



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

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

Nummer 43

Berlin, Sonnabend den 28. Oktober 1911

VI. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin

Vortrag gehalten zum Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin den 13. März 1911 von
 Richard Petersen

(Fortsetzung aus Nr. 42, Seite 234)

Nördlich der Yorkstraße tauchen die vier Gleise unter die Erde, unterfahren den Landwehrkanal und erhalten einen unterirdischen neuen Fernbahnhof an der Stelle des jetzigen Potsdamer Bahnhofs. Die Gleise schwenken sodann durch die Bellevuestraße in die Bellevueallee, unterfahren die Spree etwas östlich der Paulstraße, steigen dann südlich der alten Stadtbahn allmählich zur Erdoberfläche wieder empor, unterfahren die Straße Alt-Moabit und erhalten in Geländehöhe in der Gegend des jetzigen Kunstausstellungsgebäudes einen Hauptbahnhof. Sie unterfahren sodann die alte Stadtbahn und folgen den Gleisen der Hamburger- und Lehrter Bahn bis zur Station Beuëlstraße. Von hier geht ein Gleispaar in die Hamburger Bahn, das andere Gleispaar wird nach Tegel weitergeführt und gabelt sich hier in die Stettiner- und Nordbahn.

In diesem Entwurf werden der Görlitzer- und Stettiner Bahnhof dem Vorortverkehr übergeben, der bisherige Anhalter Fernbahnhof aufgegeben, sein Gelände anderweitig benutzt.

Soweit die Erweiterungen des Eisenbahnnetzes neue Linien im Außengelände erforderlich machen, sind grundsätzlich die neuen durch unbebautes Gelände geführten Gleise dem Fernverkehr überwiesen, während die alten Fernbahnen, an denen sich die Ansiedlungen entwickelt haben, dem Vorortverkehr überwiesen werden.

Abb. 265 gibt eine schematische Darstellung des Hauptbahnhofs an der Kreuzung der alten und neuen Stadtbahn in der Gegend des heutigen Lehrter Bahnhofs. Der jetzige Lehrter Bahnhof ist aufgegeben, die Haltestelle der Stadtbahn ist an die Straße Alt-Moabit verschoben; daneben sind für den



Langenschnitt der Nord-Süd-Fernbahn zwischen Bahnhof Yorkstraße und Lehrter Bahnhof.



Abb. 266. Entwurf Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft. Aus: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen

