



## 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 46

Berlin, Sonnabend den 18. November 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

### Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin

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

(Schluß aus Nr. 45, Seite 246)

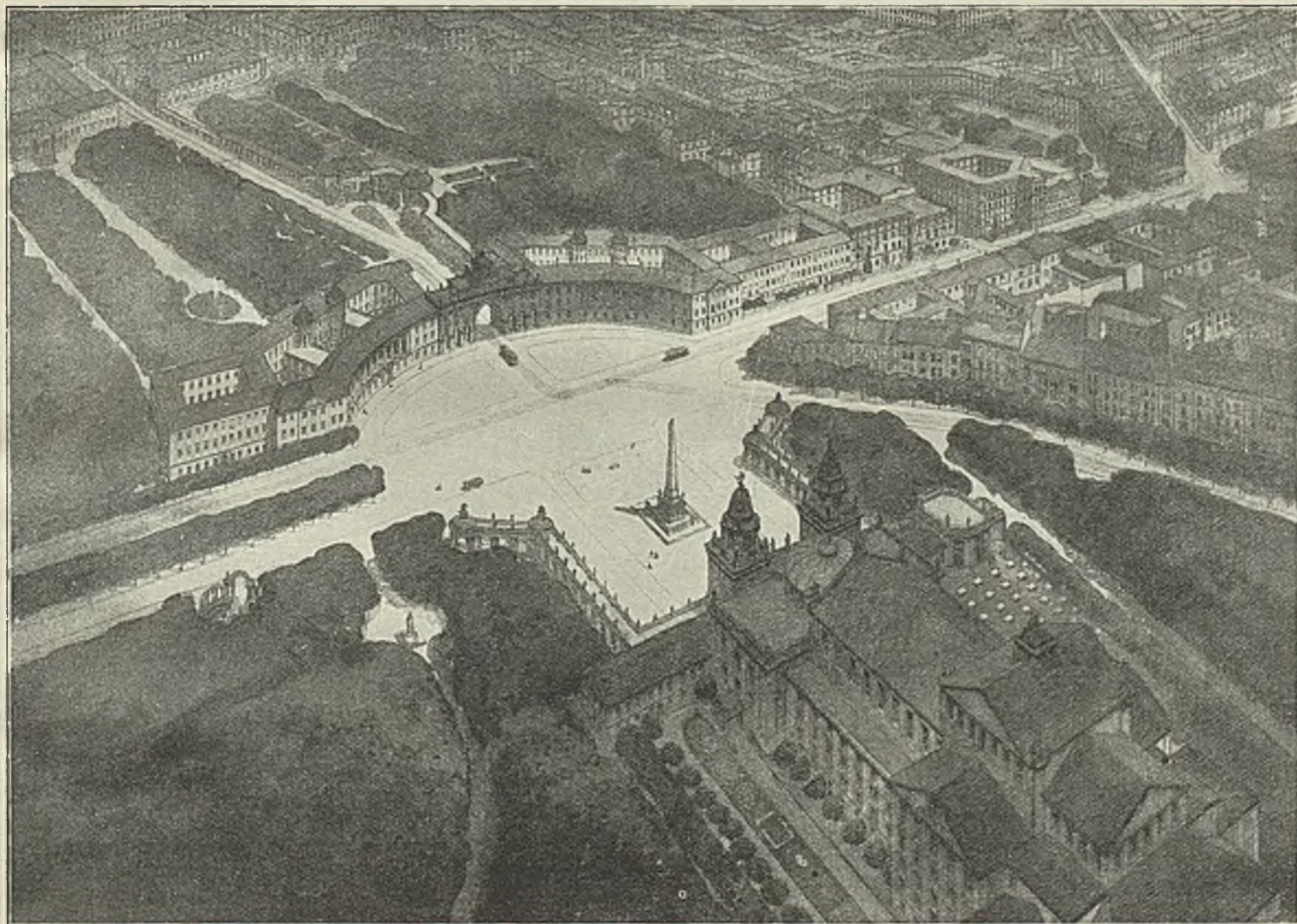


Abb. 289. Neuer Opernplatz, nach Eberstadt, Möhring, Petersen



Auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist es nötig, zu allererst für eine richtige Linienführung zu sorgen. Die innerstädtischen Schnellbahnen sind grundsätzlich als Durchmesserlinien zu bauen. Peripherische Verbindungen können erst in Frage kommen, wenn sich ein ausgedehntes und verkehrsstarkes Radialnetz gebildet hat.

