neuzeitliche Enteignungsrecht. Die Entwicklung der Rechtsprechung des Reichsgerichts. Von F. Loevy.

Der Aufsatz ist für die Beurteilung des Entwurfs zum preuß. Städtebaugesetz besonders wertvoll.

Grundeigentum 1930 Nr. 5.

81—89. Entwurf eines Wohnheimstättengesetzes. Der Entwurf zum Wohnheimstättengesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die auch im Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz enthalten sind. Es sind dies die Vorschriften über die Planfeststellung. (Vgl. 1929 Nr. 27.) Folgende Aufsätze über den Entwurf sind zu beachten:

Albrecht, Otto: Zum Entwurf eines Wohnheimstättengesetzes.

Gemeinde 1929 Nr. 15.

Von Bremen: Wohnheimstättengesetz und Gemeinden.

Städtetag 1930 Nr. 2.

Harteck: Das Wohnheimstättengesetz.

Städtetag 1929 Nr. 7.

Müller: Zum Kampf um das Wohnheimstättengesetz.

Kommunale Sozialpolitik 1929 Nr. 4.

Otto, A.: Das Wohnheimstättengesetz.

Soziale Praxis 1929 Nr. 34.

Seyfried, Franz: Das Wohnheimstättengesetz als Mittel zur Ausrottung des privaten Grundeigentums.

Deutsche Hausbesitzer-Zeitung 1929 Nr. 11.

Wagenbach: Grundforderungen des Entwurfs eines Wohnheimstättengesetzes.

Schlesisches Heim 1929 Nr. 7.

Weber, Wilhelm: Zum Entwurf eines Wohnheimstättengesetzes.

Deutsches Wohnungs-Archiv 1930 Nr. 1.