WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends. — Bezugspreis halbjährlich 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnlichem Umfange 30 Pf., stärkere entsprechend teurer
Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 8 Berlin den 20. Februar 1909 IV. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W. 8, Mauerstr. 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Schinkelwettbewerb 1908 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues

Entwurf zur Erweiterung und Umgestaltung des Anhalter Bahnhofs in Berlin

Mitgeteilt vom
Berichterstatter des Beurteilungsausschusses, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Paul Bathmann**
in Halensee bei Berlin

Schluß aus Nr. 7 Seite 32

Bei Prüfung der Entwürfe ergab sich im einzelnen folgendes:

Kennwort: „Trotzdem"

Bei dem Entwurf mit dem Kennwort „Trotzdem" ist die Gesamtanordnung im allgemeinen zu billigen.

Die Linienführung der Verbindungsbahn hätte bei der Einmündung geschickter und besonders unter Vermeidung unzulässiger Halbmesser durchgeführt werden können. Die Hebung des Bahnhofes östlich des Landwehrkanals und die der Hochbahn — beides muß im Betriebe geschehen — um etwa 70 bezw. 80 cm, ist an keiner Stelle erörtert und begründet.

An sich vorteilhaft, jedoch nicht gewandt durchgeführt ist der Gedanke, die 4 Hauptgleise auf die Güterschuppen in der Mitte des Bahnhofes hinaufzulegen.

Mißglückt ist der Anschluß der Abstellanlagen usw. an die Bahnsteiggleise, da die Entwicklung der Verkehrsgleise aus den beiden Weichenstraßen beim Stellwerk „An" unter Durchschneidung sämtlicher Ein- und Ausfahrten in betrieblicher Hinsicht als im höchsten Grade hemmend und gefährdend angesehen werden muß. Die Gleisabmessungen und die Größe des Personenzuglokomotivschuppens des Abstellbahnhofes entsprechen nicht voll dem Bedürfnis.

Der Vorortbahnhof Yorkstraße ist nicht genügend durchgebildet.

Beim Güterbahnhof ist die Lage des Eilgutschuppens, getrennt von den übrigen Bahnhofsteilen und ohne günstige Gleis- und Straßenverbindungen, zu bemängeln. Die Ausbildung der langen ohne Staffelung aneinander gereihten Güterschuppen für Empfang und Versand mit den etwa 900 m auseinanderliegenden Abfertigungen an beiden Enden ist in der Hauptsache wohl durch die Aufbringung der Hauptgleise verursacht, muß aber als wenig günstig bezeichnet werden. Die übrigen Anlagen des Güterbahnhofes, einschließlich der Betriebsgleise, genügen bis auf den zu kleinen Zollschuppen den Anforderungen.

Die geplanten Bahnhofszugänge von der Yorkstraße sind wegen der Gefährdung des Straßenverkehrs zu verurteilen.

Die Gleisverbindungen zwischen den einzelnen Bahnhofsteilen sind im allgemeinen ausreichend angeordnet und geschickt gelöst bis auf die oben bemängelte Anlage an der Einschnürungsstelle über dem Landwehrkanal.

Die an sich zweckmäßige Verwendung von Weichen mit der Neigung 1:7 hätte in solchen Gleisen, die von geschlossenen Zügen befahren werden, vermieden werden müssen.

Die Umgestaltung des Empfangsgebäudes ist flüchtig bearbeitet und wenig gelungen.

Der Brückenentwurf gibt zu wesentlichen Anständen keinen Anlaß.

Der Wagenschuppen dagegen weist erhebliche Mängel auf.

Der Erläuterungsbericht ist kurz, aber klar und erschöpfend. Die nötigen Ermittlungen sind mit Fleiß angestellt, wenn auch nicht immer geglückt.

Es ist bedauerlich, daß es dem Verfasser nicht immer gelungen ist, gute Gedanken, die zum Teil den Vorzug der Originalität besitzen, so durchzuführen, daß allen Rücksichten, besonders auch denjenigen der Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes, genügt wird.

Kennwort: „Längenentwicklung"

Die Arbeit mit dem Kennwort: „Längenentwicklung" zeigt einen Entwurf, der mit Rücksicht auf die von den übrigen Entwürfen abweichende Lösung besondere Beachtung verdient. Verfasser macht es zum Grundsatze, alle Kreuzungen in S.O., auch die bei Rangierbewegungen, zu vermeiden. In der Durchführung dieses an sich guten Gedankens geht er aber zu weit und liefert so einen Entwurf, bei dem die gemachten Aufwendungen nicht den Erfolgen entsprechen. Doch verdient die Absicht und der Versuch, durch eine Reihe wohlüberlegter und durchdachter Anordnungen eine besonders gute Lösung der Aufgabe angestrebt zu haben, Anerkennung.

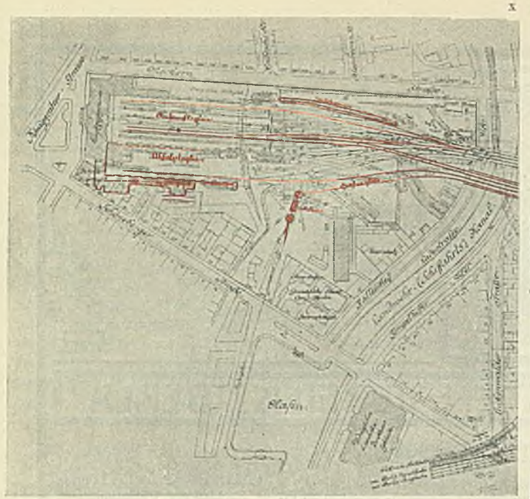
Die Linienführung der Anschlußbahn ist richtig und geschickt durchgeführt.

Die Erweiterung des Personenbahnhofes um nur 2 Bahnsteiggleise ist unzureichend.

Beim Abstellbahnhof ist zu bemängeln, daß weder der Wagenschuppen noch die Gleisgruppe für ungeordnete Züge eine unmittelbare Verbindung mit den Bahnsteiggleisen haben. Die Gleise des Abstellbahnhofes sind vielfach zu kurz. Am Lokomotivschuppen sind die Bekohlungsanlagen unzureichend.

Die Behandlung der Postzüge in den „Ein- und Ausfahrgleisen für Postzüge" des Postbahnhofes ist nicht geschickt.

Beim Güterbahnhof macht Verfasser von der Anregung, daß der hohe Bodenwert vielfach kostspielige mehrgeschossige Anlagen rechtfertige, etwas sehr reichlichen Gebrauch und gelangt so zu dreistöckigen Güterschuppen mit Gleisanlagen im obersten Stockwerk.



Ueber die Gleisgruppen für ein- und ausfahrende Güterzüge läßt sich wegen nicht hinreichend klarer Darstellung ein Urteil nicht gewinnen.

Die Senkung der Yorkstraße um 2 m widerspricht der Aufgabe.

Soweit der Entwurf für die Umgestaltung des Empfangsgebäudes dargestellt ist, muß er als dürftig bezeichnet werden.

Die Straßenbrücke ist sachgemäß entworfen und richtig berechnet.

Der zweistöckige Güterschuppen leidet an unzureichender Lichtzuführung.

Der Erläuterungsbericht ist, soweit er fertig ist, gut durchgearbeitet und verständlich.

