



# 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 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 45

Berlin, Sonnabend den 11. 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. 44, Seite 242)

Bei der Anlage von Stadtschnellbahnen müssen selbstverständlich die wirtschaftlichen Rücksichten an erster Stelle beachtet werden. Dabei interessiert zunächst die Größe des Verkehrs. Ueber das was erreichbar ist, geben die Abb. 283 bis 286 ein anschauliches Bild. Die Abbildungen 283 bis 285 stellen den Verkehr in Berlin, Paris und Wien

in der Weise dar, daß die auf jeder Linie zugehenden Reisenden gleichmäßig auf die Linienlänge verteilt wurden. Unter dieser Voraussetzung bedeutet die Dicke der Linie, bzw. die beigeschriebene Ziffer, die Anzahl der Personen, die auf diesem Verkehrszug jährlich auf 1 km Streckenlänge zu rechnen ist. Es ergibt sich hieraus beispielsweise, daß der Verkehrswert der

ANZAHL DER IM JAHRE 1905  
 AUF EIN KILOMETER BAHN-  
 [STRASSEN] LÄNGE BEFÖRDERTEN  
 REISENDEN IN MILLIONEN

	Bahnlänge km	Reisende 1905	Reisende auf 1 km
Ceinture	48,7	81 345 000	1 669 000
Strassenbahnen	604,8	208 902 000	345 000
Omnibusse	285,3	142 488 000	500 000
Métropolitain	31,9	181 030 000	5 677 000

