



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 Pettizelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 37

Berlin, Sonnabend den 16. September 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

Aufteilung eines Baublocks in einem Berliner Vororte für landhausmäßige Bebauung Monatswettbewerb im Architekten-Verein zu Berlin

Die Aufgabe lautete: In einem Berliner Vororte, welcher landhausmäßig bebaut wird, soll ein Baublock von 200 m Länge und 100 m Tiefe einschließlich der allseitigen 10 m tiefen Vorgärten für Einfamilienhäuser aufgeteilt werden. Für eines der dabei entstehenden Teilgrundstücke ist ein Entwurf zu einem Wohngebäude für eine Familie zu fertigen, die willens ist, eine jährliche Miete von 2400 M. aufzuwenden, also sieben Zimmer, Küche, Bad, Abort und Nebengeläß.

Es ist ein kurzer wirtschaftlicher Nachweis zu führen, in welchen der Preis des Bodens mit 20 M. für ein Quadratmeter, der Kubikmeter umbauten Raums einschließlich Keller und erforderlichenfalls ausgebauten Dachgeschosses mit 20 M. einzusetzen ist.

An Zeichnungen werden verlangt: Ein Aufteilungsplan Maßstab 1:500, ein Lageplan des bebauten Grundstücks nebst gärtnerischer Anlagen Maßstab 1:200, die Grundrisse der bewohnten Geschosse, ein Schnitt, eine Vorderansicht Maßstab 1:200.

Es erhielten die Entwürfe „Eignes Heim“ und „5,6%“, beide von Herrn Regierungsbauführer Dipl.-Ing. Paul Siefert je ein kleines Vereinsandenken und der Entwurf „R. B.“, Verfasser Herr cand. arch. (jetzt Regierungsbauführer Dipl.-Ing.) Herbert Vollrath, ein großes Vereinsandenken.

Der erstgenannte Entwurf „Eignes Heim“ des Herrn Dipl.-Ing. Paul Siefert ist auf Seite 204 wiedergegeben. Die andern Entwürfe kommen später zur Veröffentlichung.

Die Döberitzer Heerstraße

Vortrag gehalten von dem Geheimen Baurat Frey im Architekten-Verein zu Berlin

Fortsetzung aus Nr. 36 Seite 202

Generalkostenanschlag.

Hier möchte ich noch einige Angaben über die Kosten des fiskalischen Teils der Heerstraße einfügen.

Der Hauptkostenanschlag schließt ab mit 4,7 Millionen Mark. Davon entfallen auf:

1. Erdarbeiten	0,9 Millionen Mark
davon Stößenseedamm ca. 800 000 cbm je 59 Pf. = rund 0,5 Millionen Mark.	
2. Straßenbefestigung und Kanalisation	1,8 „ „
3. Bauwerke	1,4 „ „
Stößenseebrücke 850 000 M.	
Eisenbahnbrücke 450 000 „	
4. Allgemeines und Bauleitung	0,6 „ „
zusammen	4,7 Millionen Mark

