



# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhn. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer  
Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 7

Berlin, Sonnabend den 18. Februar 1911

VI. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

## Der Wettbewerb Groß-Berlin

Vortrag, gehalten im Architekten-Verein zu Berlin von Professor Dr.-Ing. Blum in Hannover

(Schluß aus Nr. 4, Seite 14)

Wenn man das Eisenbahnnetz und die Wasserstraßen festgelegt hat, kommt es darauf an, die wichtigsten radialen Straßen und die Radial-Park-Verbindungen festzulegen. Man muß davon ausgehen, daß die Umgebung Berlins nicht von einzelnen wenigen Straßen erschlossen werden kann, sondern daß eine sehr große Zahl, 30—40, radialer Straßen notwendig ist. Man soll sich doch gar keinen Illusionen darüber hingeben, daß die Bedeutung einer „Ausfallstraße“ doch recht gering ist, denn sie kommt doch nur einem ganz kleinen Sektor zugute. Für den gewöhnlichen Verkehr hört die Wirksamkeit einer Verkehrsstraße in einem Abstand von etwa zehn Minuten Fahrweite auf. Da es mit fünf oder sechs Ausfallstraßen nicht getan ist, so ist es klar, daß es wirtschaftlich unmöglich ist, die Fülle der notwendigen Radialstraßen als kolossale „Prachtstraßen“ auszugestalten; man mag es dort tun, wo es ohne Kosten streckenweise geht. Aber wir halten es nicht für richtig, es planmäßig für die ganze Länge vorzuschlagen, weil es kein Mensch bezahlen kann. Nur an zwei Punkten haben wir eine Konzentration des Verkehrs nicht vermeiden können, und die beruht darauf, daß die Havel eine so starke Schranke bildet, daß sie im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit nur an wenigen Punkten überschritten werden kann. Zurzeit wird sie nur bei Spandau (einschließlich der Döberitzer Heerstraße) überbrückt. Das Gebiet zwischen Spandau und Potsdam und das Gebiet nördlich von Spandau gehört nicht zu Berlin, so nahe es an Berlin liegt. Wir haben daher bei dem Kaiser-Wilhelms-Turm eine Brücke, ferner eine bei Haselhorst angelegt. Solche Punkte muß man ausnutzen und nicht nur eine, sondern um zwei oder drei Straßen hinüberführen, bei Haselhorst geht z. B. die Städtesschnellbahn nach Hamburg, die eine Vorortbahn und die Straße über dasselbe Bauwerk. Da haben wir (Bruno Schmitz) vorgeschlagen, daß man drüben, am jenseitigen Havelufer bei Gatow-Glienicke, eine neue Stätte der Wissenschaft, die Neuanlage der Universität, erstehen lassen sollte. Sie wissen, daß gesagt worden ist: Das ist eine vollkommene Utopie, eine vollkommene Sinnlosigkeit. Wer das behauptet, der leugne doch die Existenz der amerikanischen Universitäten. Was wir vorgeschlagen haben, existiert schon in Chicago, in New York, in Kalifornien. Ich meine, was die Amerikaner können, was dort ein einziger hochherziger Mann kann, das sollte wohl die Kaiserstadt Berlin, das Herz der germanischen Welt, auch können. Der langjährige Dezerent im Kultusministerium hat ähnliche Gedanken gehabt, und ich möchte auf die Rede des neuen Rektors der Universität Berlin aufmerksam machen, in der können Sie ähnliche Gedanken finden. Und die große Stiftung zur Jahrhundertfeier der Universität beweist, daß es

noch Geld für große Aufgaben der Wissenschaft gibt. Das Wort „Utopie“ soll man also der ernsten Arbeit ernster Männer nicht ohne eine sachliche Begründung anhängen.

Bei den Freiflächen sind wir von dem Gedanken ausgegangen, daß es nicht so darauf ankommt, einen Wald- und Wiesengürtel zu schaffen, sondern, ebenso wie es besonders in dem Entwurfe Petersen-Möhring herausgearbeitet ist, die Parkflächen radial zu führen. Der Entwicklung des gewerblichen Lebens radial aus der Innenstadt heraus entspricht die Entwicklung der keilförmigen Freiflächen radial nach der Innenstadt hinein. Das ist das Natürliche. Dann kann die frische Luft im Zuge dieser freien Flächen in die Stadt Berlin hineinblasen; dann können die Menschen über die Freiflächen hinausspazieren. Dann haben wir uns bemüht, die Freiflächen durch die Stadt hindurchzuführen und mit den schönen Flächen der Innenstadt zu verbinden, wenn möglich in der Form von Parkverbindungen; wo das nicht geht, in der Form von Alleen. — Hierbei möchte ich mich übrigens gegen den Vorschlag wenden, den Landwehrkanal zuzuschütten; ich bin zwar Verkehrsmann, aber so sehr Verkehrsfanatiker bin ich nicht, daß ich meine, die Schönheit des Landwehrkanals sollte beseitigt werden, damit die Automobile da rasen können. — Wir haben zur Erlangung von Freiflächen auch die Friedhöfe und Exerzierplätze herangezogen. Was die Exerzierplätze anbelangt, so muß man sich als Soldat auf den Standpunkt stellen, daß es nicht zweckmäßig ist, die Truppen in voller jetziger Zahl in Berlin zu halten, denn die Ausbildung leidet unter dem einengenden Häusermeer. Auch vom politischen Standpunkt scheint es mir nicht richtig, so viele Soldaten in der Stadt zu halten, denn gerade dort sind sie der Verführung am meisten ausgesetzt. Vor allem aber hat die Militärverwaltung selbst das größte Interesse daran, daß die vielen Jungen, die in Berlin geboren werden, zu tüchtigen Soldaten und die Mädels zu tüchtigen Müttern heranwachsen. Das ist aber nur möglich, wenn sie sich in frischer Luft bewegen und austoben können.

