



# 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 4gespaltene Petitzelle beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 80 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 44

Berlin, Sonnabend den 4. November 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. 43, Seite 238)

Heute laufen beispielsweise die Züge des Nordrings und des Südrings über die Stadtbahn. Wenn erst einige innerstädtische Schnellbahnen von Norden nach Süden gebaut sein werden, wird es nicht mehr nötig sein, vom Gesundbrunnen über Stralau-Rummelsburg oder über Westend nach der Friedrichstraße zu fahren. Dann wird es auch nicht mehr nötig sein, die Halbringzüge über die Stadtbahn zu führen, man wird vielmehr einen richtigen Ringbetrieb einrichten und dadurch mehr als 300 Stadtbahnzüge täglich, die bisher über die Ringe gingen, frei bekommen, um sie in die westlichen und östlichen Vororte hinauszusenden.

Mit der fortschreitenden Entwicklung Berlins wird man wahrscheinlich später neue Vorortlinien aus der Ringbahn entwickeln. Hierfür aber jetzt schon bestimmte Vorschläge zu machen, würde unnütze Arbeit sein, da man die tatsächliche Entwicklung der Geschäftsstadt nicht so weit voraussehen kann. Deshalb scheint es richtig, die Vorschläge zu beschränken auf eine nicht zu ferne Zukunft.

Den Wettbewerbern war es nicht unbekannt, daß alle diese Dinge bei der Staatsbahnverwaltung seit Jahren gründlich verfolgt und studiert worden. Aber diese Pläne waren ihnen nicht bekannt. Wenn sie auch mit der Wahrscheinlich-

LINIENPLAN  
DER INNERSTÄDTISCHEN SCHNELLBAHNEN  
UND DER VORORTBAHNEN.



WETTBEWERB GROSS-BERLIN  
ENTWURF „ET IN TERRA PAX“

EBERSTADT, MÖHRING, PETERSEN.

Abb. 271. Entwurf Eberstadt, Möhring, Petersen

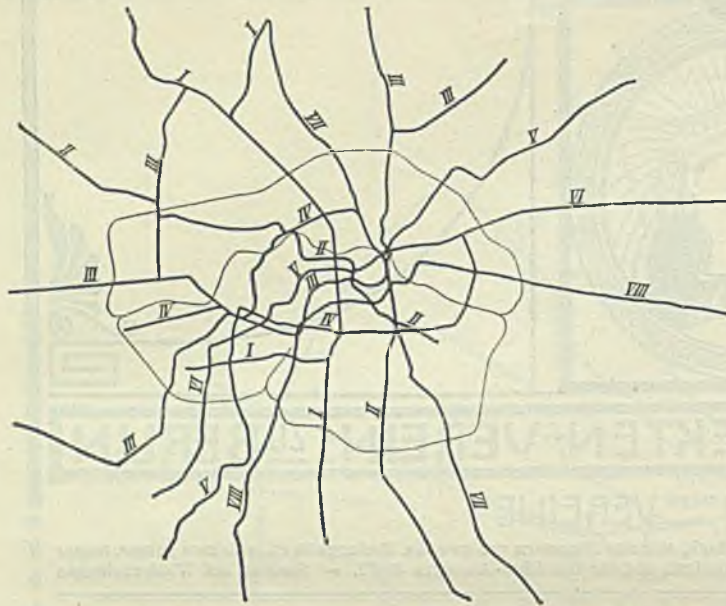


Abb. 272. Linienplan der innerstädtischen Schnellbahnen nach Blum, Havestadt & Contag, Schmitz