1 mm = 1 Million Reisende auf 1 km  
 Maßstab für die Längen

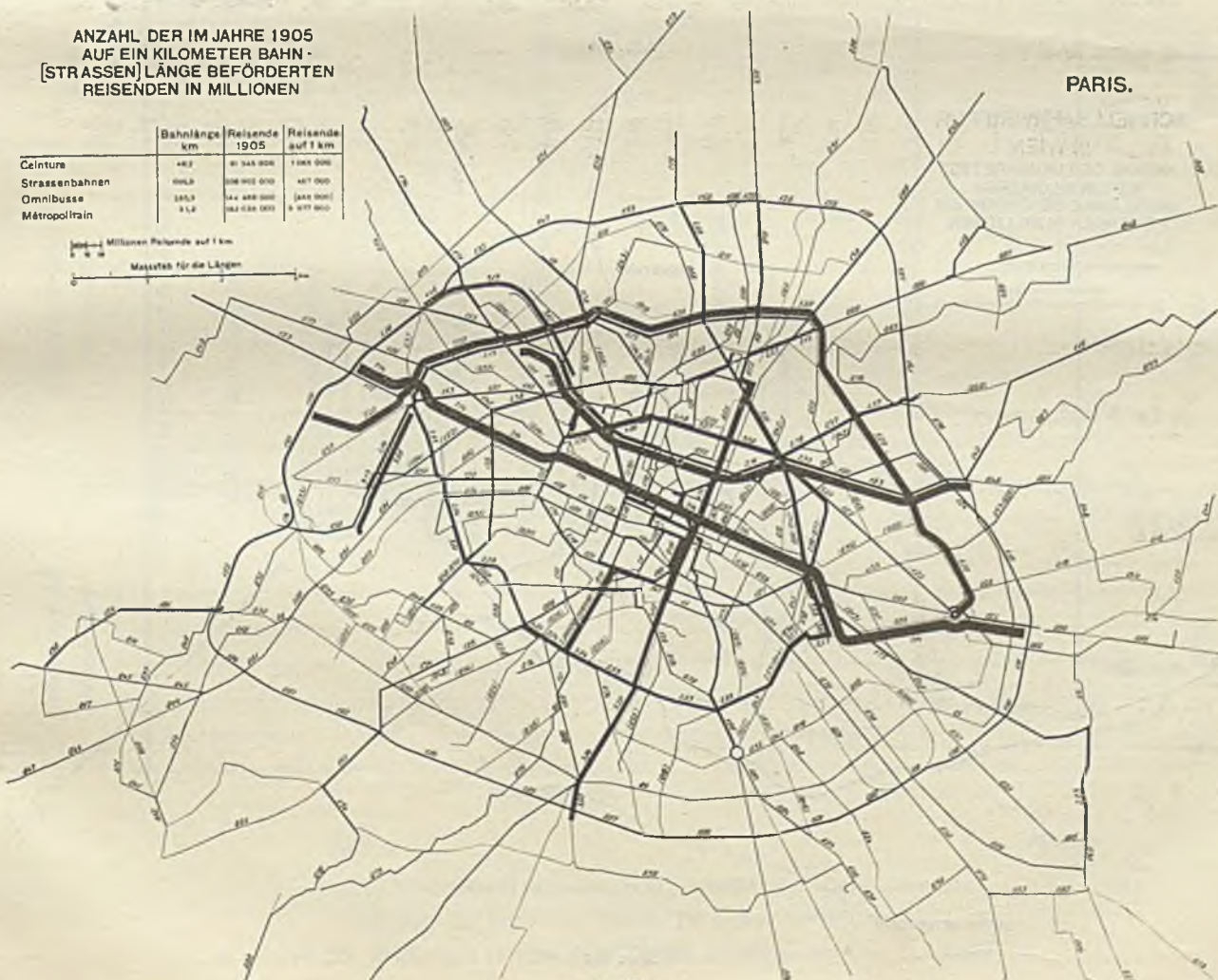


Abb. 284

**ANZAHL DER IM JAHRE 1907  
AUF EIN KILOMETER BAHN  
[STRASSEN]LÄNGE BEFÖRDERTEN  
REISENDEN IN MILLIONEN**

	Bahnlänge km	Reisende 1907	Reisende auf 1 km
Stadtbahn	34,8	31 703 545	911 883
Strassenbahnen	236,7	204 686 975	865 107
Omnibusse	120,4	12 550 341	103 364



Abb. 295

**SCHNELLBAHNVERKEHR  
IN WIEN  
ANZAHL DER IM JAHRE 1907  
AUF EIN KILOMETER  
BAHNLÄNGE BEFÖRDERTEN  
REISENDEN IN MILLIONEN**

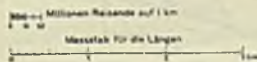


Abb. 296



Abb. 287. Schnellbahnnetz im Wettbewerbsentwurf Jansen

Englische Stadtbahnen.