Trotz der vorhandenen Mängel muß der Entwurf als eine mit Verständnis und Fleiß durchgearbeitete Lösung der Aufgabe gelten.

Kennwort: „Margarete“

Beim Entwurf „Margarete“ ist die Linienführung sowie die Ein- und Ausmündung der Verbindungsbahn gut ausgebildet. Auf dem Bahnhofe erhalten die südlich von den möglichst nach Norden

verdrückten 4 Hauptgleisen belegenen Abstellgruppen eine stark gewundene und für den Betrieb höchst unübersichtliche Form. Durch die Anordnung der Abstellgruppen außerhalb der Ein- und Ausfahrgleise südlich der ersteren, und durch Ausnutzung einzelner abgelegener Teile des Bahnhofsgeländes sind mehrfach recht kostspielige Unterführungen notwendig geworden, die bei anderer Anordnung der Abstellanlagen zum größten Teil vermieden worden wären.

Die Einschließung der Bahnsteiggleise außerhalb der Halle durch die Post- und Eilgutanlagen schnürt die Gleise zum Teil so ein, daß unzulässige Krümmungen entstehen.

Die Anlagen für Personenzugeilgut liegen unbequem für Betrieb und Publikum; ihre Trennung von den übrigen Eilgutanlagen ist aus Verwaltungsrücksichten nicht erwünscht.

Die Anordnung des Aufzuges für Hafenplatzgüter an der südlichen Seite der Halle ist wegen des erforderlichen Tunnels quer unter allen Hallengleisen nicht zu billigen.

Zahl und Länge der Bahnsteiggleise ist ausreichend. Die Anordnung der Abstellgruppen, ihre Verbindungen untereinander und mit den Bahnsteiggleisen sind gut gelöst. Die Länge der Gleise für Schlaf- und Speisewagen genügt nicht.

Die Bekohlungsanlage für den Personenzug-Lokomotivschuppen ist knapp bemessen.

Die Postpackkammer auf dem Postbahnhofe muß vergrößert und ihre Zugänglichkeit von der Straße verbessert werden.

Der Vorortbahnhof Yorkstraße ist zweckmäßig ausgebildet.

Beim Güterbahnhofe sind die Abmessungen mit 25 qm f. d. t. und besonders die Breite von 37 m als zu groß zu bemängeln.

Ebenso ist der Zollschuppen zu groß, während die Freiladegleise zu knapp und der Rohgutbahnhof wieder zu reichlich bemessen sind.

Das Empfangsgebäude ist mit wenig Geschick behandelt.

Der Entwurf für die Brücke paßt nicht in den Rahmen der Straßenanlage hinein, weil die Rücklaufseile den Straßenverkehr behindern. Der Wagenschuppen ist gut durchgearbeitet.

Auch beim Erläuterungsbericht ist gutes Verständnis und Fleiß angewendet.