Nächst der Linienführung und der Verkehrsgröße sind bestimmend für die Wirtschaftlichkeit die Tarife und das Anlagekapital.

Abb. 288 gibt eine Uebersicht über die Betriebsergebnisse der englischen, insbesondere der Londoner Stadtbahnen. Ihre Einnahmen und Ausgaben sind als senkrechte Linien aufgetragen und zwar die Betriebsausgaben unterhalb der wagerechten Nulllinie, der Betriebsüberschuß darüber; die ganze Höhe der Linie ist die Fahrgeldeinnahme der Bahn; der Abstand dieser Linie vom linken Anfang der Figur ist gleich der Verkehrsleistung. Die punktierte Verlängerung der senkrechten Linie nach oben gibt an, wie groß der Ueberschuß hätte sein müssen, um das vorhandene Kapital mit 5% zu verzinsen. An dem vom Koordinatenanfang ausgehenden Strahlenbündel ist abzulesen, wieviel Pfennige auf den Reisenden die Betriebsausgaben und Ueberschüsse ausmachen.

Beispielsweise hat die Metropolitan District im Jahre 1906 65 Millionen Reisende befördert, etwa 6,6 Millionen Mark Betriebsausgaben gehabt und 1,6 Millionen Mark Ueberschuß. Dieser Ueberschuß hätte aber 13,3 Millionen Mark betragen müssen, um das vorhandene Anlagekapital mit 5% zu verzinsen. Auf den Fahrgast machen die Betriebsausgaben etwa 10 Pf. aus, der Ueberschuß etwa 2½ Pf., die Fahrgeldeinnahme demnach etwa 12½ Pf. Sie hätte aber 31 Pf. sein müssen, um das Kapital mit 5% zu verzinsen.

Die Metropolitan District ist bekanntlich ursprünglich mit Dampf betrieben worden und erst in letzter Zeit in elektrischen Betrieb umgewandelt.

Eine ganz moderne Bahn dagegen ist die Great Northern Piccadilly Brompton, die im Jahre 1907 26 Millionen Fahrgäste beförderte, beinahe 3 Millionen Mark Betriebsausgaben und beinahe 1½ Millionen Ueberschuß hatte. Ihre Betriebsausgaben betragen etwa 11 Pf. auf den Reisenden, ihre Fahrgeldeinnahme etwa 16 Pf. Sie hätte aber etwa 35 Pf. betragen müssen, um das Anlagekapital mit 5% zu verzinsen.

Ebenso ist ohne weiteres ersichtlich, daß bei der Mersey-Tunnel-Bahn die Betriebsausgaben pro Fahrgast etwa 10 Pf. ausmachen, der Ueberschuß aber 30 Pf. betragen müßte, demnach ein Fahrpreis von 40 Pf. pro Fahrgast erforderlich wäre, um das vorhandene Anlagekapital mit 5% zu verzinsen.

Es handelt sich also bei diesen Bahnen um Fahrpreise, die im Wettbewerb mit den Verkehrsmitteln der Straßenoberfläche unmöglich sind. Daraus ergibt sich der Schluß, daß ein großer Teil des Anlagekapitals dieser Bahnen rettungslos verloren ist.

Es kann daher nicht eindringlich genug gewarnt werden vor dem Optimismus, mit dem man bei der Berliner Stadtverwaltung trotz dieser Vorgänge die Frage der Rentabilität der Untergrundbahnprojekte behandelt.

Wenn auch die innerstädtischen Schnellbahnen mit ihren Fahrpreisen nicht in Wettbewerb treten können mit den Staatsbahnlinien und deshalb auch für die Aufschließung des Außengeländes geringere Bedeutung haben werden, so sollte man trotzdem anstreben, die Fahrpreise so niedrig wie möglich zu halten.

Das führt für Berlin zu der Forderung, daß die innerstädtischen Schnellbahnen so weit wie irgendmöglich als Hochbahnen auszuführen sind.

Auch dies ist eine gemeinsame Auffassung der Wettbewerber.