In der Innenstadt ist die Beseitigung der Verkehrsnot am Alexanderplatz und am Potsdamer Platz die Hauptsache, doch darf die Aufgabe nicht engherzig nur bezüglich dieser Plätze bearbeitet werden.

Am Alexanderplatz ist eine Verbesserung durch rein örtliche Maßnahmen nicht möglich. Zunächst wird er dadurch verbessert, daß durch den Potsdamer und Anhalter Bahnhof Straßen durchgelegt werden; dann wird auch der allzugewaltige Strom über Spittelmarkt—Mühlendamm aufhören. Ferner ist die Konzentration des Verkehrs in der Frankfurter Straße zu beseitigen; zu diesem Zwecke schlagen wir vor, daß unter er-

heblicher Umgestaltung der Bahnanlagen bei Stralau am Küstriner Platz ein großer Straßenzug nach Osten durchgelegt wird und ein zweiter von der Köpenicker Straße, südlich der Bahnanlagen, beide sollen bis weit in die Vorortgebiete hinausgeführt werden, damit der Verkehr nicht mehr wie jetzt künstlich in die Frankfurter Chaussee und den Alexanderplatz hineingepreßt wird. Ferner schlagen wir eine Durchlegung des Markgrafendamms durch die Bahnanlagen vor, wodurch der große Straßenzug Gitschiner Straße—Kristianiastraße geschlossen wird. Auch das engere Gebiet des Alexanderplatzes darf man nicht streng örtlich auffassen, sondern man muß den Rahmen bis an die Spree ausdehnen, denn eine großzügige Aenderung am Alexanderplatz ist nur möglich, wenn man sich über die notwendige Umgestaltung der Stadtbahn und über die mindestens sehr erwünschte Anlegung von Uferstraßen klar wird. Wir haben daher vom Treptower Park her eine und etwa vom Schlesi-schen Bahnhof ab zwei Uferstraßen an der Spree entlang entworfen; die Fabriken, die da liegen, werden teils von selbst auswandern, teils können sie dableiben, weil sie architektonisch ganz gut wirken können und weil zwischen ihnen und dem Schiff der Verkehr durch Tunnel quer unter der Uferstraße durch bequem vermittelt werden kann. Die beiden Verkehrsstraßen sollen sich dann an der Stelle des jetzigen Inselfischers zu einer monumentalen Platzgestaltung vereinigen. Hier denkt sich Bruno Schmitz ein „Forum der Arbeit“, eine Monumental-schöpfung städtischer Größe. — Die Stadt Berlin kann aus der Spree noch etwas machen, zwar nicht ganz soviel wie Paris aus der Seine gemacht hat, aber doch noch ein großes einheitliches Werk, während sich jetzt dort ein Konglomerat von Schmutzwinkeln findet.

Das zweite wichtige Gebiet der Innenstadt ist das des Potsdamer, Anhalter, Lehrter und Hamburger Bahnhofs. Bei Moabit kommt es darauf an, diesen Stadtteil nach Süden, nach Osten (nach dem Gebiet des Stettiner Bahnhofs) und vor allem nach Südosten (zur Innenstadt) hin zu öffnen. Diesen Forderungen ist in unserem Entwurf durch entsprechende Straßendurchlegungen entsprochen worden<sup>1)</sup>. Man darf aber das Gebiet Moabit und das des Anhalter-Potsdamer Bahnhofs überhaupt nicht als etwas getrenntes, als zwei selbständige Stadtteile auffassen. Allerdings scheint das so zu sein, bei eingehender Bearbeitung ergibt sich aber, daß das ganze Gebiet von dem Nordring über den Lehrter Bahnhof, den Tiergarten, den Potsdamer Platz, den Potsdamer Bahnhof bis zum Tempelhofer Feld eine Einheit bildet und nur, als Einheit aufgefaßt, zu einer wirklich großen Lösung führen kann. Und in die neue Schöpfung ist außerdem der Exerzierplatz am Grüzmaker und der Invaliden-Park mit einzuziehen. So aufgefaßt — und außerdem verkehrstechnisch und architektonisch als Einheit — bietet dies Gebiet die größten Schaffungsmöglichkeiten für die Weltstadtgestaltung. Wir haben ferner diese Schöpfung mit dem Tempelhofer Feld in Verbindung gebracht. Ueber dieses hinweg, besonders über den neuen großen Parade- und Sportplatz hinweg, wird die Verbindung mit der Hasenheide und mit den Friedhöfen in Rixdorf erzielt und vielleicht noch mit dem Treptower Park. — Aber da sagt man: Das ist ja alles sehr schön, aber das kann niemand bezahlen. Nun, man muß beim Bezahlen an den richtigen Maßstab denken. Der Maßstab ist aber drei bis fünf Jahrzehnte, es schadet auch nichts, wenn es sieben sind, und der Maßstab ist außerdem sechs oder zehn Millionen Menschen, und sechs oder zehn Millionen Menschen können in drei bis fünf Jahr-