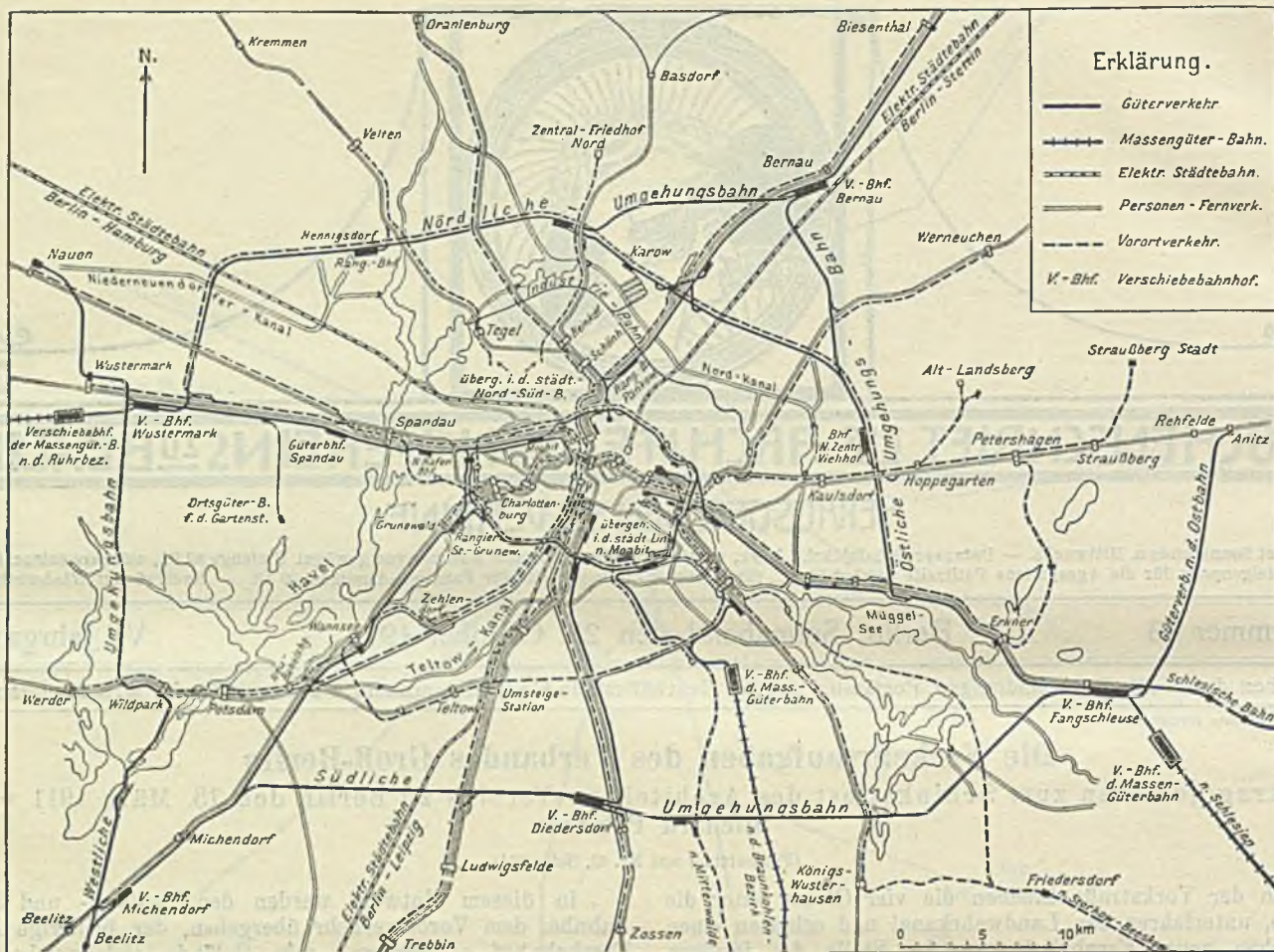


Abb. 267. Übersichtsplan des Eisenbahnnetzes nach Blum, Havestadt & Contag, Schmitz. Aus: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen

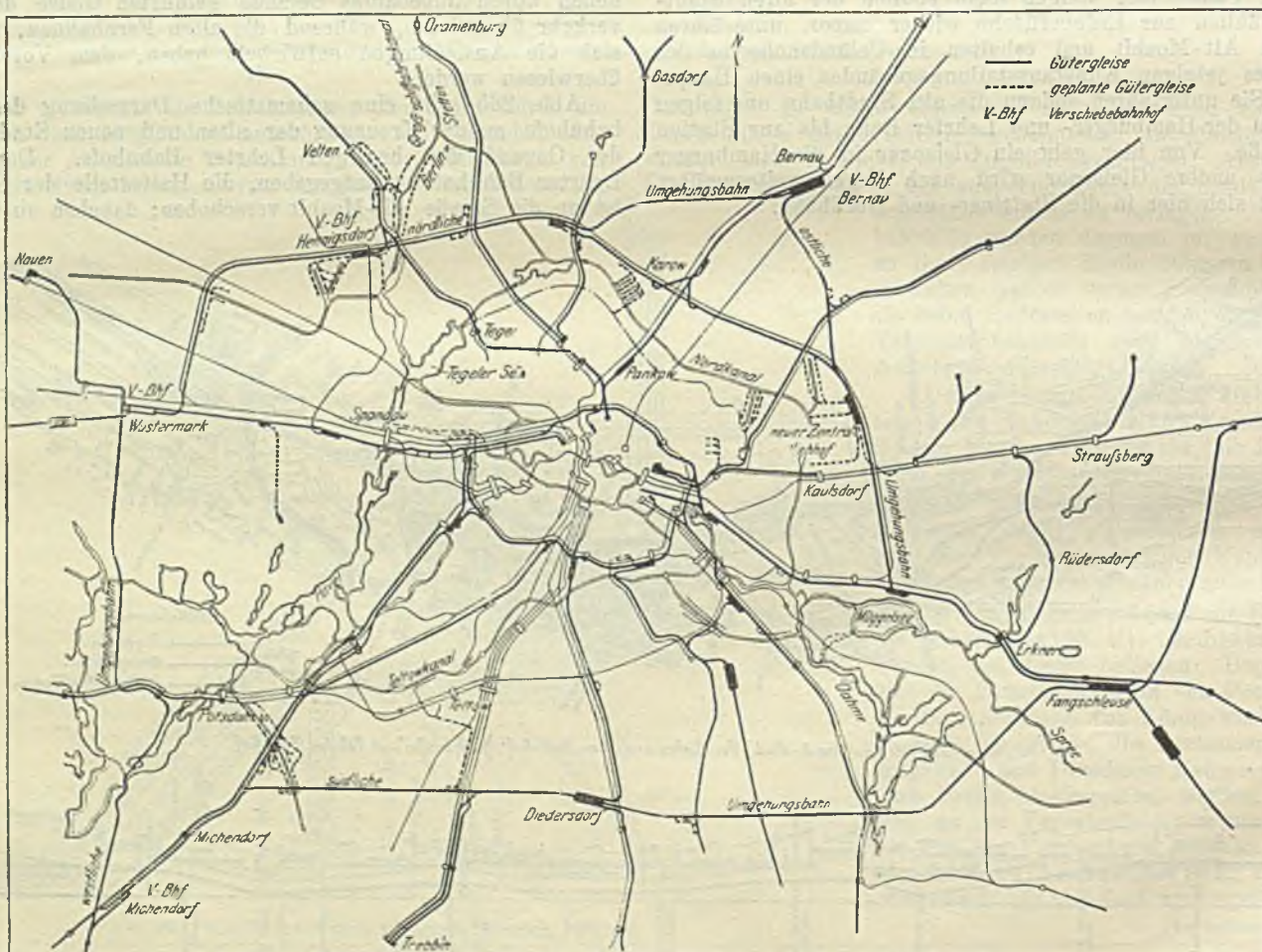


Abb. 268. Güterverkehrsnetz nach Blum, Havestadt & Contag, Schmitz

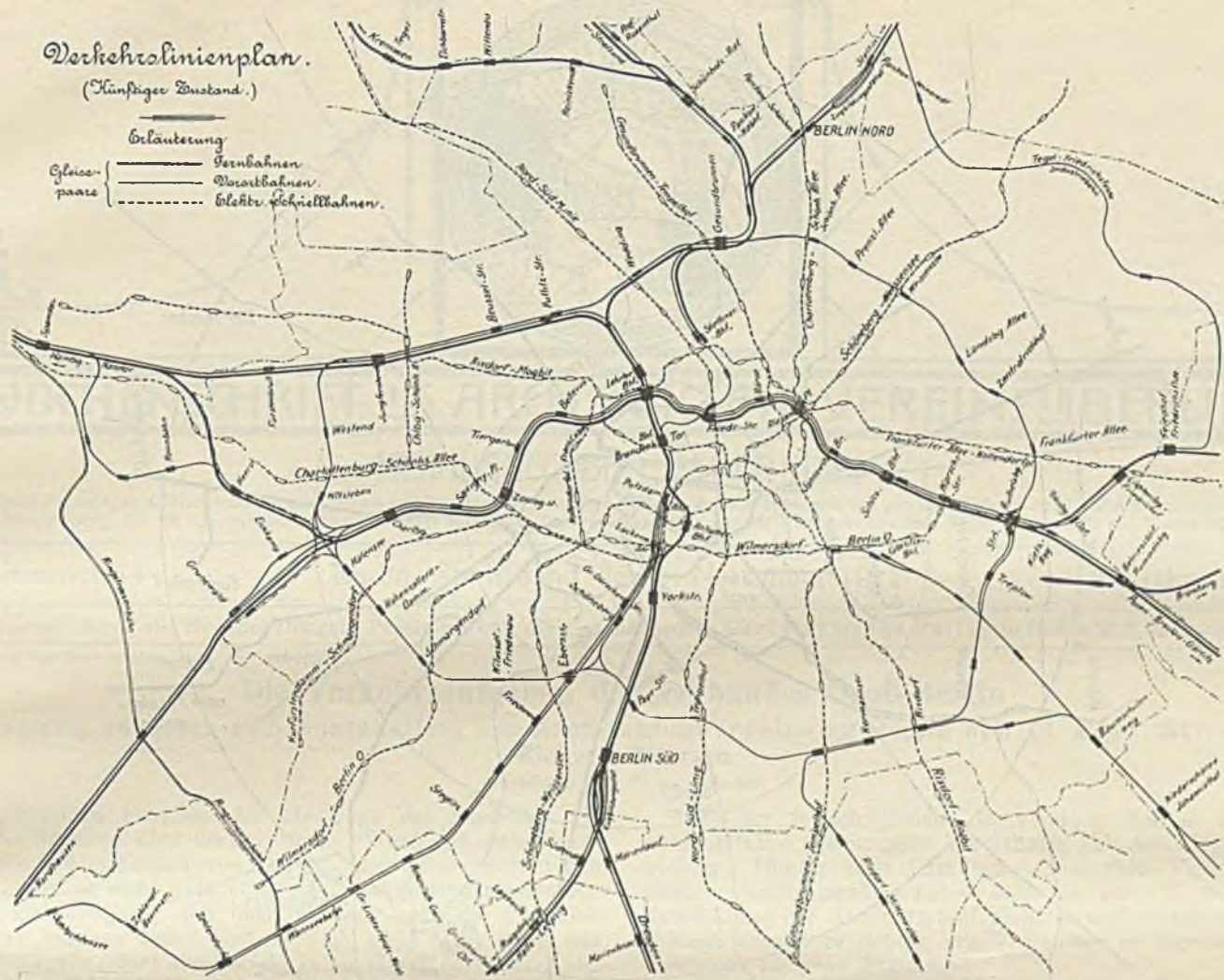


Abb. 269. Entwurf Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft. Aus: Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen

Fernverkehr zwei neue Bahnsteige vorgesehen. Der Viadukt der alten Stadtbahn ist zwischen Lehrter Bahnhof und Bellevue verbreitert, um eine Gleisverbindung zwischen der alten westöstlichen und der neuen nordsüdlichen Stadtbahn herzustellen. Die ganze Anlage ist in drei Stockwerken aufgebaut: die westöstliche alte Stadtbahn in der bisherigen Höhenlage über der Straße; ein Stockwerk tiefer, in Geländehöhe, die Bahnsteige der Nordsüd-bahn für den Fernverkehr; noch ein Stockwerk tiefer, unter der Erde, zwei Vorortbahnsteige. Im ganzen besitzt dieser Bahnhof für den Fernverkehr die sechsfache Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Friedrichstraße, für den Ort- und Vorortverkehr die dreifache.

Abb. 261 auf Seite 231 und Abb. 269 zeigt den Entwurf Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft, der sich von dem vorigen dadurch unterscheidet, daß neben der Durchgangslinie die bestehenden Kopfbahnhöfe beibehalten sind. Die Linie der neuen Fernbahn führt am bestehenden Anhalter Bahnhof vorbei, kreuzt die Spree in der Verlängerung der Lehrter Bahn und führt über den Gesundbrunnen in die nördlichen Bahnlagen. Diese Linienführung war nur dadurch möglich, daß mit einer Neigung 1:40 gearbeitet wurde, gegen 1:80 im vorigen Entwurf. Einzelheiten der inneren Stadtstrecke sind aus Abb. 266 zu ersehen.