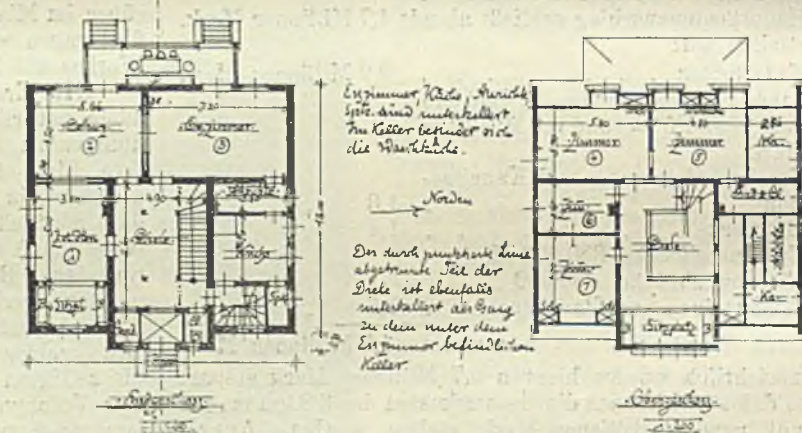
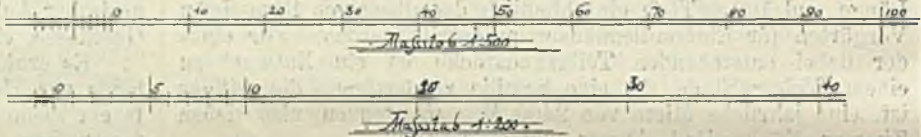
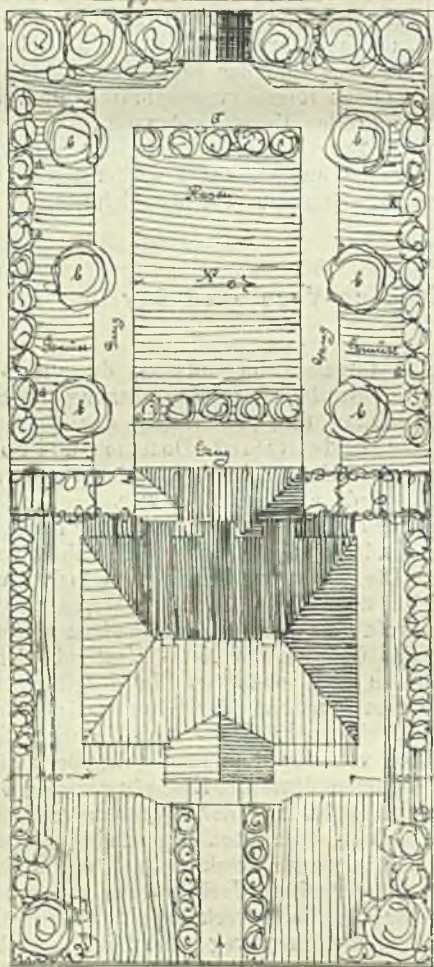
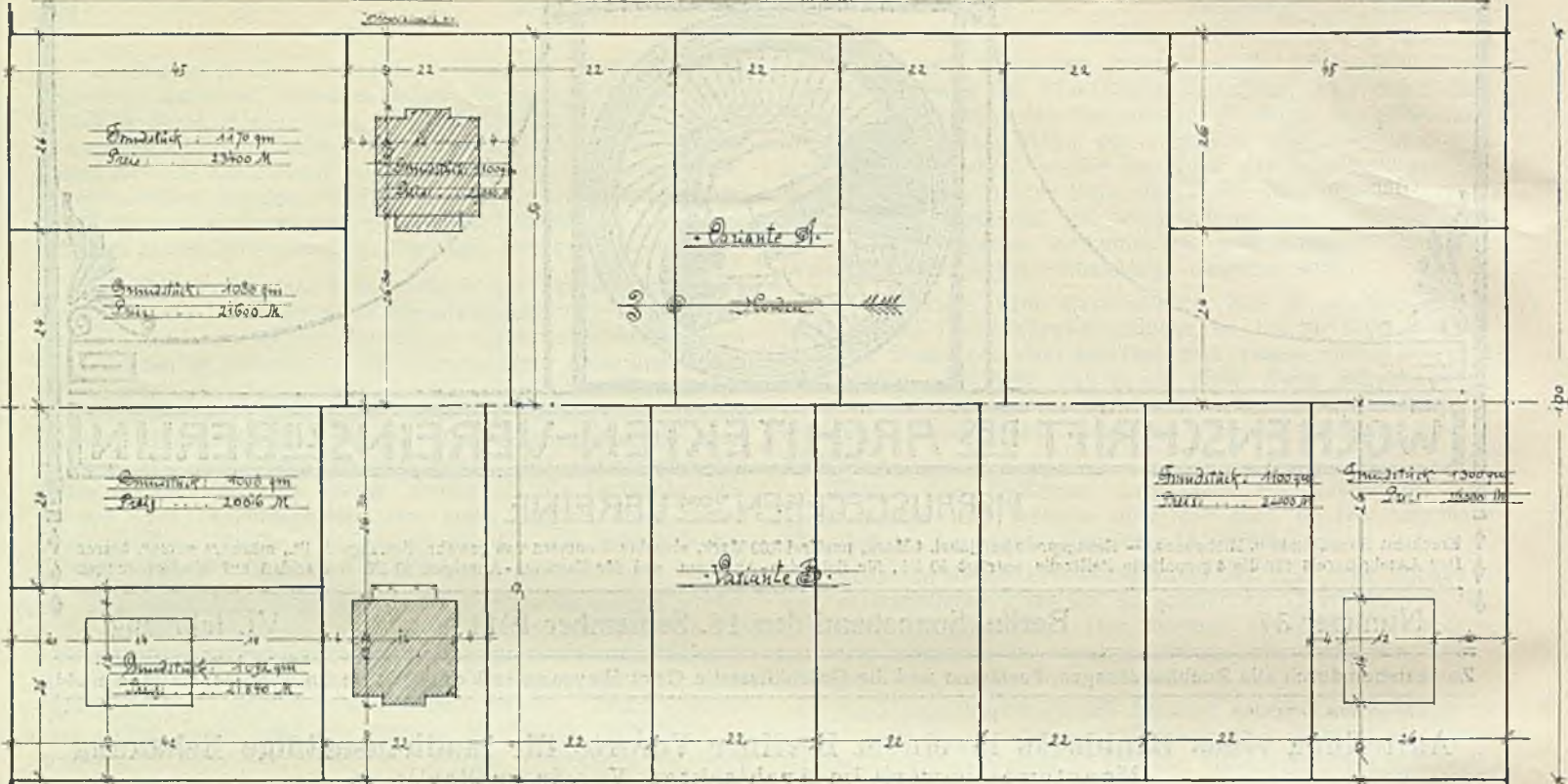
Voraussichtlich werden hiervon 0,7 Millionen Mark erspart werden, so daß sich hiernach die Gesamtkosten der 3,8 km langen Strecke auf rund 4 Millionen Mark stellen werden. Ausgenommen sind hiervon alle Kosten, welche zur Aufschließung des Baugeländes auf beiden Seiten der Heerstraße, durch Straßen, Eisenbahn, Brücken usw. bereits erforderlich geworden sind und noch erforderlich werden.