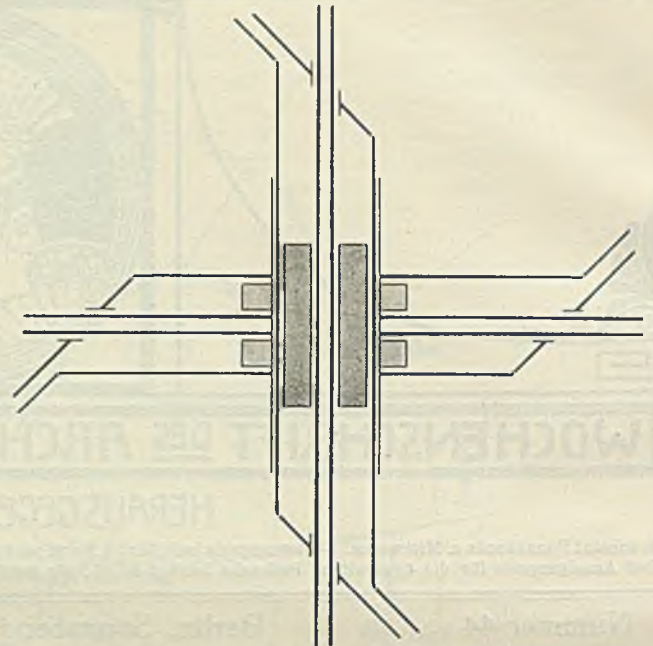


Abb. 273

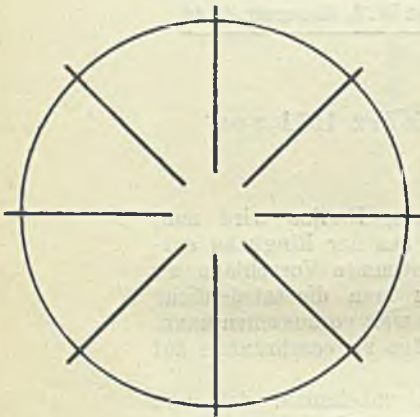


Abb. 274

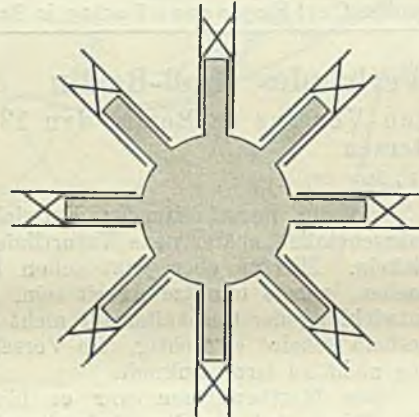


Abb. 275

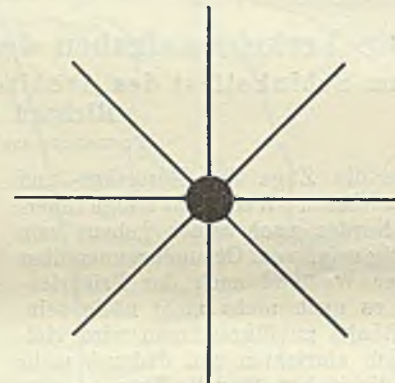


Abb. 276

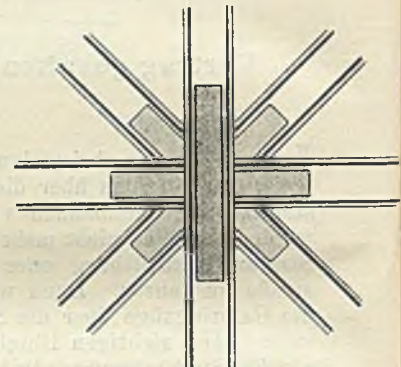


Abb. 277

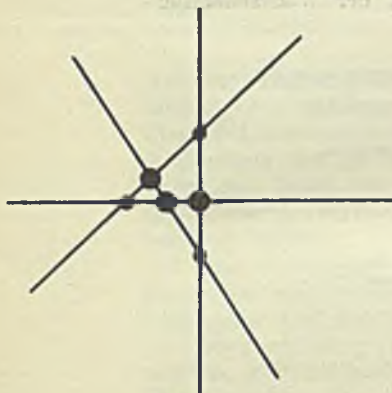


Abb. 278

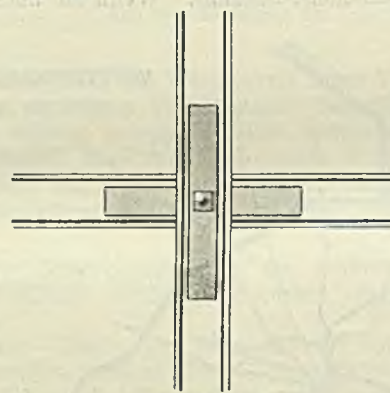


Abb. 279

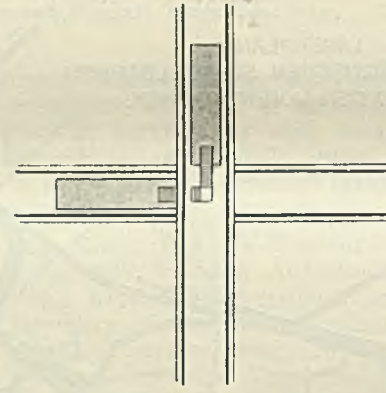


Abb. 280

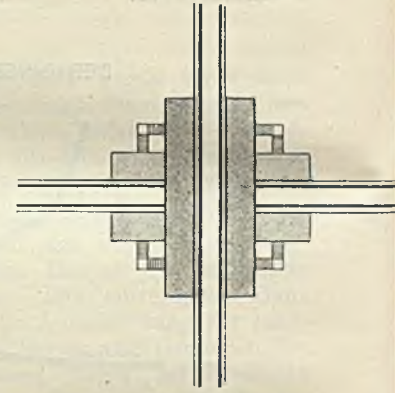


Abb. 281

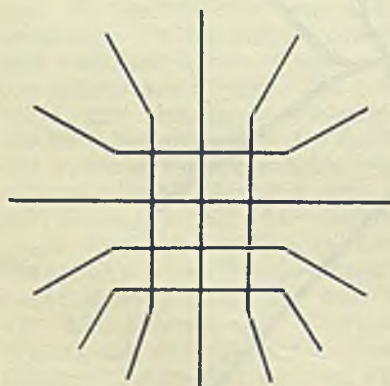


Abb. 282

keit rechneten, daß ihre Vorschläge im einzelnen durch die Pläne der Staatsbahnverwaltung überholt seien, so war doch für die Wettbewerber die Bearbeitung dieser Dinge die notwendige Voraussetzung, um für die folgenden Verkehrseinrichtungen begründete Vorschläge machen zu können. Hierbei ist aber noch zu beachten, daß die Entwürfe der Staatsbahnverwaltung naturgemäß in erster Linie von dem Gesichtspunkt dessen aus-

gehen, was im Interesse des Eisenbahnbetriebes am zweckmäßigsten ist, während die Wettbewerber diesen Gesichtspunkt zurückstellen mußten gegenüber den städtebaulichen Bedürfnissen. Auf jeden Fall wird für den Zweckverband Groß-Berlin die erste und wichtigste Aufgabe sein, mit der Staatsbahnverwaltung zu einem Einvernehmen zu gelangen über den künftigen Ausbau des staatlichen Eisenbahnnetzes. Mit den genannten Erweiterungen des staatlichen Stadt- und Vorortbahnnetzes kann man natürlich nur einen Teil der Verkehrsaufgaben lösen. Das was übriggeblieben ist, das ist nun zunächst Aufgabe der innerstädtischen Schnellbahnen. Abb. 271 zeigt den Entwurf von Eberstadt, Möhring, Petersen. Die dicken Linien stellen das vorher skizzierte staatliche Eisenbahnnetz dar.

Abb. 269, Seite 237 gibt die Uebersicht des Entwurfs Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft,

Abb. 272 das Netz der innerstädtischen Schnellbahnen nach dem Entwurf Blum, Havestadt & Contag, Schmitz.