zehnten eine ganze Menge bezahlen! Die Eisenbahnanlagen müssen in folgender Form umgestaltet werden: Sie müssen in ihrer Fläche verkleinert werden, gleichzeitig aber verlangt der Eisenbahnverkehr, daß die Anlagen in ihrer Leistungsfähigkeit verstärkt werden. Man muß aus den Bahnhöfen alles herausnehmen, was nicht zum Verkehr gehört, also allen Rangier-, Lokomotiv-Abstell-dienst usw. Dann muß man die Bahnhöfe bei der Verkleinerung so zurechtschneiden, daß den Ansprüchen der Schönheit und des Verkehrs gerecht werdende Straßen- und Platzanlagen möglich werden und gleichzeitig muß man Flächen gewinnen, aus deren Verkauf man die Umgestaltungen bezahlen kann. Aber auch hier ist so mancher gegen uns mit dem Vorwurf der Utopie recht schnell zur Hand gewesen. Den Herren möchte ich doch empfehlen, sie möchten doch mal erst einen Blick in unseren Erläuterungsbericht werfen. Das hat so mancher nicht getan, der es hätte tun müssen. Es ist da klipp und klar nachgewiesen, daß die Entwürfe wirtschaftlich und eisenbahntechnisch ausführbar sind<sup>2)</sup>.

Ueber derartige Einwände muß man sich um so mehr wundern, als wir die Entwürfe nicht nur in Lageplänen genau durchgearbeitet, sondern auch durch zahlreiche Querschnitte genau erläutert haben. Aus diesen geht z. B. auch hervor, daß die sehr schwierigen Höhenverhältnisse durch den Entwurf gemeistert sind.

Natürlich dauert eine solche Umgestaltung eine lange Reihe von Jahren. Ich habe den Zwischenruf gehört: Das dauert viel zu lange. Gewiß, das geht nicht von heute zu morgen, man muß schrittweise vorgehen, so daß nicht plötzlich eine ungeheure Menge neuen Baulandes auf den Markt geworfen wird. Das kann auch ganz ruhig über zwei bis drei Jahrzehnte verteilt werden, ohne daß der Eisenbahn- oder Straßenverkehr unter dieser allmählichen Umgestaltung leidet.

Zum Schluß einige Worte über das Tempelhofer Feld. Unser Entwurf ist anders gedacht als der, der nun wohl zur Ausführung kommen wird. Nach unserer Ansicht darf das Tempelhofer Feld nicht so aufgefaßt werden, daß jetzt ein Teilstück herausgenommen wird. Das mag vom wirtschaftlichen Standpunkt des Kriegsministers und auch von dem der Gemeinde Tempelhof richtig sein, aber es ist nicht richtig vom Standpunkt des Städtebauers, der sich sagt: Diese Fläche ist in sich so großartig und sie ist in so enger Nachbarschaft mit den Friedhöfen in Rixdorf, mit der Hasenheide, mit dem Viktoriapark, mit dem Aufmarschgelände, mit dem Botanischen Garten und mit den großen Neuschöpfungen, die im Gebiet des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs entstehen können, daß diese ungeheure Schaffungsmöglichkeit auch einheitlich ausgenutzt werden muß. Ich greife die Entwürfe für den westlichen Teil in keiner Weise an, die Entwürfe sind in sich vielmehr sehr gut, aber das Unglück ist, daß die Entwurfsaufsteller nicht über das ganze Tempelhofer Feld verfügen konnten, über dies Gebiet, das Größeres zu schaffen ermöglicht, als es irgend eine andere Weltstadt aufweist.

Ich kann nicht besser schließen, als wenn ich sage: Gestalten kann man wohl das künftige Groß-Berlin, aber es geht doch wohl nicht anders, als daß Architekt und Ingenieur zusammenarbeiten, es geht nicht anders, als daß man sich an die richtigen Maßstäbe gewöhnt, daß es sich um ein Werk handelt, daß in drei oder fünf Jahrzehnten, und ferner, daß es von sechs oder zehn Millionen Menschen geschaffen werden soll.