Etwas abweichend ist die Führung der Nordsüd-Fernbahn bei dem Entwurf Blum, Havestadt & Contag, Schmitz, Abb. 267.

Hier ist die Verbindung zwischen den südlichen Fernbahnen und dem Stettiner Bahnhof unter Bahnhof Friedrichstrasse hindurchgeführt; Potsdamer- und Anhalter Fernbahnhof sind vereinigt und ein Stück nach Süden verschoben. Auch dieser Entwurf geht wie der erstgenannte von dem Gedanken aus, daß südlich der Leipziger Straße Luft geschaffen werden muß, um neue Entlastungsstrassen hindurchzubringen.

Besonders bemerkenswert bei diesem Entwurf ist die ausgezeichnete Behandlung der Anlagen für den Güterverkehr, Abb. 268.

Professor Blum wirft die Frage auf: Worauf beruht die Bildung der Weltstädte? Weltstädte gab es im Mittel-

alter nicht, auch die großen Städte in Ostasien sind keine Weltstädte in unserm Sinne. Professor Blum beantwortet die Frage dahin: Weltstadt bedeutet Konzentration der Gütererzeugung an dieser Stelle der Erdoberfläche; Gütererzeugung hat aber zur Voraussetzung: Gütertransport. In dieser Hinsicht ist Berlin im Nachteil gegenüber Städten wie London und New York, die das billigste Frachtmittel, das Seeschiff, zur Verfügung haben. Um so sorgsamer sind daher bei Berlin die Einrichtungen für den Güterverkehr zu entwerfen.

Professor Blum weist ferner darauf hin, daß es nicht angängig sei, mit dem Bleistift auf dem Lageplan willkürlich Flächen zu umkreisen und dabei zu schreiben: Industriegelände; denn Industriegelände bedeutet Gleisanschluß, und eine Summe von Gleisanschlüssen bedeutet einen Verschiebehnhof, ein Ding, das 1/2 km breit und 5 km lang sein kann.

Der Entwurf Blum, Havestadt und Contag, Schmitz stellt für die Stadtgestaltung etwa folgendes Programm auf: man disponiere zunächst über die starren, räumlich ausgedehntesten Anlagen und gehe Schritt für Schritt zu den beweglicheren über. Demnach kommen zuerst die Wasserstraßen, sodann die Güterbahnen und in Verbindung damit das Industriegelände, sodann die Fernbahnen für den Personenverkehr, nach ihnen die Vorortbahnen, im Zusammenhang damit die Wohngebiete und die Freiflächen. Dann erst sind zu disponieren die innerstädtischen Schnellbahnen und hierauf erst die einzelnen Bebauungspläne und die Verkehrsmittel der Straßenoberfläche.*)

Nach den Fernbahnen sind zu studieren die Vorortbahnen. Bei der Erläuterung der Abb. 262 war darauf hingewiesen, daß die Schwierigkeiten des Ausbaues der Vorortbahnen nicht im Außengelände, sondern im Innern Berlins liegen. Die

*) Bezüglich der Einzelheiten dieses ausgezeichneten Entwurfs sei auf die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1911, Nr. 1 und Glasers Analen 1910, Heft 10 verwiesen.