In dem staatlichen Stadt- und Vorortbahnnetz bildet der Potsdamer Platz einen Hauptpunkt, während der Alexanderplatz nur von der alten Stadtbahn berührt wird. Nun ist der Alexanderplatz der ganzen Stadtanlage nach berufen, vielleicht der wichtigste Verkehrspunkt Berlins überhaupt zu werden. Das liegt darin begründet, daß sämtliche Hauptstraßen des östlichen Berlins zwischen Spree und Stettiner Bahn radial auf den Alexanderplatz zulaufen. Wenn diese Straßen auch in der nächsten Umgebung des Alexanderplatzes sämtlich zu eng sind, so werden sie eben mit der Zeit verbreitert werden müssen. Das Hauptgerippe des Straßennetzes läßt sich aber kaum wesentlich ändern.

Es ergibt sich daraus, daß der Alexanderplatz ein Hauptpunkt des Netzes der innerstädtischen Schnellbahnen werden muß, ein Gedanke, der übereinstimmend in den drei Wettbewerbsentwürfen wiederkehrt, wie ein Blick auf die Liniennetze zeigt.

Es ist heute natürlich nicht mehr möglich, die Fehler, die in den bestehenden Schnellbahnanlagen gemacht worden sind, zu beseitigen, sondern es kann sich nur darum handeln, auf Grund des vorhandenen Netzes die Erweiterungen und Ergänzungen möglichst zweckmäßig anzulegen. Deswegen ist es immerhin von Wert, zu wissen, in welcher Hinsicht die bestehenden Anlagen dem wünschenswerten Idealzustand nicht entsprechen.

Da ist zunächst die Tatsache festzustellen, daß die Liniennführung der alten Stadtbahn nicht dem wichtigsten Verkehrszuge von Berlin folgt, sondern seinerzeit auf den Weg gelegt wurde, der für die Bauausführung am wenigsten Schwierigkeiten bot.

Auch die bestehende Hoch- und Untergrundbahn liegt nicht auf dem Hauptverkehrszuge durch Berlin, sondern schlängelt sich in gewundener Linie darum herum. Hätte man heute die Hoch- und Untergrundbahn neu anzulegen, so würde man die Westlinie wohl zweckmäßiger unmittelbar durch die Potsdamer und Leipziger Straße führen, andererseits die Ostlinie vielleicht vom Belleallianceplatz durch die Königgrätzer Straße in der Richtung nach Moabit. Diese nachträgliche Erkenntnis nützt natürlich heute der Hochbahngesellschaft nichts.

Andererseits ergibt sich daraus die für die Zukunft erfreuliche Tatsache, daß der wichtigste Verkehrszug, die Leipziger Straße, noch zu vergeben ist. Es bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung, daß dieser Weg für die Entlastungslinie der alten Stadtbahn, also für die Verbindungslinie der Görlitzer und Hamburger Bahn, vorbehalten bleiben muß. Es wäre nicht richtig, eine solche Linie, wie im städtischen Projekt Moabit-Rixdorf, durch die Dorotheenstraße in unmittelbarer Nähe der alten Stadtbahn zu führen.

Dezentralisation der Verkehre, also Führung der Linien in größerem Abstand ist nötig.

Da die bisherigen Schnellbahnlinsen durch Berlin sämtlich von Westen nach Osten verlaufen, und die nordsüdlichen staatlichen Ergänzungslinien noch in der Zukunft liegen, so werden als innerstädtische Schnellbahnen in erster Linie Nordsüdverbindungen nötig.