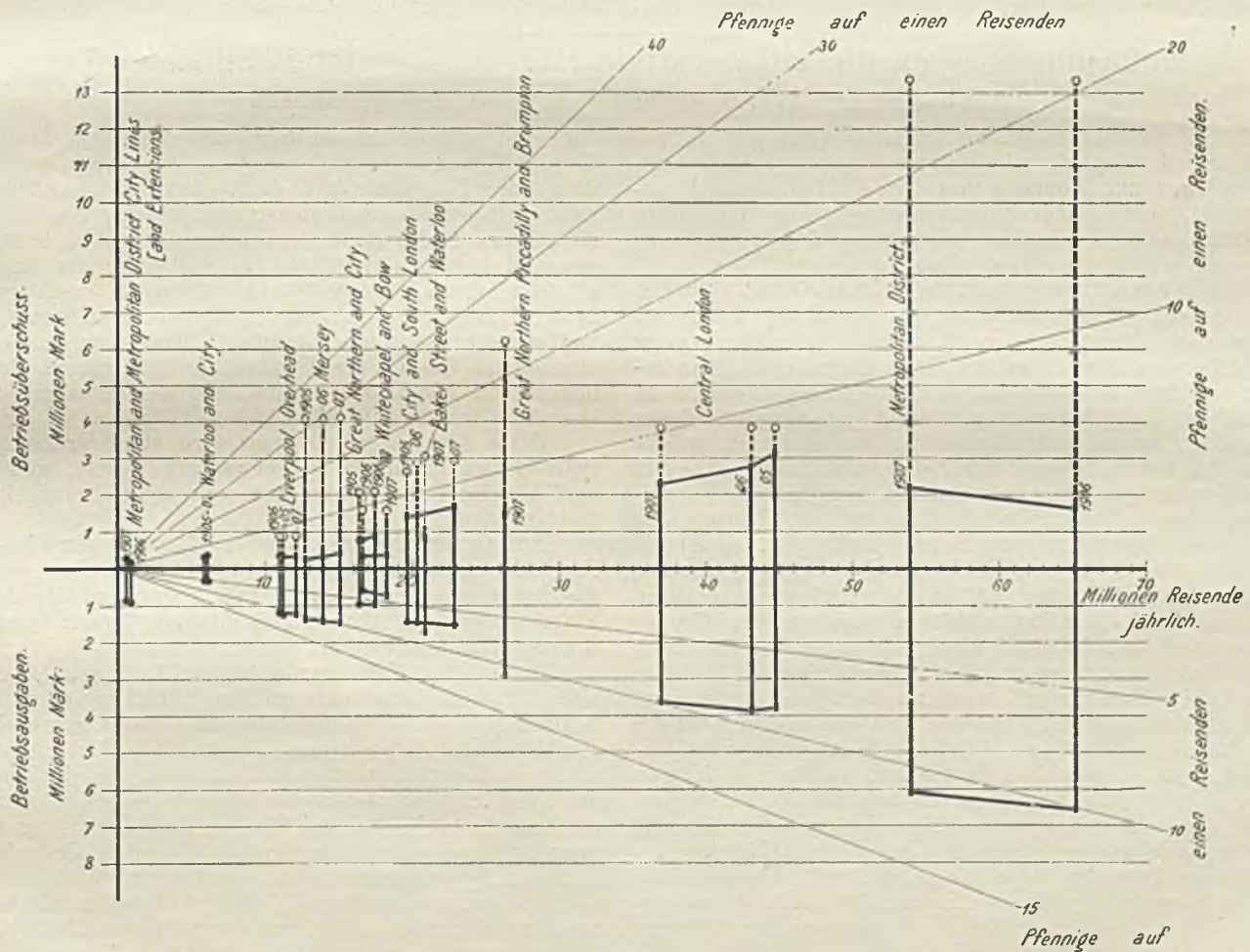


Abb. 288. Beziehungen zwischen Jahresverkehr, Einnahmen, Ausgaben, Verzinsung

Leipziger Straße in Berlin mit 12 Millionen Fahrgästen pro Kilometer Straßenlänge anzusetzen ist, während die alte Stadtbahn 5,67, der Nordring 1,33 aufweist. Die Abbildungen 283—286 sind in gleichem Maßstab gezeichnet. Sie erlauben daher einen unmittelbaren Vergleich der Verkehrsgrößen.

Zunächst ist aus diesen Darstellungen ersichtlich, daß die Hauptverkehrsadern radial durch die Geschäftsstadt laufen und daß die Ringlinien um so mehr in ihrer Bedeutung zurücktreten, je weiter außen sie liegen. Die Dicke der Hochbahnlinie in Berlin stellt den Verkehr dar, der erforderlich ist, um bei einem Durchschnittstarif von etwa 13 Pf. ein Anlagekapital von etwa 3,5 Millionen Mark auf das Kilometer mit 5% zu verzinsen. Um eine Schnellbahn mit einem Anlagekapital von 6 Millionen Mark pro Kilometer zu verzinsen, würde bei den gleichen Tarifen ein Verkehr nötig sein, wie er durch die alte Berliner Stadtbahn repräsentiert wird. Man sieht, daß im Innern der Stadt sehr wohl Verkehrszüge vorhanden sind, die auch die Aufwendung hoher Anlagekosten rechtfertigen. Aber man sieht ferner, daß die Längen dieser Strecken verhältnismäßig gering sind. Außerhalb der Ringbahn hat man nirgendwo ausreichenden Verkehr, um eine Bahn mit einem Anlagekapital von 3 Millionen Mark zu verzinsen. Da aber die Schnellbahnen nur Sinn haben, wenn sie bis in die Außengebiete vordringen, so folgt daraus die Notwendigkeit, die verkehrsschwachen Außenstrecken aus den verkehrstarken Innenstrecken zu alimentieren. Und daraus folgt wiederum, daß man auch in der Innenstadt, wo der Verkehr ausreichen würde, um eine teure Bauweise zu rechtfertigen, dennoch mit den Anlagekosten äußerst sparsam vorgehen muß, weil man eben Ueberschüsse braucht für die Außenstrecken.