## Entwurf zu einer Platzanlage

Monatswettbewerb im Architekten-Verein zu Berlin

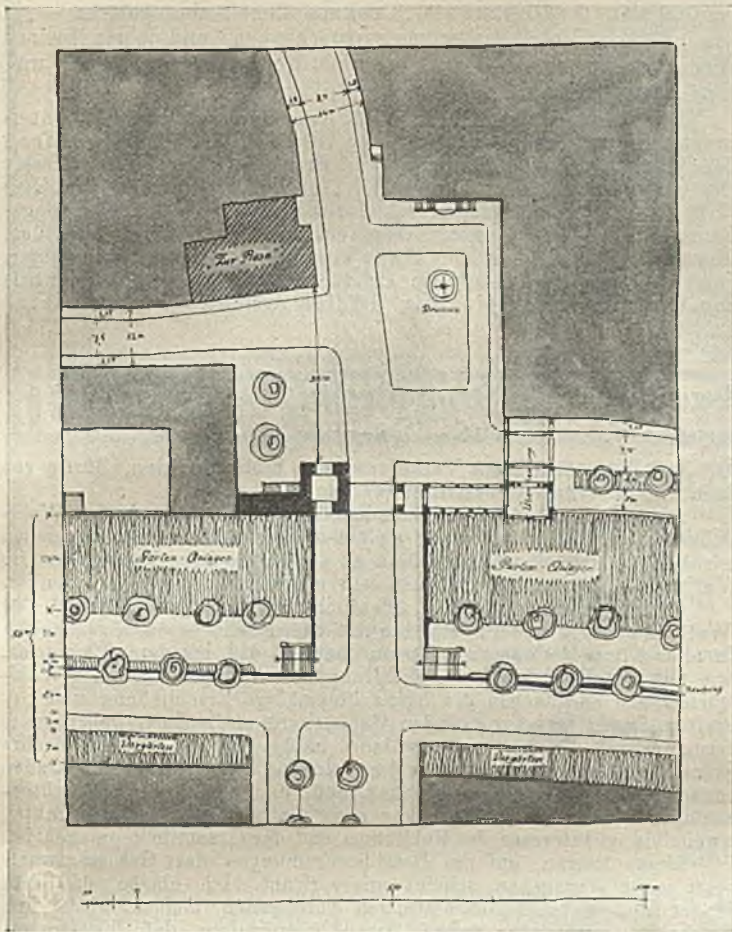
Auszug aus dem vom Geheimen Baurat R. Saran als Vorsitzenden des Beurteilungsausschusses erstatteten Bericht.

M. H.! Der Beurteilungsausschuß kann es sich nicht versagen, seine große Freude und Dankbarkeit darüber auszudrücken, daß die Wettbewerbe in der letzten Zeit im Fache des Hochbaues ganz besonders zahlreich beschiedt waren und auch mit besonders guten und anziehenden Arbeiten. Es ist ja hier

<sup>1)</sup> Das Preisgericht hat in seiner offiziellen Beurteilung die Behauptung aufgestellt, die von uns durchgearbeitete Umgestaltung des Anhalter und Potsdamer Fernbahnhofs sei „nicht einwandfrei, weil die Hinausschiebung (!) des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs bedenklich“ sei. Da ist dem Preisgericht ein recht grober Schnitzer passiert, denn unser Entwurf für den neuen Hauptbahnhof Südwest, ist ein Glied der Nord-Süd-Fernbahn; er kann nur im Zusammenhang mit dieser beurteilt werden, ferner im Zusammenhang mit den Stadtschnellbahnen. In diesem Zusammenhang kann von einer Hinausschiebung nicht die Rede sein, — im Gegenteil. — Vielleicht klärt das Preisgericht das auf.

öfter schon beklagt worden, daß das Vereinsleben an einer gewissen Dürre in mancher Beziehung leidet. Aber hier scheint doch ein Zweig unseres Vereinslebens zu sein, die Monatswettbewerbe, an dem sich ein lebendiges Grünen und Sprießen zu unserer großen Freude bemerkbar macht, und mit ganz besonderer Freude erfüllt es uns, daß gerade diese recht schwierige Aufgabe eine so große Reihe von Lösungen und eine Reihe so guter Lösungen gefunden hat.

<sup>2)</sup> Auch das Preisgericht hat uns in seiner offiziellen Beurteilung den Vorwurf gemacht, daß „in bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Nachweis nicht durchweg überzeugend erbracht“ sei. — Es wäre recht interessant, wenn das Preisgericht einmal versuchen möchte, diesen Vorwurf durch einige Tatsachen zu erhärten!