Dicht vor der Ausführung steht bekanntlich die Linie im Zuge der Friedrichstraße. Sie sollte nach dem ersten städtischen Plan in der Gegend des Kreuzbergs nach Westen in das Gebiet von Schöneberg und Wilmersdorf abschnellen — keine glückliche Liniennführung. Später verfiel dann die Verkehrsdeputation auf die südliche Verlängerung nach Tempelhof. Dieses Projekt hörte aber auf, für die Stadt Berlin diskutabel zu sein, als die westliche Hälfte des Tempelhofer Feldes an die Gemeinde Tempelhof verkauft wurde. Neuerdings ist bei der Stadt Berlin der Gedanke erörtert worden, die Friedrichstraßenlinie nach Rixdorf zu verlängern. Wie Abb. 27 zeigt, ist dies in einem Wettbewerbsentwurf bereits lange bevor die Sache mit dem Tempelhofer Felde spielte, vorgeschlagen worden, und zwar aus dem Grunde, weil die Führung nach Rixdorf in Verbindung mit der nordwestlichen Verlängerung nach Tegel eine schlanke Durchmesserlinie ergibt, und weil es durchaus nötig erscheint, die ungünstigen Rentabilitätsaussichten des Projektes zu verbessern. In dem Wettbewerbsentwurf ist die Friedrichstraßenlinie zunächst nach Rixdorf ge-

führt, am Belleallianceplatz ist eine Abzweigung nach Tempelhof geplant. Eine Gabelung der Friedrichstraßenlinie ist auch im Norden, in der Nähe des Wedding, vorgesehen in das Gebiet von Reinickendorf.

Die Stadt Berlin beabsichtigt die Friedrichstraßenlinie auf eigene Rechnung zu bauen.

Eine vielleicht noch größere Bedeutung als diese Linie hat für das Wirtschaftsleben Groß-Berlins der Verkehrszug vom Gesundbrunnen über den Alexanderplatz nach Rixdorf. Annähernd 1 Million Menschen, nahezu  $\frac{1}{3}$  der Bevölkerung Groß-Berlins, wohnt in 1 km Abstand von den Haltestellen dieser Schnellbahnlinie. Um diese Linie konkurrieren ein Schwebeprojekt der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen und ein Hoch- und Untergrundbahnprojekt der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

Gebaut ist inzwischen eine Linie durch Schöneberg, die am Nollendorfplatz die bestehende Hochbahn berührt.

Genehmigt ist ferner eine Linie durch Wilmersdorf, die später unter Auflösung des Gleisdreiecks mit der Ostlinie der Hochbahn verbunden werden soll.

Diese beiden letzten Linien sind als Aufschließungsbahnen für Wohngelände anzusprechen. Sie sind nicht aus allgemeinen Verkehrsbedürfnissen entstanden und lassen sich deshalb schwer in einen Gesamtplan des Berliner Verkehrsnetzes hineinpassen.

Da die Schöneberger Linie aber nun einmal existiert und die bestehende Hochbahn in einer Gegend kreuzt, wo sie am stärksten belastet ist, so wird es nach einiger Zeit unvermeidlich sein, wenn auch unter großen Opfern, die Schöneberger Linie selbständig durch Berlin weiterzuführen.

Erörtert worden ist eine Verlängerung nach dem Stettiner Bahnhof. Wenn aber die vorher entwickelten Gedankengänge, wonach die staatlichen Vorortlinien zwischen dem Potsdamer und Stettiner Bahnhof verbunden werden müssen, richtig sind, so folgt daraus, daß die Schöneberger Linie nicht ebenfalls nach dem Stettiner Bahnhof geführt werden darf. Denn wenn man zwei zweigleisige Vorortlinien in größerem Abstand voneinander führen könnte, würde man mit den Vorortlinien nicht viergleisig in dieser Richtung durchgehen. Noch eine dritte danebenliegende Linie auf dieselbe Richtung zu bringen, hat keinen Sinn.

Daraus ergibt sich, daß die Verlängerung der Schöneberger Linie über den Alexanderplatz nach dem Osten geführt werden muß.

Im ganzen muß bei dem Entwurf dieses Schnellbahnnetzes beachtet werden, daß natürlich die innerstädtischen Schnellbahnen auch mit dem weiteren Anwachsen der Stadt in das Vorortgelände zu verlängern sind, wenn sie auch wegen ihrer höheren Tarife nicht dieselbe Bedeutung haben werden wie die staatlichen Linien. Immerhin ist die Zahl der Linien, die später durch das Vorortgelände gehen werden, erheblich größer wie die Zahl der Linien, die durch die innere Stadt geführt werden können.