Was die Finanzierung anbetrifft, so lag dabei etatsrechtlich die Sache insofern außergewöhnlich, als im Etat der Forstverwaltung ständig ein größerer Betrag zur „Anlage von Straßenzügen innerhalb der Forstgrundstücke, deren Veräußerung beabsichtigt wird“ ausgeworfen ist. Die Forstverwaltung war daher in der Lage, den Bau ausführen zu können, ohne beim Land-

tage die Mittel dazu beantragen zu müssen, da auf beiden Seiten der Heerstraße ein Streifen zur Veräußerung bestimmt war. Mir war die Bauleitung und gleichzeitig das Referat darüber im Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten übertragen worden, wobei in Berücksichtigung der Eigenart des Werkes die Provinzialbehörde ausgeschaltet war.

Zur Erschließung des Geländes genügte die Heerstraße allein natürlich nicht, sondern es galt noch, Schnellbahnverbindungen zu schaffen. Die Hoch- und Untergrundbahn wollte ihre Linie leider nicht über den Reichskanzlerplatz hinaus geradlinig in den Grunewald hinein verlängern, sondern schwenkte dort nördlich ab, um das Gelände der Neu-Westend-Terrain-Gesellschaft zu erschließen, und endet erst in der Gegend des Spandauer Bocks in ihrem dort an der Grunewaldgrenze geplanten Betriebsbahnhof. Von der Hoch- und Untergrundbahn wird also nur der östlich von der Rennbahn gelegene Teil des Grunewaldes Vorteil erwarten dürfen. Ein günstigeres Ergebnis zeitigten die Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung. Der Vorortverkehr zwischen Charlottenburg und Spandau ist jetzt noch zusammen mit dem Fernverkehr auf ein Gleispaar angewiesen, ein Zustand, der einer Verbesserung dringend bedurfte. Es wird nun für den Vorortverkehr ein zweites Gleispaar erbaut, das aber nicht durchweg neben das bestehende Gleispaar gelegt wird, sondern am neuen Bahnhof Heerstraße nach Westend abschwengt, das Heerstraßengelände durchquert und erst kurz vor Spandau sich wieder an das bestehende Gleispaar, das später nur dem Fernverkehr dienen soll, anschließt.