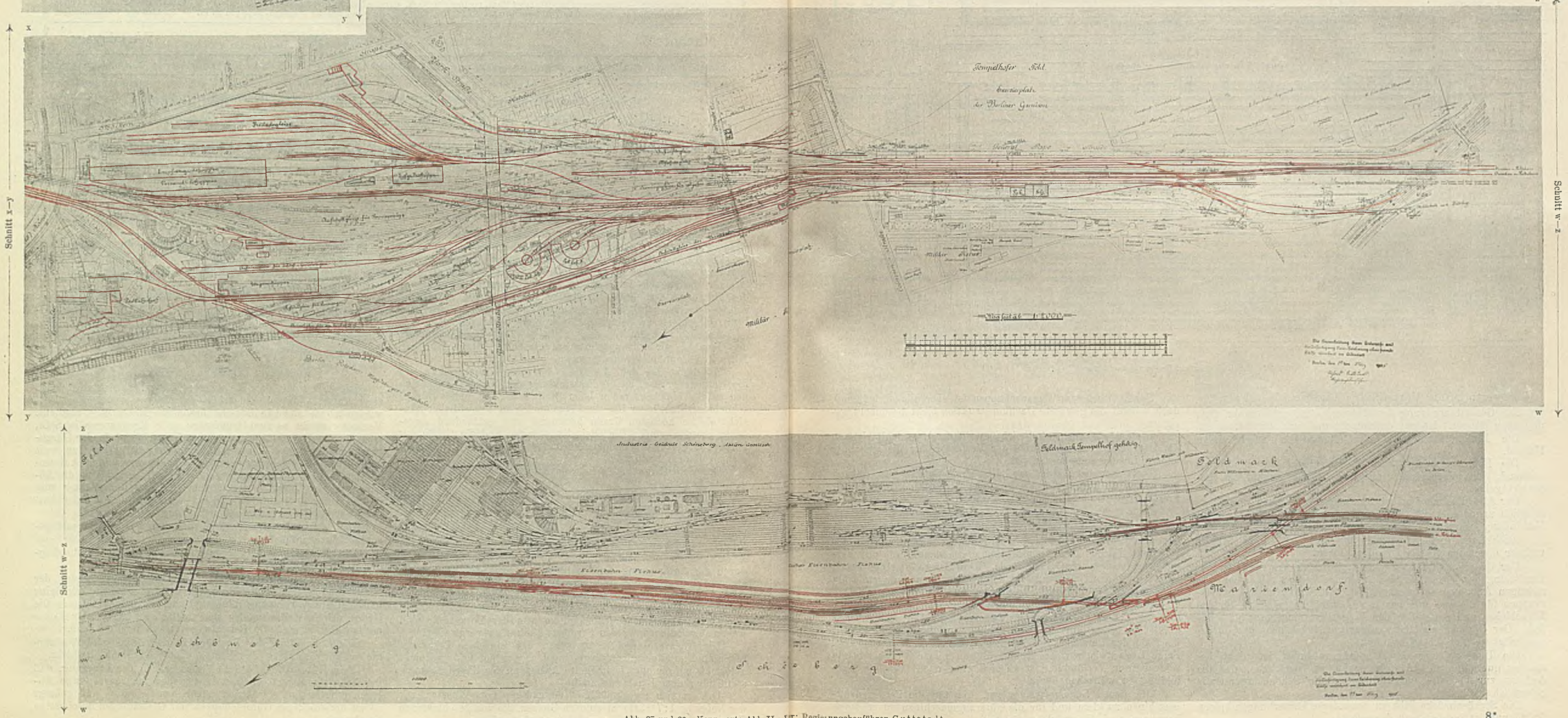


Abb. 27 und 28. Kennwort: Abb II. Verf.: Regierungsbauführer Guttstadt

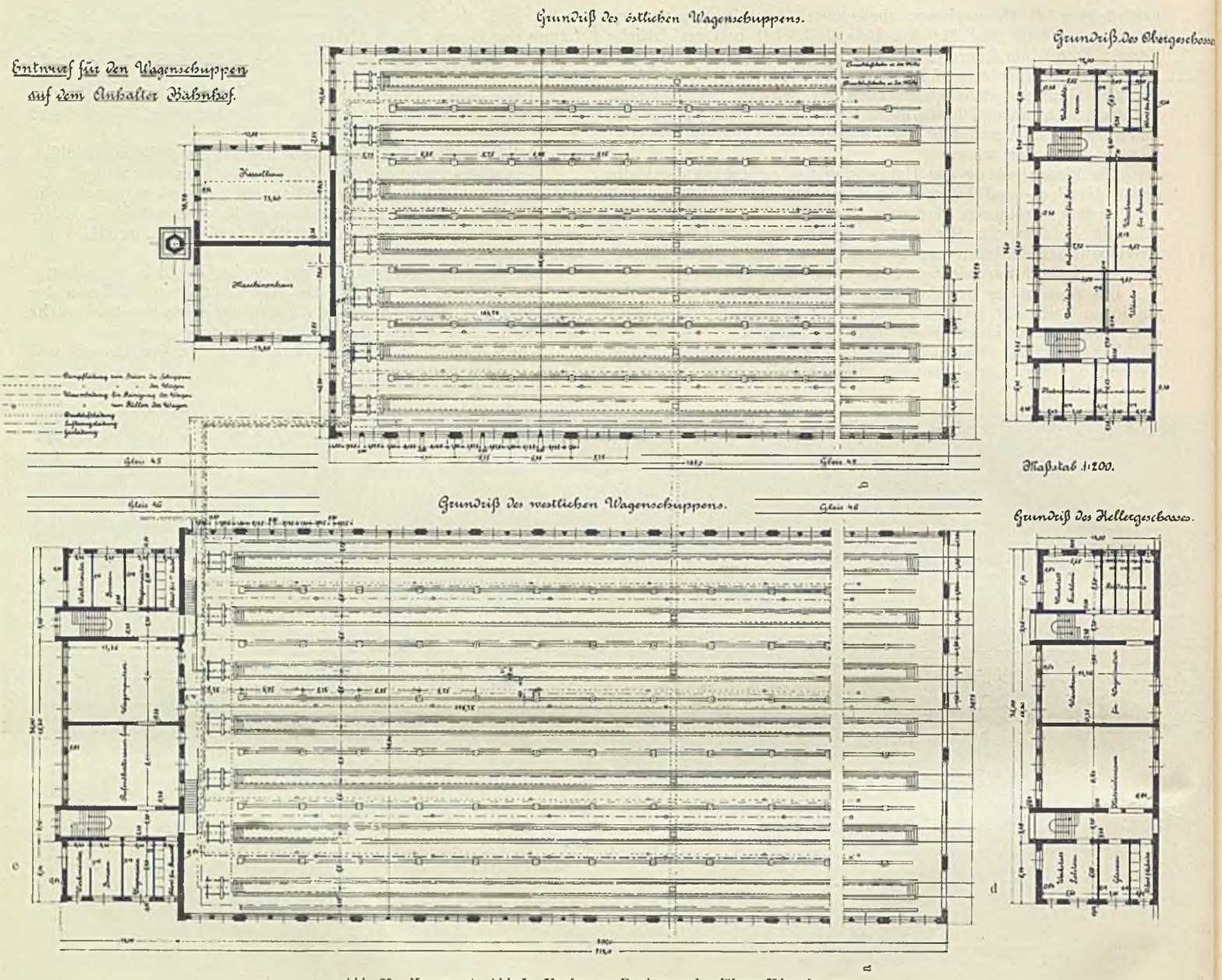


Abb. 29. Kennwort: Abb I. Verfasser: Regierungsbauführer Kloninger

Kennwort: „Dem Verkehr freie und neue Bahnen"

Die Gesamtanordnung des Entwurfes „Dem Verkehr freie und neue Bahnen" ist gut durchdacht und befriedigend.

Die Linienführung der Verbindungsbahn zeigt einige Mängel.

Die Bahnsteiganlagen des Personenbahnhofes sind ausreichend, ihre Verbindung mit dem Abstellbahnhof ist geschickt gelöst.

Der Abstellbahnhof selbst ist zweckentsprechend und übersichtlich angeordnet; die einzelnen Gleisgruppen sind in gute Verbindung gebracht.

Auch Lage und Anordnung der dem Post- und Eilgutverkehr dienenden Anlagen sind zu loben.

Der Güterbahnhof ist zu klein geworden, da Verfasser bei Ermittlung der Gesamtlänge der Freiladegleise von einer unrichtigen Annahme ausgegangen ist. Die Gestaltung der Gleisgruppen für die ein- und ausfahrenden Güterzüge sowie für das Verschieben und Aufstellen der Wagen ist nicht ganz einwandfrei. Der Güterbahnhof ist weniger gut durchdacht und durchgearbeitet als der Abstellbahnhof.

Die Umgestaltung des Empfangsgebäudes ist nicht besonders gut gelungen. Als Fehler ist zu bezeichnen, daß die Anfahrt zur Vorhalle unmittelbar an die Schönebergerstraße gelegt ist.

Die Straßenbrücke gibt zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß und ist befriedigend dargestellt.

Der Entwurf zum Wagenschuppen ist ebenfalls befriedigend, doch scheint die gewählte Dachkonstruktion nicht besonders geeignet.

Die Erläuterungen sind nicht erschöpfend; es fehlt vielfach die Begründung, weshalb sich der Verfasser für die eine oder andere Lösung entschieden hat.

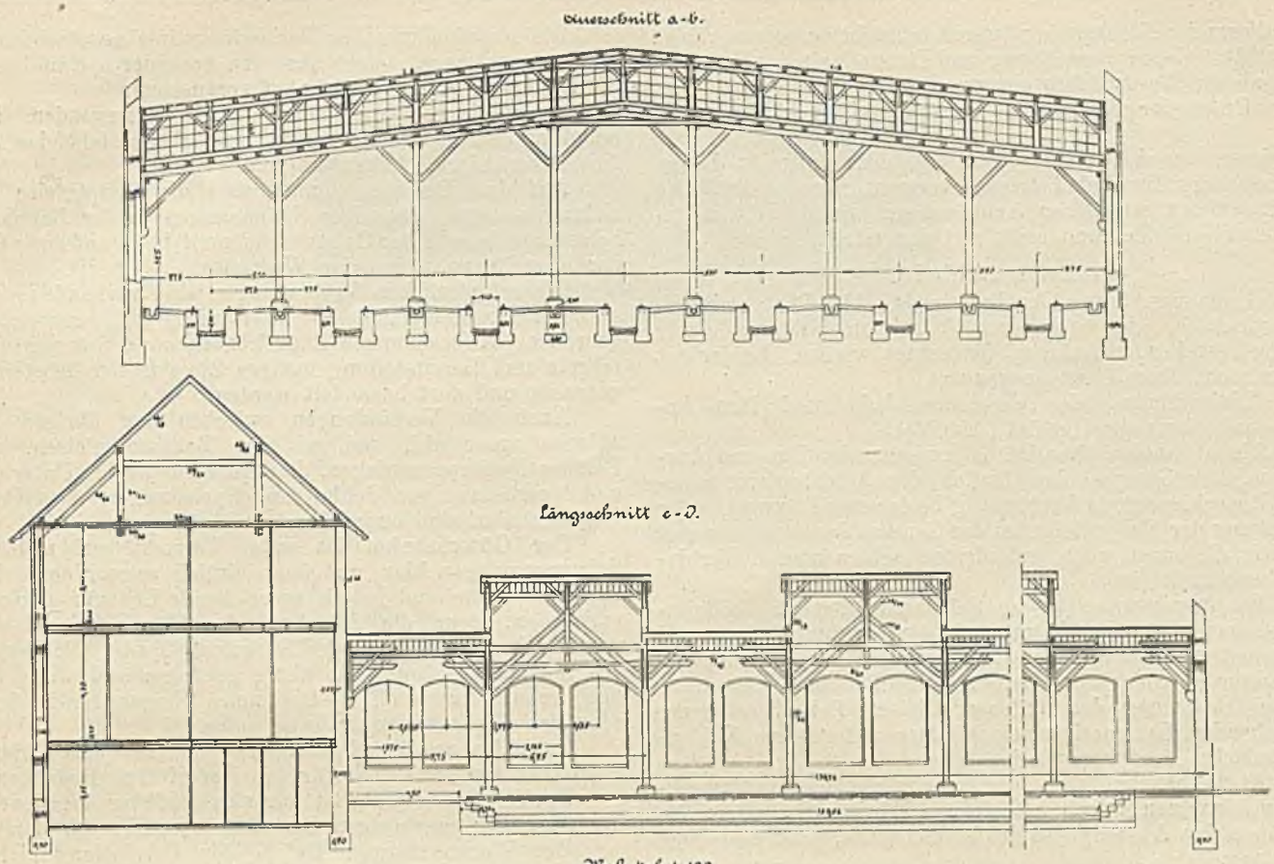
Trotz mancher Mängel muß die Arbeit als eine gute Lösung bezeichnet werden, die Fleiß und sorgfältige Ueberlegung verrät.