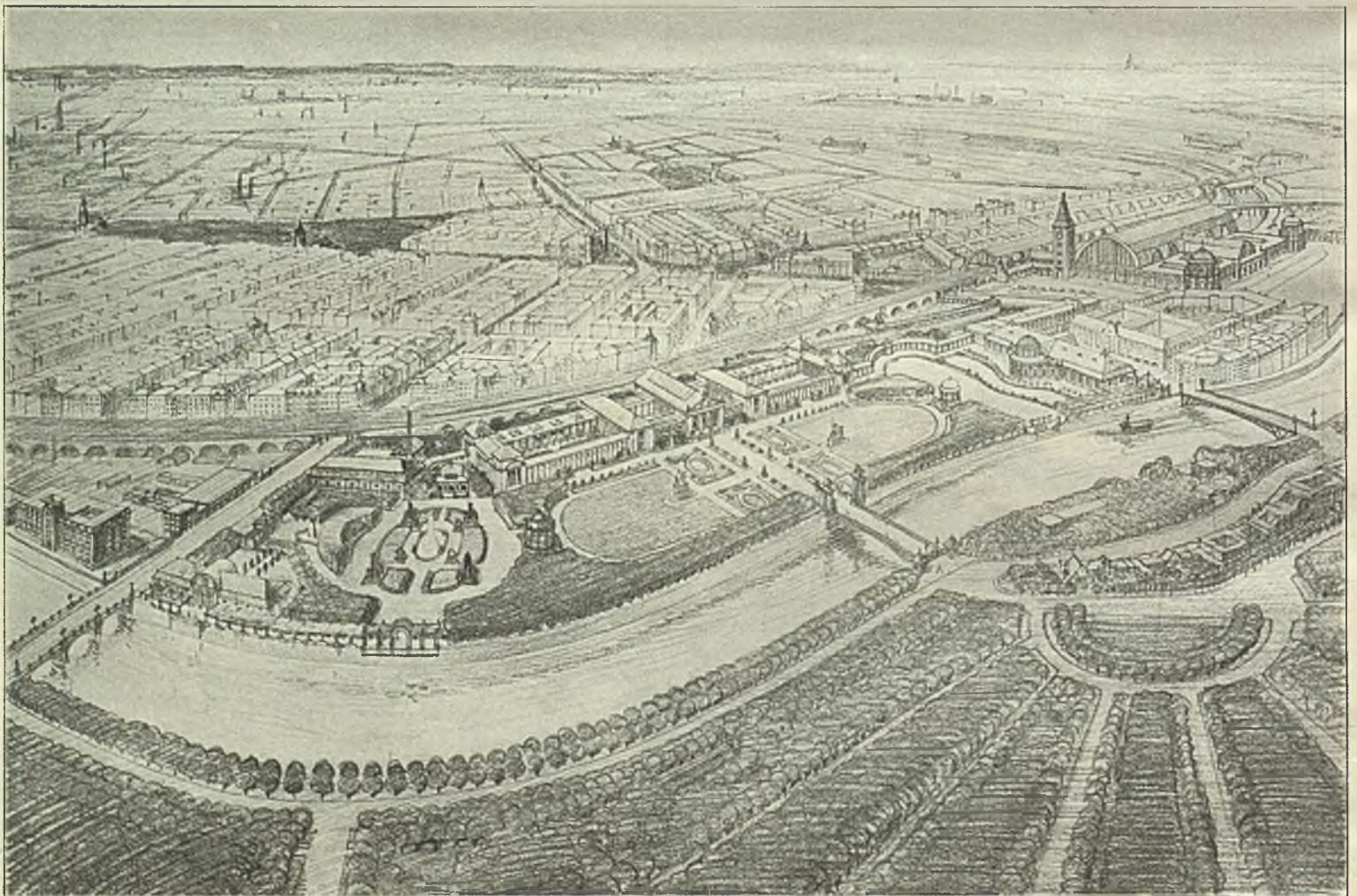


Abb. 290. Neuer Ausstellungspark nach Eberstadt, Möhring, Petersen



Sie steht allerdings nicht im Einklang mit der heutigen Gemeindepolitik. Jedenfalls muß ich feststellen, daß die Gedankengänge, die ich vorher zu entwickeln die Ehre hatte, bisher nicht die Billigung der Berliner Stadtverwaltung gefunden haben. Sie werden vielmehr in den Vorlagen des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung bisher so gut wie vollständig ignoriert.

Welche Gründe die Berliner Stadtverwaltung abhalten, sich diesem Programm anzuschließen, weiß ich nicht.

Andererseits bedauere ich, feststellen zu müssen, daß die wirtschaftliche Seite der Bahnprojekte bei der Stadt Berlin nicht mit der Sorgfalt behandelt wird, die bei Privatunternehmungen selbstverständlich ist.