Man werfe beispielsweise einen Blick in Abb. 283 und in Abb. 250 in Nr. 40 auf das Gelände von Schöneberg und Wilmersdorf; man wird daraus ohne weiteres erkennen, daß diese Bahnen aus Interessen der Bodenspekulation entstanden sind, nicht aus allgemeinen Verkehrsbedürfnissen der gesamten Bevölkerung. Es wird lange Zeit vergehen bis die südwestlichen Vorortlinien aus den eignen Ueberschüssen ihr Kapital verzinsen werden. Des-

halb darf wohl die Frage aufgeworfen werden, wem das Defizit dieser Bahnen zur Last fallen wird? Denen, die die Vorteile aus der Anlage der Bahnen ziehen oder andern? Ich fürchte, es werden die andern sein.

Besonders lehrreich ist Wien als Musterbeispiel dafür, wie man eine Stadtbahn nicht anlegen soll. Aus der Abb. 285 ist die Wiener Stadtbahn für sich herausgezeichnet in Abb. 286. Die Bahn befördert etwas über 30 Millionen Fahrgäste jährlich, hat 115 Millionen Mark gekostet und in den ersten elf Jahren ihres Betriebs, 1898—1908, 55 Millionen Mark Zuschüsse erfordert. Der Jahreszuschuß dieser Bahn beträgt gegenwärtig mehr als 6 Millionen Mark. Im Durchschnitt werden von einem Fahrgast eingenommen 11,5 Pf., aus öffentlichen Mitteln Zuschuß gezahlt 19 Pf., die Selbstkosten der Beförderung eines Fahrgastes betragen 30,5 Pf.

Die Ursache dieses betrübenden Ergebnisses ist die gänzlich verfehlte Linienführung. Alle möglichen Rücksichten sind dafür maßgebend gewesen, u. a. militärische, nur nicht eine klare Erkenntnis der Bedürfnisse des Großstadtverkehrs. Es wird keinem Menschen einfallen, aus dem nordwestlichen Vorortgelände mit der Wiener Stadtbahn nach der Innenstadt zu fahren, wenn er mit der Straßenbahn schneller und billiger hinkommt, ein Gesichtspunkt, der, so selbstverständlich er ist, doch nicht überall die gebührende Würdigung gefunden hat. (Linienführung der Hamburger Stadt- und Vorortbahnen, ursprüngliche Linienführung des städtischen Nord-Südbahnprojekts vom Kreuzberg rechtwinklig auf Wilmersdorf zu).

Die Schnellbahnen müssen radial, nicht peripherisch angelegt werden. Ein Schnellbahnnetz beispielsweise wie es der Jansensche Wettbewerbsentwurf zeigt, Abb. 287, besitzt den Nachteil, daß auf den Innenstrecken der Ringe die Züge überfüllt sein würden, während sie auf den Außenstrecken leer liefen. Eine Verdopplung der Geschwindigkeit nützt nichts, wenn sie mit einer Verdopplung des Weges verbunden ist. Ein solches aus ringförmigen Linien kombiniertes Eisenbahnnetz mit vielfachen Linienverkettungen entspricht nicht mehr dem heutigen Stande der Verkehrstechnik. (Fortsetzung folgt)

## Maßnahmen gegen die unberechtigte Führung des Titels „Baumeister“

Eingabe des A. V. B. an den Herrn Minister des Innern

Euer Exzellenz tragen wir die Bitte vor, die Organe der örtlichen Polizeiverwaltungen darüber aufzuklären, wer zur Führung des Titels „Baumeister“ berechtigt ist, und gleichzeitig anzuweisen, eine mißbräuchliche Führung des Titels „Baumeister“ gemäß § 148 Ziffer 9 c der Gewerbeordnung zur Bestrafung zu bringen.