Kennwort: „Eisen"

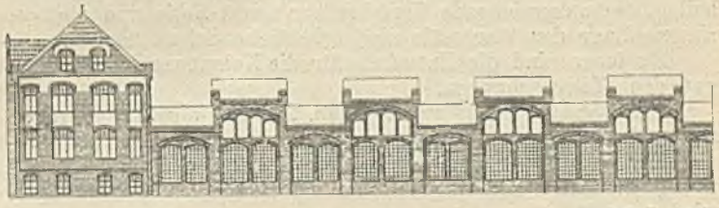
Bei der sonst einwandfreien Linienführung der Arbeit mit dem Kennwort: „Eisen" ist mehr Bedacht auf die Lage der Bahnhöfe Teltow und Klein-Machnow genommen, als auf Vermeidung von teurem Baugelände. Die Darstellung der neuen Gleise und der Umgestaltung der vorhandenen Anlagen beim Rangierbahnhofe Tempelhof wird vermißt.

Die Zahl der Bahnsteiggleise (12) ist reichlich bemessen, und die Art ihrer Verwendung zweckmäßig. Der Abstellbahnhof ist in bezug auf Zahl und Länge der Gleise etwas knapp; die Zahl der Personenzüge ist nicht ganz zutreffend ermittelt. Seine Lage zwischen den Ausfahrgleisen und die beabsichtigte schienenfreie Verbindung ist an sich gut; doch läßt die Ausbildung zu wünschen übrig.

Die neuen Lokomotivschuppen, die für die Personenzugmaschinen zu klein und für die Güterzugmaschinen zu reichlich bemessen sind, liegen nicht günstig.



Giebelansicht.



Seitenansicht des westlichen Wagenschuppens.

Abb. 30—34. Kennwort: Abb I. Verfasser: Regierungsbauführer Kloninger

Die Anlagen für den Freiladeverkehr sind östlich, die für Stück- und Eilgut westlich vom Abstellbahnhof angeordnet, ohne daß aus dieser Trennung sich besondere Vorteile ergeben.

Daß auch die Güterzüge von der Ringbahn und die Eilgüterzüge zur Verladung nach dem Verschiebebahnhof Tempelhof verwiesen werden, verstößt gegen die Bedingungen der Aufgabe.

Den Grundriß des Empfangsgebäudes in der gedachten Weise umzugestalten, ist nicht angängig, da die tragenden Mittelpfeiler nicht beseitigt werden können. Die Diensträume am Kopfbahnsteig sind dunkel.

Der Entwurf des Wagenschuppens ist unvollständig und nicht erläutert.

Dem Entwurf der Brücke kann sowohl bezüglich des Systems, wie auch der Berechnung und Ausbildung ihrer Teile nicht in allen Punkten zugestimmt werden.

Der Erläuterungsbericht ist wenig gelungen.

Wenn auch, namentlich in der Gestaltung des Bahnhofs, bei diesem Entwurfe häufig recht gute Gedanken zu erkennen sind, so wird doch der Gesamteindruck der Leistungen durch die nicht immer geschickte Art der Durchführung jener Gedanken etwas beeinträchtigt.

Kennwort: „Abb II"

Die Linienführung der Verbindungsbahn bei der Arbeit „Abb II" ist als wohlgelungen zu bezeichnen.

Die Anordnung der Bahnsteige (Abb. 27 und 28) und Hallengleise befriedigt, ebenso im allgemeinen Zahl und Lage der Verbindungsgleise des Personenbahnhofs mit dem Abstell- und Güterbahnhofe. Die Weichenverbindungen an den Bahnsteigenden lassen jedoch in manchen Beziehungen zu wünschen übrig.

Der Abstellbahnhof ist im allgemeinen recht geschickt entworfen, ebenso der Postbahnhof und der Vorortbahnhof Yorkstraße.

Nicht günstig ist, daß am Nordende des Abstellbahnhofs die Fahrten der Leerzüge nach dem Personenbahnhofe sich mit den von dort kommenden Leerzügen und Lokomotiven kreuzen, und daß am Südende, wo die Gleisgruppen in nebeneinander liegende Ausziehgleise zusammengeführt sind, und wo überdies sonstige Fahrten durchlaufen, eine starke Häufung des Verkehrs eintreten wird. Die Schaffung eines besonderen Weges für die Postzüge und das Hafengut wäre zweckmäßig gewesen.

Die Gliederung des Güterbahnhofes ist klar und im allgemeinen zweckmäßig.

Die Zufuhrstraßen des Güterschuppens haben nicht überall die erforderliche Breite.

Die Gesamtlänge der Freiladegleise ist infolge eines Irrtums bei der Berechnung zu knapp bemessen.

Der Grundgedanke des Entwurfes für das Empfangsgebäude, die bestehende Eingangshalle beizubehalten und sie durch Hinzunahme der seitlich anstoßenden Räume zu vergrößern, ist lobenswert. Auch im übrigen ist der Entwurf des Empfangsgebäudes gut durchgearbeitet und zeigt die beste der gegebenen Lösungen.

Die Form der Brückenhauptträger ist nicht besonders glücklich gewählt. Gegen Berechnung und Darstellung der Brückenteile ist nichts Wesentliches einzuwenden.

Der Erläuterungsbericht ist einwandfrei nach Form und Inhalt.

Verfasser beweist, daß er sich mit dem Gange und den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes vertraut gemacht hat. Die in den Entwürfen getroffenen Anordnungen sind geschickt gewählt, wohl begründet und recht gut dargestellt.

Kennwort „Ahb I"

Die Gesamtanordnung des Entwurfes „Ahb I" ist einfach und übersichtlich. Als besonderer Vorzug muß die tunlichste Erhaltung bestehender Anlagen betrachtet werden. Leider ist der Platz nicht überall gut ausgenutzt.