Unrichtige Rentabilitätsberechnungen und falsche Tarifberechnungen in den Vorlagen des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung können doch gar zu leicht die Folge haben, daß die Stadtverordnetenversammlung sich über die finanzielle Tragweite ihrer Beschlüsse täuscht.

Zu den gegenwärtigen Tagesfragen gehört auch das Projekt Gesundbrunnen—Rixdorf, auf das ich nicht näher eingehen will, da ich hierbei Partei bin. Nur ein paar Bemerkungen seien mir erlaubt.

Für ein Hoch- und Untergrundbahnprojekt sind die Anlagekosten bei 10 km Länge ermittelt zu 84 Millionen Mark. Eine Schwebbahn würde bei gleicher Länge 34 Millionen Mark erfordern. Der Kostenunterschied beträgt bei 10 km Länge rund 50 Millionen Mark. Als Privatunternehmen kann man eine solche Bahn nur finanzieren, wenn man Aussicht hat auf mindestens 5% Rente. Das bedeutet, daß bei dem Hoch- und Untergrundbahnprojekt der A. E. G. ein Mehrüberschuß erforderlich ist von 2,5 Millionen Mark jährlich.

Indessen, weil die Bahn teurer ist, hat sie keinen größeren Verkehr. Der Verkehr dürfte mit 40 Millionen Fahrgästen anzusetzen sein, d. h. jeder Fahrgast muß für die Differenz von 2,5 Millionen Mark etwa 6 Pf. am Fahrpreis mehr aufbringen. Wenn nun die Schwebbahn den von ihr angebotenen Einheitspreis von 10 Pf. braucht, so muß die Hoch- und Untergrundbahn einen Durchschnittsfahrpreis von mindestens 16 Pf. haben. Wenn es aber möglich wäre, bei der Hoch- und Untergrundbahn mit 12 Pf. im Durchschnitt auszukommen, so müßten für die Schwebbahn 6 Pf. genügen.

Wie ist es nun zu erklären, daß der Vertragsentwurf, der der Stadtverordnetenversammlung über diese Hoch- und Untergrundbahn zugeht, einen Tarif festsetzt, der maximal 12 Pf. im Durchschnitt ergibt, während die gleiche Stadtverordnetenvorlage den von der Schwebbahn angebotenen 10 Pf.-Tarif als nicht durchführbar bezeichnet.

Sind derartige Irrtümer auf Unwissenheit oder auf Voreingenommenheit zurückzuführen?

In den Stadtparlamenten werden die Schnellbahnfragen allerdings vielfach lediglich nach dem Gesichtspunkte behandelt:

die Schnellbahnen sind grundsätzlich nur als Untergrundbahnen zuzulassen.

Diesen Grundsatz aufstellen kann nur jemand, der diese Dinge nicht durchdacht hat. Aber in den Gemeindeparlamenten muß man mit dieser Auffassung rechnen.

Getragen wird sie einmal von der Sozialdemokratie, die es nicht billigt, daß der reiche Westen die vornehme Untergrundbahn erhält, während der arme Osten sich mit einer Hochbahn begnügen soll. Die Sozialdemokratie ist überhaupt geneigt, sogenannte Kulturausgaben zu bewilligen, dabei schreckt sie vor ihrer Höhe nicht zurück. Das Bezahlen besorgen ja andere.