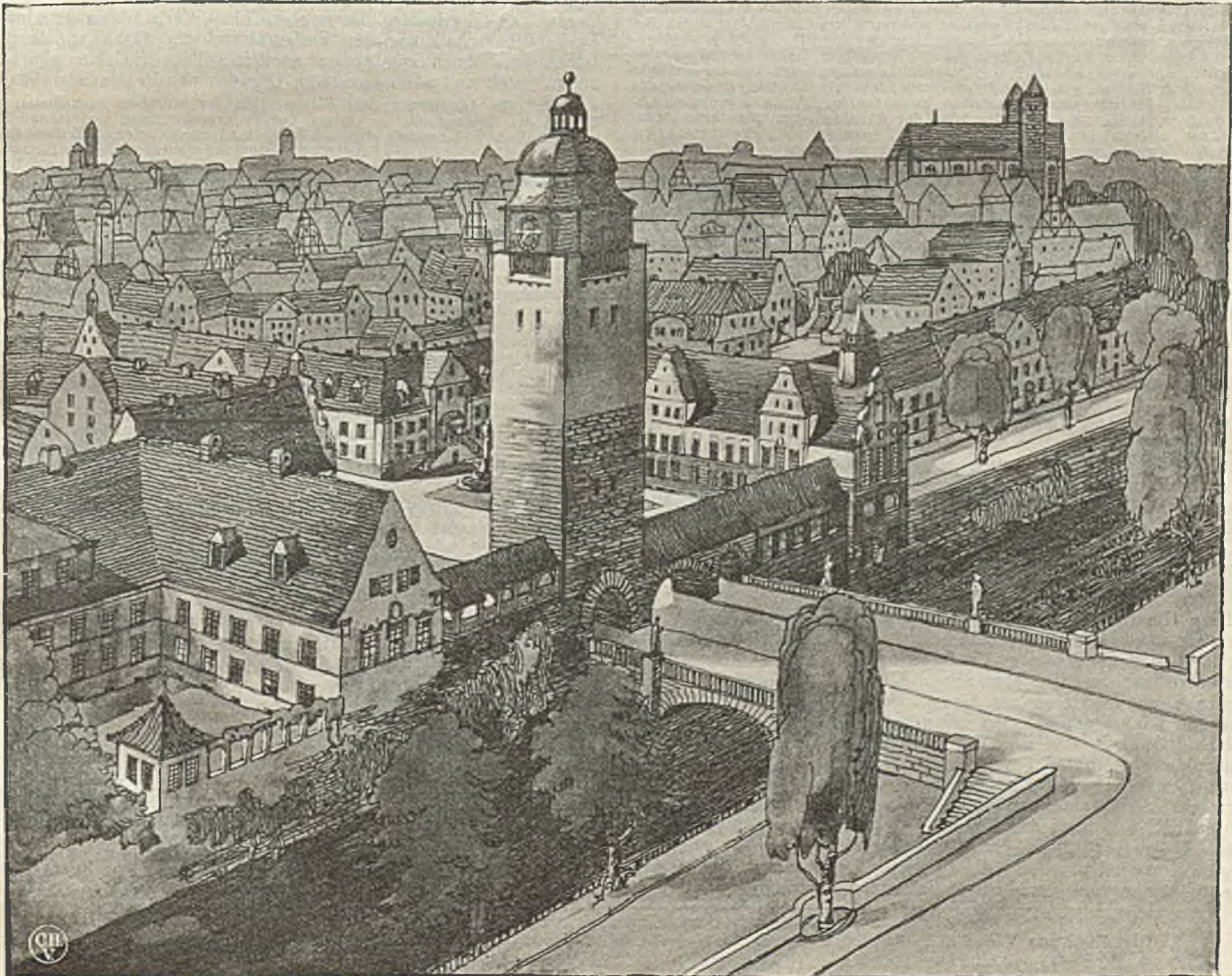
Auch die Arbeiten, denen dieses Prädikat nicht uneingeschränkt zuteil werden kann, zeigen sehr viel Liebe und sehr viel Interessantes und Anziehendes. Es zeigt auch die reiche Bearbeitung dieser Aufgabe, daß der Städtebau ein außerordentlich vielseitiges Interesse in Anspruch nimmt, und das muß uns ermuntern, für die Folge noch eine Reihe ähnlicher Aufgaben auf diesem Gebiete zu stellen, wenn es auch nicht leicht ist, gerade auf diesem Gebiete eine akademische Aufgabe zu geben. Die Aufgaben, die uns auf diesem Gebiete in der Praxis entgegen treten, sind gewöhnlich bepackt mit einer solchen Menge notwendiger Rücksichtnahmen auf die verschiedensten Verhältnisse, die sich im Wortlaut einer erdachten Aufgabe schwer zum Ausdruck bringen lassen. Es scheint aber doch, als ob unsere Aufgabe zu verstehen gewesen wäre.

Es handelte sich um die Herstellung einer Torstraße, welche aus einer kleinen mittelalterlichen Stadt hinausführen soll, um eine Stadterweiterung mit der Innenstadt in Verbindung zu bringen, und diese Gelegenheit sollte benutzt werden, um innerhalb der alten Mauer, da, wo die Straße sie durchbricht, einen Platz anzulegen. Ein altes Tor mit Turm in dieser Mauer sollte erhalten werden als ein geschichtliches Wahrzeichen, ebenso in einer gewissen Entfernung von diesem Torturm ein architektonisch und historisch bedeutender alter Bau. Außen sollte eine 50 m breite Promenade um die Stadt herumgeführt werden, und ferner sollte hinter der Stadtmauer noch eine Parallelstraße geführt werden, deren Anlage freigestellt war.

Die Ergebnisse sind hier gruppenweise geordnet und zeigen, in wie verschiedener Weise und doch mit gutem Erfolge die Lösung derartiger Aufgaben möglich ist.

Es folgt nun die Besprechung der einzelnen Entwürfe. Den Abdruck müssen wir uns versagen, weil die Besprechung ohne Beifügung der Abbildungen nicht recht verständlich sein würde.