Man stellt zwar bei dem Entwurf innerstädtischer Schnellbahnen neuerdings den Grundsatz auf, die Linien selbständig, unabhängig voneinander und möglichst ohne Abzweigungen zu betreiben. Man verzichtet auch bei diesen Linien auf die wichtigste Forderung der Fernbahnen, nämlich das einheitliche Bahnprofil, sofern mit diesem Verzicht eine erhebliche Ersparnis an Baukosten verbunden ist.

Aber man kann bei dem späteren Ausbau des Netzes Verzweigungen der Linien im Außengelände nicht vermeiden. Deshalb muß das Netz mit Sorgfalt so entworfen werden, daß die Zahl der Verzweigungen möglichst beschränkt wird. So sind auch in dem Entwurf Abb. 271 die Linien derart angelegt, daß höchstens einfache Gabelungen entstehen.

Entgegen den bei den Vorortbahnen gemachten Ausführungen hält man bei der Stadt Berlin immer noch an dem Untergrundbahnprojekt Moabit-Rixdorf fest. Der Wettbewerbsentwurf Brix, Genzmer, Hochbahngesellschaft, der im übrigen unverkennbar von denselben Grundgedanken ausgeht wie die beiden andern Entwürfe, zeigt augenscheinlich das Bestreben, nach Möglichkeit die gegenwärtigen Projekte der Stadt Berlin beizubehalten, während diese städtischen Projekte bei den andern Wettbewerbsentwürfen kurzerhand beseitigt sind, wo sie in Widerspruch treten mit deren Programm.

Es ist deshalb interessant, in dem Hochbahnentwurf Abb. 269 die Zusammenführung der Linien am Kottbuser Tor zu betrachten. Von Westen nach Osten läuft hier die bestehende Hochbahn, von Nordwesten kommt die Linie des städtischen Projektes Moabit-Rixdorf, von Südosten ist die Görlitzer Bahn

unterirdisch verlängert worden und endet in einem Kopfbahnhof am Kottbuser Tor, von Norden kommt endlich die Schnellbahnlinie vom Gesundbrunnen, mit der man südlich des Kottbuser Tors nichts rechtes mehr anzufangen wußte. Diese aus dem dichtesten Berlin kommende Linie ist deshalb südlich des Kottbuser Tors nach Westen geschwenkt und über das Tempelhofer Feld in die leeren Gefilde zwischen Mariendorf und Britz geführt.

Die unterirdische Verlängerung der Görlitzer Bahn nach dem Kottbuser Tor bedeutet: „Zusammenschluß der Vorortverkehre des Südostens mit denen des Nordwestens“, wie bei den andern Wettbewerbsentwürfen.

Diese Linien würden natürlich nicht auf einmal, sondern stückweise nacheinander gebaut werden. Vorerst, und auf recht lange Zeit, würde man die südliche Verlängerung der Gesundbrunnenlinie über das Tempelhofer Feld hinweg zurückstellen.

Es würden also schätzungsweise nach dem Vorschlage der Hochbahngesellschaft zur Ausführung kommen: eine von Moabit nach Rixdorf durchlaufende Linie, eine am Kottbuser Tor in einem Kopfbahnhof endigende Verlängerung der Görlitzer Bahn und eine am Kottbuser Tor in einem Kopfbahnhof endigende Linie vom Gesundbrunnen.

Nun wäre es doch gewiß nicht zweckmäßig, an dieser Stelle zwei Kopfbahnhöfe zusammenstoßen zu lassen. Der nächstliegende Gedanke wäre also, die Linie vom Gesundbrunnen am Kottbuser Tor mit der Verlängerung der Görlitzer Bahn zusammenzuschließen.

Man braucht diese Dinge nur etwas durchzudenken, um ohne weiteres zu erkennen, daß der Zusammenschluß umgekehrt erfolgen muß: die vom Gesundbrunnen kommende Linie muß nach Rixdorf, die von Moabit kommende Linie nach dem Görlitzer Bahnhof weiter geführt werden; nur so entsteht eine vernünftige Lösung.