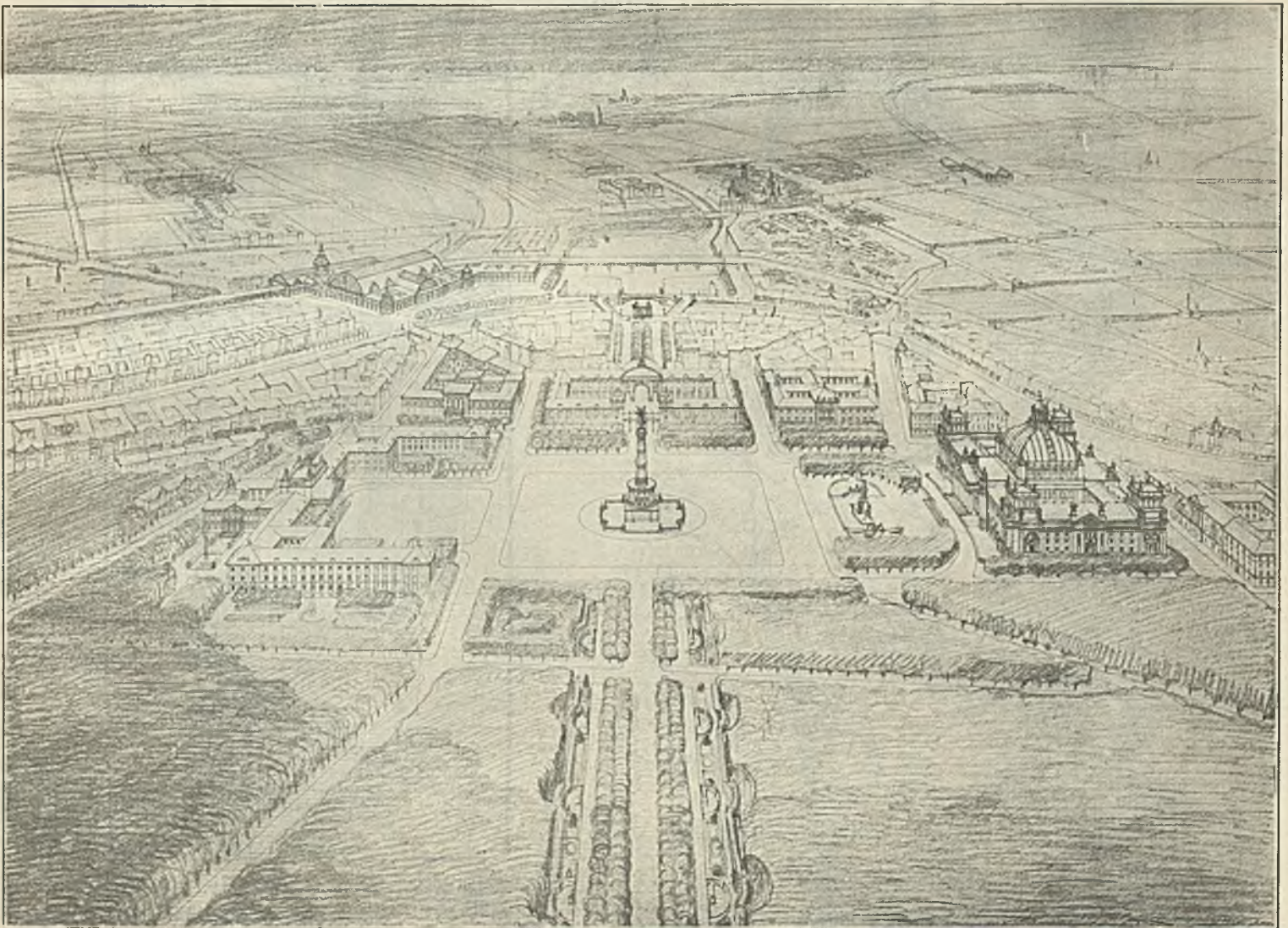


Abb. 291. Königsplatz nach Eberstadt, Möhring, Petersen



Für die Untergrundbahn und gegen die Hochbahn nehmen auch die Grundeigentümervereine der inneren Stadt entschieden Stellung, indem sie sich namentlich über die Verletzung ästhetischer Interessen beklagen.

Es ist sehr bezeichnend, daß diese ästhetischen Bedenken, die in den öffentlichen Versammlungen und in der Tagespresse einen so breiten Raum einnehmen, nicht aus Kreisen der Künstlerschaft stammen, sondern aus denen des Grundeigentums. Es ist natürlich die Furcht vor einer Wertminderung des Grundbesitzes. Es ist auch wiederholt in den Grundeigentümervereinen in der inneren Stadt zum Ausdruck gekommen: „Wir wollen überhaupt keine Schnellbahn, wenn sie aber schon gebaut werden muß, so muß sie untergrund geführt werden und mag schon recht hohe Fahrpreise haben, damit unsere Mieter nicht fortziehen.“

So töricht diese Auffassung ist, so muß sie doch an dieser Stelle erwähnt werden bei dem großen Einfluß, den das Grundeigentum in den Stadtverordnetenversammlungen besitzt. Die Befürchtung liegt sehr nahe, daß dieser Einfluß in den Verkehrsfragen zu Beschlüssen führt, die der Allgemeinheit zum Schaden gereichen werden.