Die Linienführung der Verbindungsbahn und ihre Anschlüsse sind einwandfrei gelöst (Abb. 25).

Der Abstellbahnhof (Abb. 26) ist zwischen den Ein- und Ausfahrgleisen, der Güterbahnhof östlich der Ausfahrgleise angeordnet. Die schienenfreie Verbindung beider erfolgt zweckmäßig nach Senkung der Hauptgleise bei der General Papestraße, wobei gleichzeitig die sonst noch geforderten schienenfreien Verbindungen hergestellt sind.

Die Benutzungsweise der an Zahl ausreichenden 10 Bahnsteiggleise sowie ihre Verbindung mit dem Abstellbahnhofe und den Lokomotivschuppenanlagen ist leistungsfähig ausgestaltet, trotz der erforderlichen Schienenkreuzung der Potsdam—Dresdener Gleise bei Bedienung der Hallenser Gleise. Bei Erweiterung der bestehenden Lokomotivschuppen hätte auf größere Kohlenplätze Bedacht genommen werden sollen.

Der Abstellbahnhof ist in den Grundzügen gut und zweckmäßig, im einzelnen jedoch mit einigen Mängeln behaftet: Die Gesamtlänge der Abstellgleise reicht nicht aus, und die Wege sind zu lang.

Bei der im übrigen einwandfreien Anordnung des Postbahnhofes fällt das Fehlen der nötigen Betriebsgleise auf. Unzulänglich ist die Bedienung des Hafengleises und der Eilgutanlage des Personenbahnhofes.

Die Anordnung des Güterbahnhofes befriedigt nicht ganz. Für Ein- und Ausfahrgleise und möglichst unabhängigen Wagenaustausch ist nicht ausreichend gesorgt.

Versandschuppen, Umlade- und Freiladeanlagen sind etwas knapp bemessen.

Die Eilgutanlage ist nicht günstig gelegen.

Die Trennung der Freiladeanlagen nach Versand und Empfang wird sich kaum empfehlen.

Der Entwurf zur Erweiterung des Empfangsgebäudes ist nicht geglückt. Die Anordnung zweier getrennter Eingangshallen, die unzureichende Vorfahrt zur neuen Halle und die zerrissene Lage der Wartesäle sind erhebliche Schwächen.

Zu loben sind die Entwürfe für die Kolonnenstraßenbrücke und den Wagenschuppen.

Insbesondere ist letzterer (Abb. 29—34) als wohlgelungen zu bezeichnen.

Der Erläuterungsbericht ist etwas dürftig und im Ausdruck wenig fließend. Die Begründung der gewählten Anordnungen wird vermißt.

Abgesehen von den hauptsächlich in den minder wichtigen Teilen bemerkbaren Mängeln kann die Arbeit als eine sehr gute und geschickte Lösung der Aufgabe bezeichnet werden,

Kennwort: „Ein Versuch"

Die Arbeit mit dem Kennwort „Ein Versuch" ist nicht vollständig zum Abschluß gebracht worden, weil der Verfasser durch äußere Umstände nach seiner Angabe wesentlich behindert worden ist.

Die allgemeine Anordnung des Entwurfs ist recht geschickt.

Die Ausmündung der Verbindungslinie geschieht im Bahnhof Neubabelsberg, leider ohne ein besonderes Einfahrgleis für die Züge von Anhalter Bahnhof vorzusehen.

Gegen die Linienführung ist nichts einzuwenden. Die Einmündung ist so durchgeführt, daß alle bestehenden Anlagen fast unverändert erhalten werden.

Auf dem Personenbahnhof sind die Hauptgleise zur Erzielung weniger, günstiger Krümmungen in der Bahnhofsmitte belassen worden. Der Ortsgüterbahnhof liegt auf ihrer Ostseite, der Abstellbahnhof auf der Westseite.

Die erforderlichen Verbindungen sind vorhanden.

Der Abstellbahnhof ist zweckmäßig und ausreichend angeordnet. Angekommene Züge können ohne Störung der Ausfahrten und Bereitstellung fertiger Züge in den Abstellbahnhof gebracht und dort behandelt werden.

Auch die Verbindungen zwischen den übrigen Abstellanlagen unter sich und mit den Bahnsteiggleisen, wie den Lokomotivschuppenanlagen, den Anlagen für die Unterbringung und Ausrüstung von Schlaf- und Speisewagen, dem Post- und Eilgutbahnhof sind ausreichend und günstig gelegen.

Der Güterbahnhof ist unter Verzicht auf mehrstöckige Schuppenanlagen klar und übersichtlich angeordnet. Für den Freiladeverkehr sind jedoch ausreichende Ladegleisanlagen nicht vorhanden, denn die Annahme der Möglichkeit einer zweimaligen Zustellung am Tage ist unzutreffend. Die Erweiterung des Empfangsgebäudes ist wenig gelungen und nicht ausführlich genug dargestellt. Die neue Eingangshalle liegt der schmalen Schönebergerstraße zu nahe.

Es fehlen zweckmäßige Räume für die Gepäckabfertigung. Auch die Lage der Räume für den Hof gibt zu Bedenken Anlaß.

Der Brückenentwurf ist nur skizzenmäßig angedeutet, aber der Gang der zugehörigen Berechnung sachgemäß dargelegt.

Der Wagenschuppen ist in der Darstellung nicht ganz fertig geworden, aber gut aufgestellt und erläutert. Der Erläuterungsbericht ist gewandt und erschöpfend abgefaßt.

Der Beurteilungsausschuß bedauert, daß die fleißige und wohldurchdachte Arbeit wegen ihrer Unfertigkeit nicht in die engere Wahl für eine Auszeichnung kommen konnte.

Nach eingehender Prüfung und Abwägung der vorliegenden Entwürfe ist der Beurteilungsausschuß zu folgendem Ergebnis gekommen:

Des Schinkelpreises für wert erachtet wurde die Arbeit mit dem Kennwort „Ahb II".

Ferner wurde die Vereinsplakette zuerkannt den Entwürfen: „Ahb II", „Ahb I", der sich als dem preisgekrönten Entwurf fast gleichwertig erwies und „Dem Verkehr freie und neue Bahnen".

Es ergaben sich als Verfasser:

„Ahb II", Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Richard Guttstadt in Berlin,

„Ahb I", Herr Regierungsbauführer Erich Kloninger in Breslau und

„Dem Verkehr freie und neue Bahnen", Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Robert Tils in Bonn.

Das Königliche Technische Oberprüfungsamt hat diese Entwürfe, sowie ferner die Entwürfe mit den Bezeichnungen:

„Ein Versuch", Verfasser Herr Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Paul Schünemann in Stettin,

„Eisen", Verfasser Herr Regierungsbauführer Friedrich Helm in Hamburg und

„Längenentwicklung", Verfasser Herr Regierungsbauführer Albrecht Mende in Duisburg

als häusliche Probearbeiten für die Staatsprüfung im Baufach angenommen.

Bebauungspläne und Baukunst in den Vororten

Vortrag, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin am 7. Dezember 1908

vom

Regierungsbaumeister a. D. Direktor **Bernhard Wehl**

Fortsetzung aus Jahrgang 1908 Nr. 52 Seite 286

Wenn wir vom Stettiner Vorortbahnhof abfahren, begrüßt uns in anmutigem gleichartigen Wechsel die übliche Rückansicht jeder Großstadt (Abb. 35); denn der Eisenbahnfiskus verzichtet gern auf die Pflasterkosten der Parallelstraßen am Bahnkörper.