Berechtigt zur Führung des Titels „Baumeister“ sind diejenigen Personen, denen der Titel als Amtstitel durch die Landesregierung oder durch die Kommunen (beziehungsweise durch die Kommunalverbände) mit Ermächtigung der Landesregierung verliehen ist. Von den nicht beamteten Personen ist die Führung des Titels den aus dem Staatsdienste ausgeschiedenen Regierungsbaumeistern und allen denjenigen gestattet, welche die höhere Staatsprüfung im Baufache abgelegt haben, ohne daß sie zu Regierungsbaumeistern ernannt worden sind.

Obwohl demnach der Personenkreis, der zur Führung des Baumeistertitels berechtigt ist, ein sehr kleiner ist, so ist die Personenzahl, die sich diesen Titel ohne Berechtigung anmaßt, eine außerordentlich große. Allein das Berliner Adreßbuch führt, abgesehen von den Baugeschäften, eine besondere Gruppe der „Baumeister“ auf, die gegen 200 Personen umfaßt, von denen wohl neun Zehntel zu Unrecht diesen Titel tragen.

Der Titel „Baumeister“ wird zu dem ausgesprochenen Zweck angenommen, in der Öffentlichkeit die Meinung zu erwecken, daß Leistungen und Können gleichwertig sind denjenigen der staatlich geprüften Baumeister, und in der sicheren Annahme, daß der gute Klang, dessen sich der Baumeistertitel durch das Verdienst seiner rechtmäßigen Träger erfreut, nicht hoch genug einzuschätzende geschäftliche Vorteile bietet.

Aus dieser Tatsache folgt ohne weiteres, daß die mißbräuchliche Führung des Titels „Baumeister“ eine wirtschaftliche und ideelle Schädigung für die Kreise bedeutet, die zur Führung des Titels berechtigt sind.

Aber nicht nur einzelne Fachgenossen leiden unter der polizeilichen Duldung einer unberechtigten Titelführung, auch

die Öffentlichkeit hat ein begründetes Interesse daran, über die Vorbildung eines Bauausführenden nicht durch Anmaßung gut klingender Titel getäuscht zu werden. Diese Ansicht kommt unseres Erachtens auch in der Bestimmung des Gesetzes über die Sicherung der Bauforderungen vom 1. Juli 1909, § 4 Abschnitt I zum Ausdruck, daß bei Neubauten der Bauleiter verpflichtet ist, auch seinen Stand auf einem Anschlag am Bauo in deutlich lesbarer und unverwischbarer Schrift anzugeben. Es muß angenommen werden, daß durch das Verlangen der Standesangabe das Gesetz den Handwerkern, überhaupt der Öffentlichkeit, die Möglichkeit einer besseren Beurteilung der Zuverlässigkeit des Ausführenden bieten wollte.

Diese Absicht des Gesetzes wird aber vereitelt, wenn die Polizeiverwaltungen es stillschweigend dulden, wenn die Bauausführenden sich Titel zulegen, zu deren Führung sie nicht berechtigt sind.

Auf Grund des angezogenen Gesetzes zur Sicherung der Bauforderungen ist den örtlichen Polizeiverwaltungen nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht gegeben, die Angabe des Standes von dem Bauausführenden zu fordern und auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen.

In ähnlicher Weise werden bei dem Antrage auf Genehmigung eines Bauvorhabens von großem Umfange oder besonderer Schwierigkeit die Polizeibehörden und ihre Organe ein begründetes Interesse daran haben, sich über die Vorbildung des Ausführenden Kenntnis zu verschaffen, da die Genehmigung im allgemeinen Sicherheitsinteresse dem betreffenden Ausführenden auf Grund der §§ 53a und 35a der Gew.-O. (Gesetz vom 7. Januar 1907) versagt werden kann, falls ihm die erforderlichen theoretischen oder praktischen Kenntnisse fehlen.

Aus den angegebenen Gründen wiederholen wir die eingangs ausgesprochene Bitte, die Organe der örtlichen Polizeiverwaltung darüber aufzuklären, wer zur Führung des Titels berechtigt ist, und anzuweisen, eine mißbräuchliche Führung dieses Titels zur Bestrafung zu bringen.