Die Eröffnung der Gesamtstrecke soll gleichzeitig mit der des im Umbau begriffenen Bahnhofs Spandau am 1. Juli 1911



Vergleichen der Leistungen voraussetzt: Variante A und B. Die Lösung B ist durch die massen-
 mechnische Aufstellung erreicht worden, dass kein Grundstück nach Norden einen Kindergarten
 zu liegen hat.
 Wirtschaftlicher Nachweis: Grundstück $22 \times 50 \text{ m} = 1100 \text{ qm}$ zu $20 \text{ M} = \dots 22000 \text{ M}$
 Umbau der Bausteine: Keller $1300 \times 600 + 194 \times 126 - 140 \times 120 + 270 + \text{Kellerdecke} / 1500 = 1400$
 $+ 970 \text{ (Balk.)} + 330 + \text{(Obergesch.)} / 1100 \times 1400 + 200 \times 500 = 158 + 63 + 342 =$
 $1113 \text{ abm zu } 20 \text{ M f. d. abm} \dots 22260$
 Zus. Grundbesitz $\dots 270 =$
 Summe 47500 M
 Die Investition einer Note von 2400 M ergibt sich eine Verzinsung von $\frac{2400}{665} = 34,76$

- a. Baumstrücker
- b. Oberkammer
- c. Keller

erfolgen. Eine hübsche Leistung war der Bau der Teilstrecke zwischen den Bahnhöfen Heerstraße und Rennbahn. Im Mai 1908 wurde der Bau begonnen und im Mai 1909 der Betrieb eröffnet. In diesem einen Jahre wurden rund 50 000 cbm Boden unter zum Teil schwierigen Verhältnissen — Schüttungen bis zu 22 m Höhe — bewegt, 5 Brücken und 2 Bahnhöfe erbaut, sowie rund 8 km Gleis mit den sehr umfangreichen Sicherungen verlegt.

Am ersten Betriebstage mußte gleich der Massenverkehr zur Eröffnung der Rennbahn bewältigt werden. Da an schönen Sonntagen der Verkehr auf Bahnhof Heerstraße so gewachsen ist, daß die von Spandau kommenden Züge ihn nicht mehr aufnehmen können, so beabsichtigt die Eisenbahndirektion, schon in diesem Sommer an solchen Tagen Pendelzüge zwischen Bahnhof Charlottenburg und Bahnhof Rennbahn einzulegen. Ein Beweis, in welchem außerordentlichen Maße die Döberitzer Heerstraße zur Steigerung des Ausflugsverkehrs in diesem Teile des Grunewaldes beigetragen hat. Nach Fertigstellung der Gesamtstrecke, voraussichtlich schon im Jahre 1911, können die Berliner dann vom Bahnhof Pichelsberg aus in wenigen Minuten das Havelufer erreichen. Den Bewohnern der künftigen Kolonie Heerstraße wird die neue Bahn mit ihren täglich mehr als 50 Zügen nach jeder Richtung bequeme

und schnelle Verbindung nach dem Stadtinnern schaffen. Während z. B. die Fahrt von Charlottenburg nach Wannsee 24 Minuten in Anspruch nimmt, wird sie zwischen Charlottenburg und Pichelsberg höchstens 12 Minuten, also nur die halbe Zeit, benötigen. Für jeden, der die Fahrt täglich mindestens zweimal machen muß, ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Es ist also zu erhoffen, daß die neue Kolonie Heerstraße sich bald besiedeln wird, zumal auch den minderbemittelten Ruhebedürftigen Gelegenheit geboten werden soll, sich in den Nebenstraßen und in den Baublocks, für die Einfamilienreihenhäuser vorgesehen sind, ein kleines, aber eigenes Heim zu sichern. An der Heerstraße selber werden nur Einzelvillen mit großen Gärten zugelassen, damit diesem Straßenzuge die jetzige Waldumrahmung möglichst erhalten bleibe. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die Heerstraße die in dem eingangs erwähnten Immediatbericht des jetzigen Reichskanzlers angegebenen Zweckbestimmungen voll erfüllen wird. Sie schafft zwischen Spandau und Potsdam eine neue, sehr nötige Verbindung nach dem Westen über die trennende Havel, sie bietet eine weitere Möglichkeit für die Berliner Bevölkerung, den Grunewald zu erreichen, und sie wird dazu beitragen, daß sich Berlin an Großartigkeit seiner Straßenzüge den übrigen Weltstädten würdig anreihet.