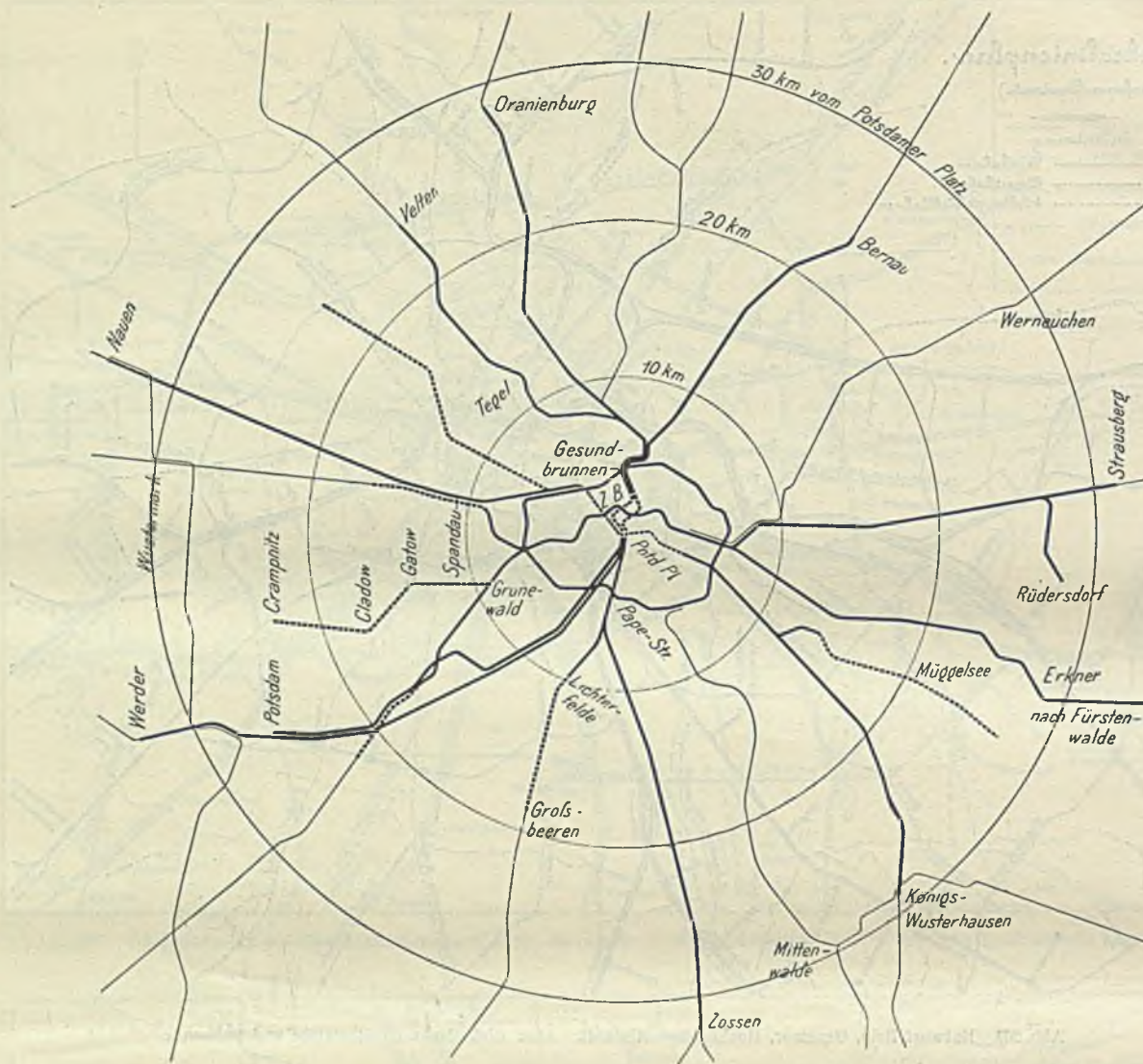


Abb. 270. Linienplan der Vorortbahnen nach Eberstadt, Möhring, Petersen

Abb. 262 zeigt auf den ersten Blick die Wichtigkeit einer Verbindung der südlichen und nördlichen Vorortlinien. Sämtliche drei Wettbewerbsentwürfe weisen demgemäß eine viergleisige Verbindung der im Potsdamer Bahnhof endigenden Vorortlinien mit denen des Nordens auf, ferner aber den Zusammenschluß des Görlitzer Vorortverkehrs mit dem der Hamburger Bahn.

Die Wichtigkeit dieser Verbindungen ist am schärfsten betont in dem Entwurf Eberstadt, Möhring, Petersen, dessen Liniennetz Abb. 270 zeigt.

Die Verbindung Görlitzer—Hamburger Bahn hat zur Folge, daß das städtischerseits verfolgte Projekt einer innerstädtischen Untergrundlinie Moabit—Rixdorf fallen gelassen werden muß.