Abb. 22 und 23. Kennwort: „Beim Rosenwirt am Grabentor“  
 Verfasser: Stadtbauinspektor Regierungsbaumeister a. D. Alfred Boehden in Frankfurt a. Main



Die letzte Gruppe besteht aus zwei Arbeiten, die sich durch eine geschlossene, architektonisch sehr befriedigende Platzanlage sowie durch sehr wohl überlegte, zweckmäßige und reizvolle Straßenführung besonders auszeichnen. Die Außenpromenade ist in diesen beiden Lösungen ganz verschieden aufgefaßt. Während hier eine Art Prachtstraße entstanden ist, hat der Verfasser der anderen Arbeit sie etwas anspruchloser gestaltet. Sie sehen sie hier in ganz schlichter Weise, der alte Graben ist fast unverändert gelassen, alles ist so einfach wie möglich und doch zu einer großen, einheitlichen Wirkung gebracht.

Der Ausschuß hat sich dahin geeinigt, diesen beiden letztgenannten Arbeiten mit dem Motto „Beim Rosenwirt am Grabentor“ und „Denkmalpflege B“ — es sind zwei Ar-

beiten mit dem Kennwort „Denkmalpflege“ eingegangen — je ein größeres Vereinsandenken zuzuerkennen, und je ein kleines Vereinsandenken der Arbeit mit dem Kennworte „Ortrut“ und der Arbeit mit dem Kennwort „Spitzweg“.

Der Verfasser des Entwurfs mit dem Kennwort „Beim Rosenwirt am Grabentor“ ist Herr Regierungsbaumeister Alfred Boehden (jetzt Stadtbauinspektor in Frankfurt a. M.). Der Verfasser des Entwurfs mit dem Kennwort „Denkmalpflege B“ ist Herr Dipl.-Ing. Regierungsbauführer Fritz Herrmann, jetzt Regierungsbaumeister in Wilmersdorf. Der Verfasser des Entwurfs mit dem Kennwort „Ortrut“ ist Herr Hans Volkmann, Regierungsbauführer, jetzt Regierungsbaumeister in Erfurt. Der Verfasser des Entwurfs mit dem Kennwort „Spitzweg“ ist Herr Architekt Robert Goetze in Berlin.

## Entwurf eines Zweckverbandsgesetzes für Groß-Berlin

aus der 22. Sitzung des Hauses der Abgeordneten am 8. Februar 1911 — 1. Beratung

v. Dallwitz, Minister des Innern: Meine Herren, es lag nahe, bei der Ausarbeitung eines allgemeinen Gesetzentwurfs über Zweckverbände die Frage zu erwägen, ob es nicht angezeigt sei, in dieses Gesetz Bestimmungen hinauzuarbeiten, welche ausreichende Handhaben auch für die Bildung eines Zweckverbandes für Groß-Berlin gewähren könnten. Dieser Weg hat sich als nicht gangbar erwiesen, weil in das allgemeine Gesetz eine ganze Anzahl Spezialbestimmungen hätte hineingearbeitet werden müssen, die eben nur für den einen Fall von Groß-Berlin anwendbar waren, weil ferner nach den bisherigen Erfahrungen auf freiwillige Vereinbarungen zwischen Berlin und den Vororten in nennenswertem Umfange nicht gerechnet werden konnte, während andererseits die Anwendung administrativen Zwanges bei der Größe der beteiligten Kommunen und bei der Größe und Bedeutung der beteiligten Interessen nicht in Frage kommen konnte, weil endlich aus den in den Motiven näher dargelegten Gründen von einer Beteiligung der die Stadt Berlin umgebenden Landkreise nicht abgesehen werden kann. Die Staatsregierung war daher darauf angewiesen, die Lösung des schwierigen Problems einer Zusammenfassung der in dem fraglichen Wirtschaftsgebiet belegenen Stadt- und Landkreise zur gemeinsamen Wahrnehmung gemeinsamer Interessen im Wege der Spezialgesetzgebung zu versuchen.

Zwimal bereits hat die Königliche Staatsregierung die Lösung dieses Problems in Angriff genommen, beide Male vergebens. Der erste Versuch datiert aus dem Jahre 1876, in dem dem Landtage ein Gesetzentwurf, betreffend die Verwaltung und Verfassung der Provinz Berlin vorgelegt worden ist, der aber über das Stadium der Kommissionsberatung nicht hinausgelangt ist. Auch bei seiner Wiedervorlegung im folgenden Jahre ereilte ihn dasselbe Geschick.