Die Döberitzer Heerstraße

Vortrag*) gehalten von dem Geheimen Oberbaurat Dr.-Ing. Stübgen im Architekten-Verein zu Berlin

Meine geehrten Herren, ich habe den Ausführungen des Herrn Vortragenden verhältnismäßig nur wenig anzuschließen, was sich auf das eigentlich Städtebauliche dieses Unternehmens und auf künstlerische Punkte beziehen soll. Ich möchte Ihnen nochmals den allgemeinen Bebauungsplan des Geländes vorführen, nicht in der Photographie des unvollständigen Reliefplanes, der auf der Städtebau-Ausstellung sich befindet, sondern in einer Photographie des ursprünglichen Planes, der einige nicht unwesentliche Abweichungen zeigt, um dann den Hauptteil des Bebauungsplanes nochmals zu besprechen, nämlich die Heerstraße. Ein erster wichtiger Punkt ist die Kreuzung der Heerstraße mit dem Einschnitt der Spandauer Bahn, wo die Station „Heerstraße“ angelegt ist. Von hier zweigt die neue, das Gelände durchschneidende Bahnlinie ab, welche auf hohem Damm die Sausuhle überschreitet, dann die zweite Station „Rennbahn“ und dann eine dritte Station, „Pichelsberge“, aufweist. Alle Stationen liegen im Einschnitt. Als vierten Punkt möchte ich hervorheben den in häßlicher Weise aus dem Grunewald herausgeschnittenen umfangreichen Platz, der vor längeren Jahren der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft überliefert worden ist, um an dieser Stelle einen Betriebsbahnhof zu errichten. Es ist ferner vorgesehen die Erhaltung eines durch Spazierwege verschönerten Waldstreifens von der Spandauer Chaussee in südlicher Richtung bis zu dem unberührten Teile des Grunewalds. Dieser Waldstreifen ist so angeordnet, daß die vorhandene tiefe Einsenkung der Sausuhle erhalten bleibt und die dortigen Fenne in Zierteiche umgewandelt werden. Ich hoffe, daß so ein landschaftlich reizvoller Spaziergang gewonnen wird, den sowohl die von Charlottenburg kommende neue Straße als die neue Eisenbahn mit ziemlich hohen Brücken überschreiten. Das Baugelände zieht sich von den Schießständen im Norden bis zum verbleibenden Grunewald im Süden, von der Spandauer Bahn im Osten bis zum Stößensee im Westen. Die Entfernung von der Heerstraße bis zum unberührten Grunewald beträgt etwa 220 m. Es war anfangs beabsichtigt, im Südwesten die durch Bodenentnahme entstandenen großräumige Fläche, von welcher Kollege Frey gesprochen, mit in die Bebauung hineinzuziehen, um einen großen Volksspielplatz anzulegen am Fuße der in der Richtung nach Wannsee geplanten Verbindungsstraße.