Längere Zeit wurde der Versuch gemacht, die öffentliche Meinung zu erwärmen für einen Zusammenschluß der städtischerseits geplanten Linie Moabit-Rixdorf mit der von der A. E. G.

geplanten Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen-Rixdorf und zwar in der Gegend des Dönhoffplatzes. Dieser Gedanke ist inzwischen abgetan. Die hierbei zutage getretenen Auffassungen aber rechtfertigen es wohl, einige Bemerkungen über die grundsätzliche Gestaltung des Schnellbahnnetzes im Innern der Stadt zu machen.

Stadtbahnprojekte pflegen in Laienköpfen zumeist in Verbindung mit Ringlinien aufzutauchen. Typisch hierfür ist beispielsweise der Vorschlag von August Scherl (vgl. Abb. 274), der sich im Zentrum der Stadt einen großen zentralen Kopfbahnhof denkt, von dem strahlenförmig die einzelnen Linien auslaufen, die außen durch eine Ringbahn verbunden sind.

Nun würde man allerdings um diesen Kopfbahnhof (Abb. 275) unterzubringen, etwa den Stadtteil in Anspruch nehmen müssen, der umgrenzt ist von der Leipziger, Französischen, Mauer- und Markgrafen-Straße. Damit liegt das Utopische des Vorschlages auf der Hand. Aber Scherl hat ferner übersehen, daß der Hauptverkehr nicht von außen bis an den Mittelpunkt des Netzes heranreicht, sondern daß der Hauptverkehr gerade über den Mittelpunkt des Netzes hinwegstreicht. Man dürfte also die einzelnen radialen Linien nicht im Mittelpunkt des Netzes in Kopfgleisen endigen lassen, sondern müßte sie durchlaufen lassen (Abb. 276). Demgemäß würde der Kreuzungsbahnhof eine Form bekommen nach Abb. 277, die, über oder unter der Erde gedacht, ebenfalls nach Utopia gehört. Nicht anders wäre es mit der Lösung Abb. 273, die die Schwierigkeiten lediglich an andere Stellen verschiebt.

Es gibt im Innern Berlins überhaupt keine Straßenkreuzung oder Platzausbildung, die die Unterbringung einer Anordnung nach Abb. 273 erlauben würde.

Wenn man also die im Außengebiet strahlenförmig verlaufenden einzelnen Schnellbahnlinien zusammenführen will, so kann das nicht in einem Punkt geschehen, sondern man wird die Kreuzungspunkte gegeneinander verschieben müssen, etwa nach Abb. 278. Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien müssen sein; sie erfordern, daß von den sechs Kreuzungsstellen mindestens drei zu Umsteigebahnhöfen ausgebildet werden.

Vorbilder für diese Umsteigebahnhöfe bieten Abb. 279 bis 281. Die Schwierigkeit der Anlage liegt immer in der Anordnung der Treppenläufe zwischen der Straßenoberfläche und den einzelnen Bahnsteigen. Hierfür ist nicht immer der Platz vorhanden.

Wenn man bei dem Entwurf von Stadtbahnnetzen überhaupt von einem Schema sprechen kann, so ergibt sich für die Führung der Linien durch die Innenstadt das Schema Abb. 282. Sein Vorzug ist, daß das schachbrettartige Netz durch Einfügung neuer paralleler Linien erweiterungsfähig bleibt. Im Außengebiet laufen die Linien natürlich strahlenförmig auseinander.

(Fortsetzung folgt)

ANZAHL DER IM JAHRE 1904  
AUF EIN KILOMETER BAHN-  
[STRASSEN-]LANGE BEFORDERTEN  
REISENDEN IN MILLIONEN.