Der zweite Versuch datiert aus dem Jahre 1892, in dem der damalige Minister des Innern infolge einer Anregung des Provinziallandtags der Provinz Brandenburg eine Einverleibung der Vororte in die Stadt Berlin im großen Stile vorgeschlagen hat. Sie wurde jedoch von dem damaligen Magistrat der Stadt Berlin abgelehnt, der sich nur dazu bereit finden lassen wollte, eine verhältnismäßig kleine Grenzregulierung vorzunehmen, weil eine weitergehende Eingemeindung der Stadt Berlin sehr erhebliche finanzielle Opfer und verwaltungstechnische Bedenken bringen werde, denen ein eigenes Interesse der Stadt nicht gegenüberstehe. Nachdem diese Verhandlungen nach vierjähriger Dauer schließlich 1896 abgebrochen worden sind, nachdem ferner seitdem ein großer Teil der Vororte sich zu leistungsfähigen, gut verwalteten Gemeinden entwickelt hat und über alle erforderlichen oder nur wünschenswerten kommunalen Einrichtungen und Anstalten verfügt, bleibt nur noch der Weg der Bildung eines Zweckverbandes übrig, wenn anders das Bedürfnis befriedigt werden soll, wenigstens die dringlichsten gemeinsamen Aufgaben einheitlich zu verwalten. Dieser Weg bietet auch den Vorzug, daß er die bestehenden Provinzialverbände unberührt läßt und den immerhin unliebsamen Notbehelf Eingemeindungen zwangsweise vorzuziehen, völlig vermeidet. So hat denn auch der Magistrat der Stadt Berlin schon seit einigen Jahren mit den Vororten Verhandlungen wegen freiwilliger Bildung eines Verkehrsverbandes eingeleitet; diese haben aber zu einem abschließenden Ergebnis bisher nicht geführt. Nach dem, wie ich annehme, definitiven Scheitern dieser Verhandlungen im Vorjahre ist nun nach meinem Dafürhalten jetzt der Zeitpunkt gekommen, um unter Benutzung der hierbei gewonnenen Erfahrungen und im tunlichsten Anschluß an die damals provisorisch gefaßten Entscheidungen nunmehr im Wege der Gesetzgebung die Bildung der erforderlichen Organisation herbeizuführen, die nach den bisherigen Erfahrungen im Wege der freiwilligen Vereinbarung nun doch nicht erreicht werden kann.

Daß bei einem gesetzgeberischen Eingreifen in sozarte und schwierige kommunale Fragen tunlichste Vorsicht geboten ist, daß nur gleichsam tastend und zögernd vorgegangen werden kann, und daß aus diesem Grunde nur solche Aufgaben dem neuen Verbands zugewiesen werden können, welche für eine einheitliche Verwaltung reif sind, und deren einheitliche Verwaltung zugleich dem Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung entspricht, das scheint mir geradezu selbstverständlich zu sein. Zu diesen Aufgaben zähle ich in erster Reihe das öffentliche Verkehrswesen, sodann den Waldschutz sowie die Erhaltung von Freiplätzen und endlich das mit diesen beiden Aufgaben in engem Zusammenhang stehende Baufluchtenwesen.

Meine Herren, über die Unhaltbarkeit der jetzigen Verhältnisse auf dem Gebiet des Transport- und öffentlichen Verkehrswesens glaube ich nicht allzu viele Worte verlieren zu sollen: sie liegt klar zutage. Ich erinnere nur an die jahrelangen Kämpfe der Großen Berliner Straßenbahn mit den einzelnen Gemeinden über den Umfang des ihr zustehenden Bahnmonopols. Ich erinnere ferner an die Vielseitigkeit und Mannigfaltigkeit der von der Großen Berliner Straßenbahn mit den einzelnen beteiligten Gemeinden abgeschlossenen Einzelverträge, namentlich in bezug auf die Dauer der Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze und auch in bezug auf andere Punkte. Ich erinnere endlich an die jeder Einheitlichkeit und Planmäßigkeit entbehrende Behandlung des Schnellbahnwesens seitens der einzelnen beteiligten Gemeinden. Daß bei dieser Sachlage es an der Zeit ist, den zentrifugalen und geradezu zersetzenden Bestrebungen auf dem

Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens Einhalt zu tun, dürfte von keiner Seite ernsthaft bestritten werden können.

Aber auch über die Notwendigkeit und Nützlichkeit des Waldschutzes, der Erhaltung von Freiplätzen, Spielplätzen und dergleichen glaube ich mich eingehend äußern zu sollen, da diese Materie erst im Vorjahre in diesem Hohen Hause sehr eingehend behandelt worden ist.

Den Zusammenhang des öffentlichen Verkehrswesens und des Waldschutzes bzw. der Freiplätze mit dem Baufluchtenwesen glaube ich in aller Kürze darlegen zu können dadurch, daß ich darauf hinweise, wie mit dem Erwerb und der Erhaltung von Waldstreifen, eines Waldgürtels und dergleichen die baufluchtenmäßige Erschließung und Gestaltung auch des angrenzenden Gebietes Hand in Hand gehen muß, ferner darauf, daß im Laufe der Jahre infolge des steigenden Verkehrs ja zweifellos die Notwendigkeit der Anlegung neuer Durchgangsstraßen immer stärker sich fühlbar machen muß, und daß deren baufluchtenmäßige Gestaltung und Bebauung nach einheitlichen Gesichtspunkten zweifellos im Interesse des Publikums und der Gesamtheit gelegen ist.