Was nun die Einteilung des Geländes in Baublöcke betrifft, so muß man zunächst wissen: Für welche Art Baublöcke ist das Gelände bestimmt? Wie Kollege Frey sagte, soll eine Landhausbebauung, und zwar in hoffentlich sehr stattlicher Art stattfinden, weil ja die der Heerstraße entlang und am Seeufer gewonnenen Baustellen zu den schönsten von Groß-Berlin gehören. An den zurückliegenden Straßen sollen indes auch Gruppenbauten und Reihenhäuser, also bescheidene Einfamilienhäuser zugelassen werden. Ferner habe ich vorgeschlagen, daß in der Nähe des Bahnhofs Heerstraße und am Vorplatz des Bahn-

hofs Pichelsberge geschlossene Bauweise zugelassen wird, aus Erdgeschoß und zwei Obergeschossen bestehend und mit Anlage von kleinen Läden, die ja notwendig sind. In der jetzigen Kolonie Grunewald zeigt sich, wie unbequem und unzweckmäßig es ist, daß man so weite Entfernungen zurückzulegen hat, um von seiner Wohnung zu den Läden für Lebensmittel und zu den Werkstätten der Handwerker zu gelangen.

Es leiteten mich bei diesem Vorschlage auch gewisse künstlerische Gesichtspunkte. Man kommt von Charlottenburg auf der breiten Straße an und hat dann den keineswegs schönen Eisenbahneinschnitt vor sich, den man überschreitet. Nach einigen hundert Metern folgt die breite Muldenstrecke, von der Kollege Frey schon gesprochen hat. Die Muldenstrecke wird um so breiter, als sie mit 18 m tiefen Vorgärten beiderseits ausgestattet werden soll und so eine selbständige landschaftliche Anlage von großer Ausdehnung bildet. Es erscheint deshalb notwendig, zwischen das Loch des Eisenbahneinschnittes und die breite Mulde ein trennendes Glied einzuschalten, einen als Eingangstor in das Landhausviertel wirkenden Paß, der geschlossen umbaut ist.

Was die Blöcke betrifft, die für die offene Bebauung bestimmt sind, so haben sie entlang der Heerstraße eine Tiefe von nicht weniger als 140 m, und zwar ohne Anrechnung der Vorgärten. Das ist eine ungewöhnliche Tiefe, die uns aber für die zu erwartenden herrschaftlichen Ansiedlungen angemessen erschien. Nach der Rückseite können weniger tiefe Grundstücke abgetrennt werden. Es können aber auch Grundstücke gewählt werden, die von der Heerstraße bis zur nächsten Parallelstraße hindurchreichen, so daß Automobile und Equipagen den rückwärtigen Zugang benutzen.

Daß die Höhenlage der Straßen sich den Höhen und Tiefen des Geländes möglichst anschließen muß, versteht sich von selbst; daraus sind mancherlei Krümmungen der Richtung und Staffelungen der Baulinie entstanden. Diese haben aber auch manche ästhetische Vorteile. so daß sich hoffentlich recht hübsche Straßenbilder ergeben werden.

Was zunächst die Ringstraßenbreite betrifft, so habe ich die Paßstrecke schon erwähnt; sie hat die normale Breite des ganzen Straßenzuges von 50 m und keine Vorgärten. Dann kommt die Muldenstrecke, die an sich 60 m, aber mit den Vorgärten 96 m breit ist. Man darf wohl hoffen, daß den dort zu errichtenden Landhäusern auch ein zweites Obergeschoß auf Wunsch gestattet werden wird. Vor dem Knickplatz, von dem ich noch eingehend sprechen werde, liegt eine 300 m lange, hochliegende Strecke der Heerstraße mit Vorgärten von geringer Tiefe. Jenseits des Knickplatzes liegt die Heerstraße im tiefen Einschnitt. Die infolge der Böschungen voraussichtlich entstehenden terrassierten Vorgärten von 22 m normaler Tiefe vergrößern die Straßenlichtbreite auf etwa 94 m, so daß auch hier ein überaus stattlicher Eindruck zu erwarten ist.

*) Mai 1910.

In einigen größeren Baublöcken sind Innenparks vorgesehen; ob sie sich in Wirklichkeit werden durchführen lassen, und ob sie sich bewähren, das mag der zukünftigen Erfahrung anheimgestellt sein. Außer der Sausuhle soll noch eine zweite Waldsenkung der Öffentlichkeit erhalten bleiben, um so eine innigere Vereinigung des Waldes und der Ansiedlung herbeizuführen.