Ob Hinterhäuser aber durchaus so trostlos aussehen müssen, kann füglich bezweifelt werden. Es sind traurige Beispiele baulichen Tiefstandes.

Als ein Musterbeispiel dafür, wie ein Bebauungsplan nicht aussehen soll, kann ich zunächst den alten Bebauungsplan von

Hermsdorf*) vorführen. Hermsdorf bestand aus dem alten Dorfe, durch welches eine Hauptverkehrsstraße von Berlin über Oranienburg nach den Mecklenburger Landen führte. Diese Straße ist im alten Ortsteile in einer derart winkligen Weise geführt, daß sie für den modernen Verkehr ein nicht mehr zu beseitigendes Verkehrshindernis bildet, es sei denn, daß die Chaussee in leichter Kurve und mit großen Opfern über den Gutshof ihrem weiteren, gestreckten Verlauf zugeführt wird.

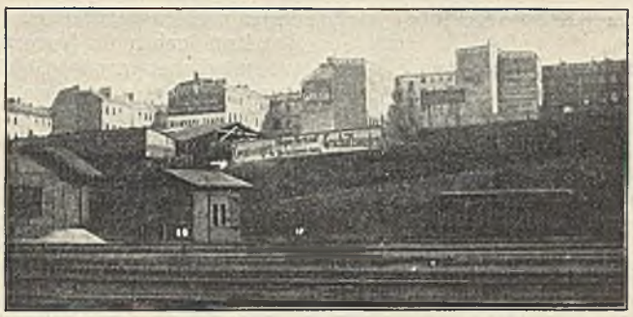


Abb. 35. Hinterhäuser am Bahnhof Gesundbrunnen

Der Baublock an der Kirche müßte dann allerdings mit großen Kosten aufgekauft und niedergelegt werden.

Das Gelände wird durch die Nordbahn in zwei, etwa gleich große Hälften geschnitten, welche jede zweckmäßige Verbindung miteinander vermissen lassen. Die beiden Ortshälften liegen dadurch, man möchte fast sagen, isoliert voneinander.

Die zweite Hauptverkehrsstraße führt von Tegel nach Hermsdorf und schwenkt unglaublicherweise ganz unvermittelt im rechten (!) Winkel über die Bahn in den älteren Ortsteil. Dies wären zwei Kardinalfehler des alten Bebauungsplanes.

Als Gegenstück hierzu**) kann ich den Entwurf zu dem veränderten Bebauungsplan vorführen, wie er jetzt — nicht ohne Widerstand — zur Ausführung bestimmt ist.

Die Hauptverkehrsstraßen sind gewissermaßen das Rückgrat eines jeden Bebauungsplanes. Wie Sie hier sehen, haben wir außer der Provinzialchaussee — dem Längsrückgrat — noch quer durch die Gemarkung eine zweite Hauptverkehrsstraße geführt, und zwar logischerweise die Kreischaussee von Tegel. Durch eine neue Unterführung, welche auch ohne weiteres von der Eisenbahndirektion, natürlich unter erheblichen Opfern, sodann auch landespolizeilich, konzediert wurde — verbindet diese Hauptstraße die zu beiden Seiten der Bahn liegenden Gebiete in zweckentsprechender Weise. Da außerdem die jetzige Bahnhofsanlage nicht im geringsten dem Verlauf der Straßenzüge entspricht, wird die naturgemäße Verlegung unmittelbar an diese neue Hauptverkehrsader angestrebt. Durch diese beiden, hoffentlich bald zur Wirklichkeit werdenden Hauptgedanken des neuen Bebauungsplanes werden die Interessen der ganzen Ortsgemarkung und zweckmäßiger Verkehrsleitung in günstiger Weise beeinflußt, soweit nicht die anderweit in zersplittertem Besitz befindlichen Gebietsteile dies vereiteln.

In dem alten Bebauungsplan zeigt sich ein sinnloses System rechtwinklig aneinander gereihter gerader und gleich breiter Straßenzüge, welche nicht im mindesten auf den schönen Waldbestand, auf Berg und Tal Rücksicht nehmen.

Es sind nicht nur häßliche Konsequenzen gegen jede Aesthetik, welche in Laienkreisen wohl nicht ohne weiteres Verständnis finden werden, sondern auch materielle Nachteile schwerster Art, welche aus einem solchen Bebauungsplan erwachsen. Schon die Quantitäten der zu bewegenden Erdmassen bei der Straßenschüttung sind diesem Verfasser hier gleichgültig. So kam es z. B., daß beim Zusammenstoß unserer Straßen mit fremden Grundstücken jenseits ein Erdauftrag bis zu 8 m Höhe erforderlich sein würde, so daß die dort angrenzenden Parzellen — wohl zu geringer Freude der beim früheren Kaufen nichts ahnenden Besitzer — ebensoviel unter der neuen Straßendammkrone liegen und als Bauland kaum jemals in Betracht kommen. Die Dächer einiger älterer jenseitiger Bauten liegen in Höhe unseres diesseitigen Straßenniveaus, trotzdem wir in besonderem Entgegenkommen die Höhenlage der Straßendammkrone noch erheblich gesenkt haben.

Bei dem neuen Bebauungsplan laufen die meisten Straßen in einer leichten Kurve. Dies ist keineswegs lediglich Absicht für die spätere ästhetische bauliche Gestaltung des Straßenbildes, sondern oftmals ein Anschmiegen an natürliche Geländefalten unter möglichster Schonung des Waldbestandes. Gegenüber dem alten Bebauungsplan haben wir unsere Hauptverkehrsstraßen (sogenannte Durchgangsstraßen) in erheblich größerer Breite geführt, als es das alte Ortsstatut mit 15 m für alle Straßen gleichmäßig vorschreibt. Nach großem Widerstand haben wir dagegen die reinen Wohn- und Nebenstraßen schmaler gemacht, jedoch unter freiwilliger Vertiefung der Vorgärten auf 6—12 m, so daß eine Verbreiterung der Straßen, wenn überhaupt jemals das Bedürfnis vorliegen würde, später jederzeit bewerkstelligt werden kann. Bei den einzelnen Parzellenverkäufen wird wechselnde Vorgartentiefe von Fall zu Fall anempfohlen bezw. vorgeschrieben, um in das Straßenbild eine vorher durchdachte Abwechslung zu bringen.

Noch heute befinden wir uns über die Dammbreite einiger Nebenstraßen mit der Gemeindevertretung im Zwiespalt. Wir haben nämlich für einige untergeordnete Nebenstraßen eine Dammbreite von 5 m vorgesehen, welche z. B. in der anspruchsvolleren Kolonie Grunewald und Nicolassee und der benachbarten neuen Kolonie Frohnau überall vorhanden ist, und selbst dort noch stets ausgereicht hat. Der letzte preußische Ministerialerlaß behandelt gerade dieses Thema eingehend in unserem Sinne. Selbst dessen Uebersendung an alle Gemeindevertreter mit besonderem Hinweis darauf, und die Beibringung von zustimmenden Gutachten bekannter Städtebausachverständiger haben bisher noch nicht vermocht, unsere Gemeindevertretung von ihrer gegenteiligen persönlichen Meinung abzubringen. Dies nur als kleines lehrreiches Beispiel.