Selbstverständlich muß sowohl der Stadtteil Moabit, wie auch die Stadt Rixdorf eine besondere und gute Schnellbahnverbindung mit der Berliner Geschäftsstadt erhalten. Das kann aber auch auf andern Wege noch besser geschehen als nach dem städtischen Projekt. Die beiden Stadtteile können miteinander mit einmaligem Umsteigen sehr bequem verbunden werden. Jedenfalls ist das Bedürfnis, diesen beiden Gebieten eine unmittelbare Schnellbahnverbindung zu geben, bei weitem nicht so wichtig wie der Vorteil, der sich bei einer Verbindung der Hamburger mit der Görlitzer Bahn herausstellt. Der große Vorteil besteht in der Schaffung einer neuen Stadtbahn von Westen nach Osten von der gleichen Leistungsfähigkeit für den Stadt- und Vorortverkehr wie die bestehende Stadtbahn. Infolgedessen wird es unnötig, der alten Stadtbahn neue Gleise an- oder aufzuflickern. Bekanntlich schweben derartige Projekte schon lange, sind aber

immer wieder zurückgestellt worden, teils wegen ihrer Kostspieligkeit, teils weil es bedenklich erscheint, einem schon überlasteten Verkehrszug noch neue Verkehre aufzuladen. Grundsätzlich ist es jedenfalls besser, die alte Stadtbahn durch eine in einem gewissen Abstand parallel geführte Linie zu entlasten.

Die Schaffung dieser neuen Stadtbahn Görlitzer—Hamburger Bahn bietet nun die Möglichkeit, auf den vorhandenen westlichen und östlichen Außenlinien den Betrieb zu verstärken bzw. neue Ergänzungslinien in das Netz einzufügen. Ganz besonders erlaubt diese Anordnung die Aufschließung der landschaftlich bevorzugtesten Gebiete um Berlin, der Gegend der Havelseen zwischen Tegel und Potsdam, ferner der Seenkette der Oberspreewäldchen im Südosten Berlins. Diese Argumente erscheinen so durchschlagend, daß man sich einigermaßen wundern muß, daß sie bei der Berliner Stadtverwaltung bisher noch keine Würdigung gefunden haben.

Die Verbindungen der Vorortlinien Potsdamer—Stettiner Bahn und Görlitzer—Hamburger Bahn müssen allen andern innerstädtischen Verkehrsplänen vorangestellt werden insofern, als man die hierfür benötigten Wege nicht durch minder wichtige Anlagen sperren darf. Deswegen muß das Projekt Moabit—Rixdorf fallen.

Mit den Verbindungen der Vorortlinien Potsdamer—Stettiner Bahn und Görlitzer—Hamburger Bahn sind aber auch die gegenwärtigen Möglichkeiten des Ausbaues erschöpft.

Bei allen Neuanlagen sollte man aber den Gesichtspunkt im Auge behalten, daß es wichtig ist, ein aus sich heraus erweiterungsfähiges Netz zu schaffen.

(Fortsetzung folgt)



Sakristeitür von der Kirche in Grunewald-Berlin

Zierbeschlag in echter mittelalterlicher Kunstschmiedearbeit
nach einem Entwurf des Regierungsbaumeisters Philipp Nitze in Berlin-Wilmersdorf
ausgeführt von der
Kunst- und Bauschlosserei Paul Golde in Berlin-Wilmersdorf, Ringbahnstr. 93

Einige Abbildungen aus dem Werke.



Kaufmannsspeicher der Renaissancezeit
Beckergrube Nr. 95



Renaissancegiebel Sandstraße Nr. 16



Dacherker Königstraße Nr. 94



Barockgiebel Mühlstraße Nr. 26 und 28



Haustür Königstraße Nr. 2



Barockgiebelhaus
daneben Giebelhaus klassizistischen Stils
ehemals Königstraße
abgebrochen 1880



Haustür Mühlenstraße Nr. 55



Treppenaufgang Mengstraße Nr. 6