Herr Kollege Frey hat bereits die Querschnitte des 50 m breiten Dammes und der 60 m breiten Straßenstrecke erwähnt. Das folgende Profil bezieht sich auf die breite Straße, welche vor der Rennbahn liegt und von dem Bebauungsgelände gegenwärtig durch den offenen Eisenbahneinschnitt getrennt ist. Das wird hoffentlich nicht so bleiben. Hier ist deswegen eine andere Anordnung gezeichnet mit einem zwar offenen, von Betonmauern eingefassten Einschnitt, der aber so beschaffen ist, daß man auf der einen oder anderen Seite der Straße gehend, die Bahnanlage kaum bemerken wird. Ich hoffe jedenfalls, daß man später dazu übergehen wird, die so unschöne Trennung, wie sie durch die Eisenbahn hineingekommen ist, möglichst erträglich zu gestalten.

Von den einzelnen Punkten der Heerstraße möchte ich Ihnen zunächst den Anfang auf dem Charlottenburger Gebiet in seiner Grundrißgestaltung vorführen. Der Einschnitt ist zwar durch die neue Brücke in der Straßenbreite von 50 m geschlossen worden; im übrigen aber bildet er eine entschiedene Trennung, die nicht beseitigt werden kann. Es wird indes nötig sein, dafür zu sorgen, daß, sowohl in der Richtung nach dem Grunewald, als in der Richtung nach Berlin gesehen, der Beginn der Bebauung einen befriedigenden Eindruck hervorruft. Darauf zielt die im Plane gewählte Anordnung der Baulinien. Den Beginn im Grunewald sollen zwei höhere, gleichartig oder gleichwertig gestaltete Gebäude bilden, die gewissermaßen als Pylonen den Eingang der Paßstrecke bilden.

Auf der Brücke liegt ein Höhenpunkt der Heerstraße, der, aus der Entfernung gesehen, als ein wenig schöner Rücken sich bemerkbar macht. Ich habe vorgeschlagen, den Eindruck zu verbessern durch die im Plane angegebenen beiden offenen Pavillons, die sich über den Außenbürgersteigen erheben. An dieser Stelle, wie es ja von anderer Seite vorgeschlagen, einen weiten, uferlosen Platz anzulegen, den breiten Eisenbahneinschnitt also auf sehr große Länge zu überbrücken, dazu fehlt eine aus der Oertlichkeit entspringende Veranlassung.

Ich führe Ihnen nun nochmals die große Mulde vor, die uns die Natur in willkommener Weise geschenkt hat. Sie hat etwa 1300 m Länge und eine Straßenbreite von 60 m, wie bereits erwähnt. Es sind also ungefähr die Abmessungen der Straße „Unter den Linden“. Ich hatte vorgeschlagen, in der Mitte eine breite Rasenfläche anzulegen, was den Anblick von beiden Enden erheblich verschönert haben würde. An hoher Stelle ist das abgelehnt worden, weil die Automobile in der Straßenmitte glatt durchfahren sollen. Wie vortrefflich solche Mulden wirken, sieht man bekanntlich am besten an der Avenue des Champs Elysées in Paris. Nun muß aber notwendigerweise die Mulde an beiden Enden, um die häßliche Rückenwirkung zu vermeiden, künstlerisch abgeschlossen werden. Am westlichen Ende ist ein Torbogen vorgesehen. Das eine Bild zeigt solchen Torbogen auf höhere Anregung in der Form des Eosander-Portals, das andere in einer freieren, in die Landschaft wohl besser passenden Gestalt. Jedenfalls muß die mittlere Fahrstraße für Automobile und sonstigen Durchgangsverkehr in etwa 11 m Breite hindurchgeführt werden. Außerdem muß aber auf beiden Seiten der nötige freie Raum bleiben, um den Straßenbahn-

verkehr vorbeizuleiten, der früher oder später doch wohl nötig werden wird.

Am östlichen Ende ist ein Obeliskpaar vorgesehen. Ich hoffe, daß die Errichtung dieser Abschlußbauten nicht allzulange auf sich warten läßt, daß vielmehr der hochgeehrte Fiskus sehr bald in seine Tasche greift. Mit ein paar Bäumen oder ähnlichen Aushilfsmitteln ist das nichts zu machen.