Der alte Bebauungsplan sah z. B. für sämtliche Straßen, und seien es noch so entlegene Nebenstraßen, aber auch für die Hauptstraßen, eine Breite von 15 m und eine Dammbreite von 7,5 m vor. Wie kolossale Summen auf diese Weise als totes und zweckloses Kapital festgelegt werden müssen, möchte ich als weiteren Beweis für die materiellen Schäden durch derartige Bebauungspläne und gutgemeinte, doch verfehlte Ortsstatute anführen. Für einsame Milch- und Möbelwagen braucht man wahrlich keine breiten teuren Straßen zu bauen, — während Hauptstraßen von 15 m Breite schon nach einigen Jahren dem Verkehr nicht mehr genügen.

Die Hilflosigkeit des Verfassers sieht man auf dem alten Bebauungsplan noch daraus, daß er mit dem vorhandenen natürlichen und waldumgebenen See östlich der Provinzialchaussee nichts anzufangen wußte. Wir haben jetzt daraus eine Anlage geschaffen, welche als bescheidene Sehenswürdigkeit bezeichnet werden kann. An schönen Sommertagen bietet der nach dem Vorbilde des Lietzensees in Charlottenburg (Park Witzleben) geschaffene Waldsee mit den ihn umgebenden Parkanlagen das Wanderziel vieler Naturfreunde.

Auf der Westseite haben wir uns leider den vorhandenen Straßenanschlüssen anpassen müssen, so daß hier nur wenig zu verbessern und zu retten war.

Was nun der alte Bebauungsplan noch zu sündigen unterlassen hat, wird vollends nachgeholt durch Baupolizeiordnung, Ortsstatut und Baukunst.

Hermsdorf hat die Bauklasse D, — d. h. außer zwei voll ausgebauten Geschossen dürfen das 50 cm unter der Straße liegende Parterre oder Kellergeschoß (wie man es nennen will) und das Dachgeschoß nur zu einem gewissen Prozentsatz mit Wohnräumen versehen werden. Früher wartete man daher ab, bis die Gebrauchsabnahme erfolgt war, versah die bis dahin als „verputzte Bodenkammern“ oder ähnlich bezeichneten Zimmer mit Oefen und Tapeten und die Wohnung war fertig. Erst kürzlich ist die Regierung mit rigorosen Räumungsvorschriften nachträglich dagegen vorgegangen, trotz aller Proteste.

Warum es nun vom sozialen oder hygienischen Standpunkt falsch sein soll, das einmal vorhandene Dachgeschoß mit so viel Wohnungen zu besetzen, als der Wäscheboden

Abb. 36. Typischer 4 m „Bauwich“ in Hermsdorf

*) Wochenschrift des Architekten-Vereins 1907 Seite 258 Abb. 346.

**) Wochenschrift des Architekten-Vereins 1907 Seite 258 Abb. 345.

übrig läßt, ist mir nicht erklärlich. Entweder ganz oder gar nicht.

Hermsdorf ist nun sehr geeignet und beliebt sowohl für den Bau von Ein- und Zweifamilien-Landhäusern, wie von größeren Zinshäusern. Man hatte nun bisher vollständig verabsäumt — sowohl von kommunaler wie privater Seite —, eine Trennung in diesem Sinne vorzunehmen. Erst auf unserem Gelände haben wir die landschaftlich bevorzugten Teile durch grundbuchliche Eintragung dem reinen Landhausbau vorbehalten.

Die Baupolizeiordnung schreibt bezw. schrieb für verschiedene Vorortbauklassen einen beiderseitigen Bauwich von 4 m oder noch weniger vor. Die Frucht dieser Vorschrift sehen Sie auf dem beistehenden Bilde (Abb. 36). Zwei kahle Giebel, zwischen denen nichts Gescheites wachsen kann, und zwischen denen jeder Aufenthalt sehr ungemütlich ist, — denn dort „zieht" es meist gewaltig.

Wäre es hier nicht besser, ein Stockwerk weniger und Reihenhaustyp vorzuschreiben? — die Zwischenräume nach einzelnen Hausgruppen aber um so größer zu verlangen?

Daß überhaupt so riesige Häuser auf billigen Vorortbaustellen errichtet werden, verdanken wir ausschließlich den Beleihungsschwierigkeiten für die eigentlichen Landhäuser. Banken geben in Vororten Baugelder und Hypotheken nur auf möglichst große Objekte, und dem Spekulanten- und Bauunternehmerwesen und -unwesen ist damit der Weg gewiesen. Selbst gut fundierte Landhausbesitzer erhalten hypothekarische Beleihungen für ihre viel solideren Objekte nur aus Privathand, womöglich mit hohen Abschlußprovisionen; — und Grundstücke im Werte von 6—10000 M. werden daher mit Vorliebe mit Häusern im Bauwerte von 80—120000 M. besetzt. Auf meine Anregung will jetzt der „Verein der Vororte" eine Vermittlungsstelle für Vororthypotheken einrichten, da gerade kleine Kapitalien von 10—50000 M. sehr schwer eine sichere erststellige Unterbringung finden. Eine Vororthypothekenbank schwebt uns als weiterer Zukunftstraum vor.

M. H.! Schlechten Bebauungsplänen, dazu gedankenloser Befolgung der in bester Absicht entstandenen Baupolizeiordnungen und Ortsstatute, sowie der Interesselosigkeit und dem Besserwissenwollen des bauenden Publikums — diesen drei Faktoren, vereinigt in nicht oder ungenügend beratenen Vorortgemeinden, verdanken wir unsere traurigen Vorortstädtebilder.

(Fortsetzung folgt)

Vermischtes

Einen beachtenswerten Vortrag hielt Herr Ingenieur Matschoß beim Stiftungsfest des Berliner Bezirksvereins des Vereins Deutscher Ingenieure über den **Einfluß der Technik auf die Entwicklung Berlins im ersten Jahrhundert der Städteordnung.**

Die Selbstverwaltung der Städte durch den Reichsfreiherrn v. Stein, der selbst einer der hervorragendsten Vertreter und Förderer der Technik und Ingenieurkunst seiner Zeit war, ist der Grundstein für eine ungeahnte städtische Entwicklung geworden. Auf ihr hat sich das Selbstvertrauen und die Unternehmungslust entwickelt, die gewaltigen technischen Betriebe ins Leben zu rufen, die uns heute als unentbehrliche Requisiten großstädtischen Lebens erscheinen.

Sehen wir uns Berlin vor 100 Jahren mit seinen 150000 Einwohnern an, so finden wir ein mangelhaft ausgebildetes Straßennetz mit schlecht oder gar nicht gepflasterten Straßen, deren Reinigung und Beleuchtung so ziemlich alles zu wünschen übrig ließ. Ein öffentliches Fuhrwesen gab es um diese Zeit überhaupt nicht. Von Wasserleitung, Entwässerung, Müllabfuhr war noch nicht die Rede.