Meine Herren, auf die Detailbestimmungen des Gesetzentwurfs jetzt schon einzugehen, scheint mir verfrüht. Ich glaube, daß dies besser den Kommissionsberatungen vorbehalten bleiben wird. Ich beschränke mich daher darauf, darauf hinzuweisen, daß die Organisation des Zweckverbandes in allen wesentlichen Punkten der Organisation der Provinzialverbände nachgebildet ist. Es sind daher als Organe des Verbandes vorgesehen eine Verbandsversammlung, ein Verbandsausschuß und ein Verbandsdirektor, denen annähernd dieselben Funktionen zugewiesen werden sollen wie den gleichartigen kommunalen und administrativen Organen der Provinzialverbände.

Daß die Limitierung des Stimmrechts der einzelnen Gemeinden auf ein Drittel der Gesamtzahl der in der Verbandsversammlung vertretenen Stimmen auf lebhaften Widerspruch stoßen würde, stand zu erwarten, weil diese Beschränkung zeitlich lediglich die Stadt Berlin als solche berührt. Meine Herren, abgesehen von dem hier speziell vorgeschlagenen Verhältnis von einem Drittel zu zwei Dritteln, mit dem übrigens der Magistrat, wie ich erwähnen möchte, bei den Vorverhandlungen über die Bildung eines freiwilligen Verkehrsverbandes sich seinerzeit einverstanden erklärt hat, glaube ich doch betonen zu sollen, daß auf solche Beschränkungen in diesem Gesetzentwurf nicht wohl verzichtet werden können, weil anderfalls die Mitwirkung und die Beteiligung aller anderen Verbandsmitglieder, der größeren wie der kleineren Kommunen, im großen und ganzen illusorisch sein würde. Ich vermag aber auch m-inerseits besondere Bedenken und Gefahren für die Stadt Berlin in diesem Vorschlage nicht zu erblicken, weil nach dem Entwurf für alle wesentlicheren Fragen des Verkehrswesens, die ja doch finanziell von der größten Tragweite sein werden, eine Zweidrittelmajorität vorgesehen ist, so daß in diesen Fragen die Stadt Berlin, falls sie geschlossen vorgehen sollte, nicht überstimmt werden kann, weil ferner das Oberhaupt der Stadt Berlin, der Oberbürgermeister der Stadt, nach den vorgeschlagenen Bestimmungen nicht nur in der Verbandsversammlung, sondern auch im Verbandsausschuß den Vorsitz führen soll, weil es endlich — und das scheint mir die Hauptsache zu sein — bei der getrennten, zerstörten Lage der Vororte an der Peripherie des engeren Verbandsbezirktes m-ines Dafürhaltens absolut ausgeschlossen ist, daß diese Vororte zu einer geschlossenen Interessengemeinschaft gegenüber dem wirtschaftlich überwiegenden Zentrum, gegenüber der Stadt Berlin, sich jemals sollten vereinigen können.

Meine Herren, daß auch sonst gegenüber dem Verbandsprojekte schwerwiegende Bedenken und Einwendungen geltend gemacht werden würden, war voraussehen. Handelt es sich doch um einen Ausgleich von Interessen, die zum großen Teile in scharfem Widerstreite zueinander stehen: handelt es sich doch ferner um eine Beschränkung der Einzelgemeinden auf den von mir dargelegten drei Gebieten, ihres Selbstbestimmungsrechts auf diesen Zuständigkeitsgebieten zugunsten eines neuen Verbandes, dessen Wirksamkeit die Feuerprobe noch nicht bestanden hat. Daß dies vielfach unliebsam berühren muß, ist natürlich, selbst menschlich verständlich und erklärlich. Weniger verständlich und erklärlich ist mir dagegen, wenn in einigen Preßorganen aus Anlaß der Einbringung dieses Gesetzentwurfs zu lesen war, daß es sich um einen Versuch zur Knechtung der freien Selbstverwaltung handle, sofern es sich hier nicht um eine Verwechslung des Begriffes der freien Selbstverwaltung mit dem des kommunalen Egoismus und Partikularismus der einzelnen Gemeinden handelt. Denn, meine Herren, so gewiß die einzelnen Gemeinden gewisse Zuständigkeiten abtreten sollen und müssen, wenn überhaupt ein Zweckverband zustande kommen soll, so gewiß geschieht doch in dem vorliegenden Falle die Abtretung dieser Zuständigkeiten nicht zugunsten des Staates oder irgendwelcher staatlicher Aufsichtsbehörden.

Meine Herren, bei der Haltlosigkeit dieser Einwendungen möchte ich mich der Hoffnung hingeben, daß in diesem Hohen Hause der vorliegende Gesetzentwurf als eine geeignete Grundlage für die weitere Beratung angesehen wird. Ich glaube, daß, falls der Zweckverband zustande kommen sollte, sehr bald in der Praxis die Möglichkeit sich erweisen wird eines friedlichen und ersprißlichen Zusammenwirkens aller Beteiligten zugunsten der Gesamtheit, und alsdann auch mancher bentiger Gegner des Entwurfs sich in einen Anhänger des Verbandes und in einen eifrigen Mitarbeiter in demselben verwandeln wird. (Bravo! rechts.)