	Bahnlänge km	Reisende 1904	Reisende auf 1 km
Stadt- und Ringbahn	100	12.000.000	120.000
Straßenbahnen	100	24.000.000	240.000
Omnibusse	100	12.000.000	120.000
Hoch- u. Untergrundbahn	1	12.000.000	12.000.000

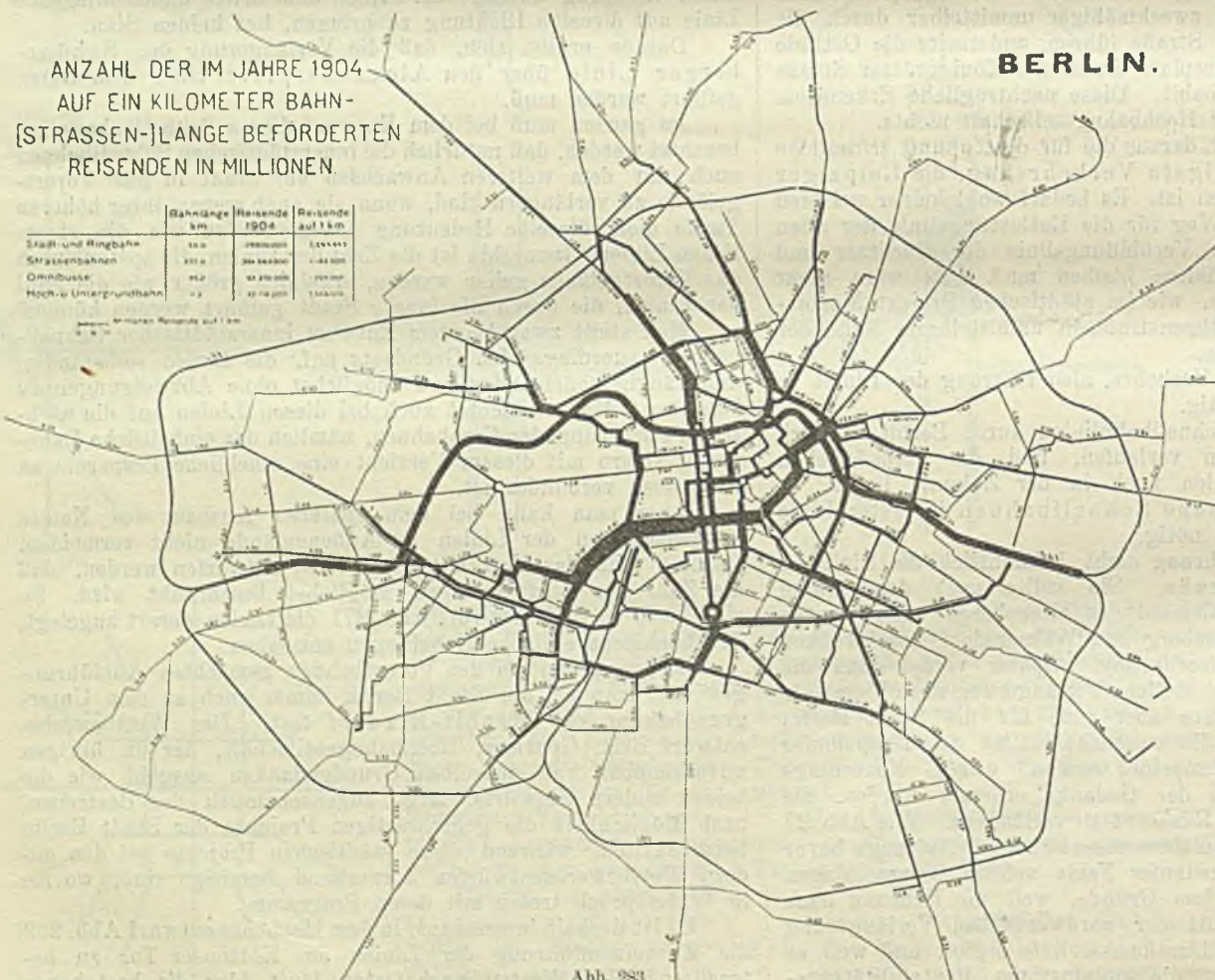


Abb. 283