Wie sich dies alles in den 100 Jahren geändert hat, führt nun Redner im einzelnen in anschaulicher Weise vor. Bei der Beleuchtung der erste Schritt vorwärts: Gasbeleuchtung unter den Linden im Jahre 1826 durch die englische Gasgesellschaft, ihre Entwicklung und die Anlage der städtischen Gaswerke, die heute in ihren Hauptleitungen von 1200 km Länge 230000000 cbm Gas liefern. 25000 Gaslaternen, 1000 elektrische Lampen erhellen die Straßen. Außerdem verbreiten noch 200 Petroleumlaternen an einsamen Wegen ein beruhigendes Dämmerlicht. Eine letzte Erinnerung an verschwundene Zeiten.

Viel später setzte die Entwicklung der städtischen Wasserwerke ein. 1856 wurde das erste Wasserwerk am Stralauer Tor von einer englischen Gesellschaft in Betrieb genommen, das Leitungswasser für die Wohnungen und für die Straßenreinigung lieferte. Der Verbrauch für den Kopf der Bevölkerung betrug damals nur $^1/_5$ des heutigen. 1873 wurden diese Anlagen von der Stadt übernommen und neue Wasserwerke erst am Tegeler See, dann am Müggelsee erbaut, die 1906 rund 66,7 Millionen Kubikmeter Wasser lieferten. Ein neues Wasserwerk am Heiligensee ist im Bau.

Nicht minder umfangreich ist die Kanalisation Berlins. Lange genug haben sich die Straßenrinnsteine und die berüchtigten Berliner Klosetts gehalten und schwere Kämpfe wurden geführt, ehe hier Abhilfe zu schaffen war. Durch Hobrecht wurde dann im Jahre 1873 mit der Einführung der Kanalisation begonnen, die schnell überall zur Ausführung kam. Im Jahre 1904 konnten bereits 90 Millionen Kubikmeter Abwässer auf Rieselfelder von 16000 Hektar Fläche herausgeschafft werden.

Und nun die Fortschritte des Verkehrs. Um diese zu ermöglichen, mußten vor allen Dingen die Straßen in einen besseren Zustand versetzt werden. Im Jahre 1876 gingen alle Straßen in Besitz und Verwaltung der Stadt über. An Stelle der unbearbeiteten Findlingssteine traten Kopfsteinpflaster und dann immer mehr das Asphaltpflaster. Berlin hat in den letzten 30 Jahren 111 Millionen Mark für Straßenbau ausschließlich des Landerwerbs ausgegeben. Die Kosten der Straßenreinigung haben im Jahre 1907 5,33 Millionen Mark betragen.

Der öffentliche Fuhrwerksverkehr wurde im Jahre 1815 von einem Unternehmer mit 32 Droschken aufgenommen, die auch nur bis zu den Toren Berlins fahren durften. Heute haben wir 7200 Droschken und 750 Automobile. 1829 wurden die ersten Omnibusse eingeführt, 1907 hatten wir 46 Linien, davon 7 mit Automobilbetrieb, die rund 140 Millionen Menschen beförderten.

1865 wurde die erste Pferdebahnlinie Charlottenburg-Berlin Kupfergraben, 1881 die erste elektrische Bahn eröffnet. 1905 wurden auf 350 km Streckenlänge in 1750 Motorwagen und 2970 Personenwagen 413 Millionen Menschen befördert.

Dazu Stadt- und Ringbahn, der Vorortsverkehr und als letztes Glied die Hoch- und Untergrundbahn.

Auf allen heute in Berlin vorhandenen öffentlichen Verkehrseinrichtungen werden jährlich 800 Millionen Menschen befördert.

Noch vieles anderes hat uns die Technik geschenkt, z. B. Telegraph, Telephon u. a. m., das wir heute als selbstverständliches Erfordernis des modernen Lebens betrachten. Wie man von der Arbeit der Frau nach dem Ausspruch des Philosophen Lichtenberg sagen kann: „Die Arbeit der Frau merkt man erst, wenn sie nicht getan wird", so empfindet man die Einrichtungen der Technik erst, wenn sie zeitweise einmal versagen, und eine Verkehrsstörung, ein Rohrbruch, Versagen der Beleuchtung überzeugen am wirksamsten von der Bedeutung und Unentbehrlichkeit der Technik.

„Entspricht nun (so fragt der Vortragende zum Schluß) dieser gewaltigen Bedeutung der in der Technik verkörperten Ingenieurarbeit die Stellung des Ingenieurs im öffentlichen Leben? Nein! Es ist sehr leicht, über den Einfluß der Technik auf die Entwicklung der Städte und Staaten zu reden, es dürfte sehr schwer sein, den unmittelbaren Einfluß der Ingenieure auf diese Entwicklung einwandfrei nachzuweisen. Es wäre verkehrt, die Schuld an dieser Sachlage nur außerhalb der Ingenieurkreise zu suchen. Macht und Einfluß wird einem selten aufgedrängt, die hat man sich zu erkämpfen.

An der Energie, diesen Kampf zu führen, hat es uns bislang noch sehr gefehlt. Wir waren zufrieden, in unserm Beruf frei schaffend uns betätigen zu können. Wir vergaßen, wie sehr auch wir zu unserer Arbeit Stadt und Staat nötig haben, wie sehr auch wir unmittelbar an dem Wohlergehen aller beteiligt sind.

Wir vergaßen aber vor allem und mit uns weite Schichten der Gebildeten unseres Volkes, daß wir im Steinschen Sinne die Pflicht haben, für das allgemeine Wohl zu sorgen, und daß uns von dieser Pflicht auch kein noch so großes Berufsinteresse entbinden kann. Jetzt, wo Preußens Städte bei der 100jährigen Jubelfeier der Städteordnung sich dankbar des Begründers ihrer Freiheit freuen, dürfte es Zeit sein, gerade uns Ingenieure daran zu erinnern, daß Stein damals in der Städteordnung nur den Anfang der Selbstverwaltung sah; vielmehr wollte Stein gewählte ‚Laien Repräsentanten' überall eingeführt haben, bei den Regierungen, den Kreis- und Provinzialbehörden und sogar bei nicht weniger als 7 Ministerien sah er diese Einrichtung in etwas anderer Gestaltung vor. Und diese ‚Verwebung der Regierungen mit den Laienrepräsentanten' war damals dem Könige ‚besonders meisterhaft' erschienen. Diese Heranziehung wissenschaftlicher und technischer Männer aus allen Ständen als Ratgeber hielt Stein zu einem lebendigen Geschäftsbetrieb für notwendig, da seiner Ueberzeugung nach ‚Sach-, Orts- und Personenkenntnis viel wichtiger seien, als aller Formenkram'.

Sollten diese Gedanken des großen Verwaltungsingenieurs Stein, der so gewaltige Proben seiner genialen Einsicht gegeben hat, nicht gerade dem Ingenieur von heute beachtenswert erscheinen!

Wir ehren die großen Männer, wenn wir ihre großen Gedanken in uns lebendig erhalten, wir ehren den Freiherrn vom Stein und uns, wenn wir unser Wollen und Handeln jeder an seiner Stelle in den Dienst der Allgemeinheit setzen, sie heiße Verein, Stadt oder Staat." B.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Baurat M. Guth in Berlin W. 57, Bülowstr. 95
Carl Heymanns Verlag in Berlin W.8, Mauerstr. 43/44 — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W.8, Mauerstr. 43/44