Sieht man von Westen, also von Döberitz kommend, in die Mulde hinein, so werden sich am östlichen Ende die Eckhäuser der hochbebauten Blöcke verschieben und den unvollkommenen Abschluß, der durch die Obelisken bewirkt wird, verstärken. In der anderen Richtung gesehen, schließen sich an den Torbogen die Eckhäuser der 50 m breiten Hochstraße an, die ebenfalls vor die Baulinien der Mulde stark vortreten.

Sieht man vom Knickpunkte auf den Torbogen, so sollen die Baulinien nicht einfach geradlinig bis zum Tor verlaufen, sondern es ist eine Vermittlung vorgeschlagen, derart, daß eine beiderseitige elliptische Ausbauchung der Straße auf das Tor vorbereitet. Die staffelförmige Anordnung der Häuser kann hier ein sehr wechselvolles und reizendes Straßenbild hervorgerufen.

Der Knickplatz ist ein Schmerzenskind gewesen von Anfang an. Man hat eine ganze Reihe von Entwürfen für ihn aufgestellt. Es ist das Pariser Motiv eines Fächerplatzes von sechs Gliedern versucht worden; man ist davon abgegangen, da es sich ja streng genommen nur um eine einzige durchgehende Straße, nicht aber um eine Verkehrsteilung nach vielen Richtungen handelt. Es sind dann verschiedene unregelmäßige Platzanlagen versucht worden, die sich landschaftlich in den Grunewald einfügen sollten. Auch sollte der Knickpunkt durch einen Turmbau ausgezeichnet werden, der aber außer der Verkehrslinie hätte stehen müssen, da die schlanke Durchfahrt der Automobile unbedingt gefordert wird. Brix und Genzmer haben ja in ihrem Wettbewerbsentwurf Groß-Berlin einen solchen Turm außerhalb der Verkehrslinie in die Achse des von Berlin kommenden Straßenzuges gestellt, aber seitwärts des von Döberitz kommenden Straßenzuges. Aber ein solcher Turm würde, aus der Mulde gesehen, nur mit seinem oberen Teile sichtbar sein; der untere Teil erschiene in die Erde versunken. Das wäre eine ästhetisch kaum zulässige Anordnung. Für einen Torbau wäre sie jedenfalls unzulässig. So ist schließlich der einfache Gabelungsplatz entstanden, den das Lichtbild zeigt. Jede auf den Platz zielende Straßenstrecke findet ihren architektonischen Abschluß. Ein Springbrunnen und zwei seitliche Brunnenbecken beleben die nicht allzu große Fläche.

Die der äußeren Heerstraßenstrecke entsprechende Gabelungsstraße zielt auf eine etwas erhöht stehende Kirchengruppe mit Vorplatz.

Wie im übrigen die Baublöcke im einzelnen geformt, wie die Vorgärten angeordnet, die Baulinien gestaffelt sind, wo an mehreren Stellen die Teilungswage nur als Fußpfade ausgebildet, auch Treppentritten an einzelnen Punkten vorgeschlagen sind, das lehrt die genauere Betrachtung des Bebauungsplanes.

Schließlich sei noch hingewiesen auf einen großzügigen Gedanken im Brix-Genzmerschen Wettbewerbsplan für Groß-Berlin. Auch in diesem Plane ist der Knick als einfacher Gabelungsplatz ausgebildet; aber die Gabelungsstraße zielt nicht auf eine Kirche, sondern auf einen mächtigen Platz, der nebst den ihm umgebenden Gebäuden als ein großes, weltstädtisches Gymnasium gedacht. Das wäre allerdings eine Anlage ersten Ranges, deren Schaffung an dieser bevorzugten, herrlich gelegenen Stelle Groß-Berlins mit großer Freude zu begrüßen wäre.



Architekt Rudolf Springer, geb. 27. März 1844, aufgenommen in den A.V.B. 1877, gest. 15. September 1894, Begründer der Springerstiftung, aus deren Zinsen seit 1898 alle drei Jahre ein Preis von 1000 Mark zur Verteilung an die Mitglieder des A.V.B. zur Verfügung steht