Hinsichtlich der Bodenpolitik besteht nun einmal ein unüberbrückbarer Gegensatz zwischen den Interessen des einzelnen Haus- und Grundbesitzers an einer möglichst hohen Wertsteigerung besonders seines Grundstücks und dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung und Verbilligung der Lebenshaltung, insbesondere der Wohnungen.

Immerhin ist die in den Grundeigentümervereinen in der inneren Stadt zutage tretende Auffassung unklug, da der Wert eines Grundstücks nach allen bisherigen Erfahrungen proportional dem Verkehr ist, der an dem Grundstück vorbeigeführt wird.

Ferner aber ist die Auffassung unklug, weil die grundsätzliche Wahl der Untergrundbauweise zur Folge haben würde, daß, wie bei den englischen Bahnen, zur Verzinsung Fahrpreise gefordert werden müßten, die im Wettbewerb mit den Verkehrsmitteln der Straßenoberfläche unmöglich sind. Es würde also ein großes Defizit entstehen, das von irgend jemand gedeckt werden muß. Der Gedanke liegt doch sehr nahe, daß man, wie in New York, diese Schuldenlast nicht der Allgemeinheit aufbürdet, sondern dem der Bahn benachbarten Grundbesitz. Wenn aber erst die Grundeigentümer die Mehrkosten der Untergrundbauweise, die sie zur Zeit unterschätzen, selbst aufbringen müssen, so werden sie von ästhetischen Bedenken vielleicht weniger bedrückt werden.

Bei der Beurteilung dieser Verhältnisse ist es ferner sehr wichtig, sich vor Augen zu halten, daß der Wirkungsbereich einer Schnellbahn weit über das Weichbild der einzelnen Gemeinden hinausreicht, während das Interesse der Gemeindeverwaltung an ihrer Grenze aufhört.

Erinnern möchte ich ferner an den verflorenen Schnellbahnstreit der südwestlichen Vororte Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg, der charakterisiert war durch das Bestreben, den Nachbargemeinden den künftigen Bevölkerungszuwachs abzujauchen.

Ich habe damit kurz die Ursachen gestreift, die der Verkehrspolitik der Gemeinden häufig den Charakter des Dilettantischen geben und welche die einzelnen Gemeinden unfähig machen, eine gesunde Großberliner Verkehrspolitik zu treiben.

WETTBEWERB GROSS-BERLIN

ENTWURF „ET IN TERRA PAX“

EBERSTADT, MÖHRING, PETERSEN



Abb. 292. Entwurf Eberstadt, Möhring, Petersen

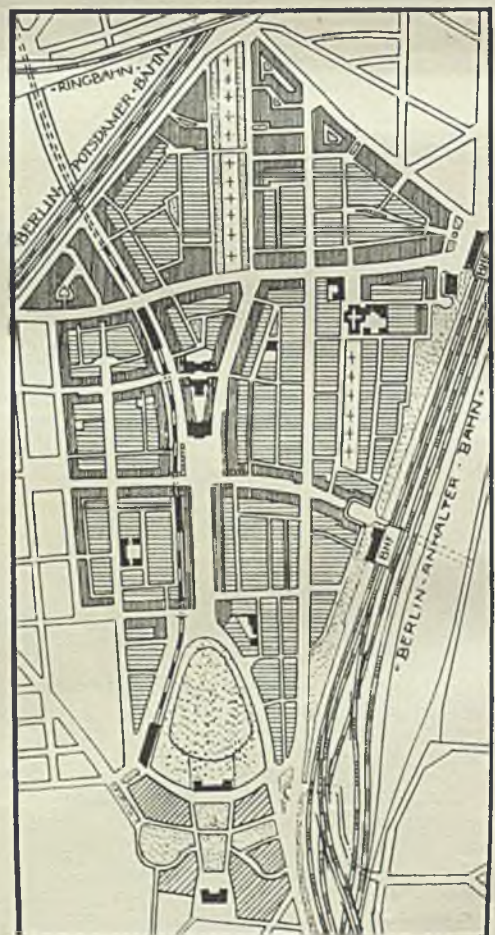


Abb. 293. Wettbewerbsentwurf für das Schöneberger Südgelände von Professor Möhring





Abb. 294. Einfamilienhäuser im Wettbewerbsentwurf für das Schöneberger Südgelände von Professor Möhring



Abb. 295. Stadtteil zwischen Potsdamer- und Lehrter Bahnhof nach Eberstadt, Möhring, Petersen



Deshalb ist der Zweckverband aufs wärmste zu begrüßen, wenn er auch die Zuständigkeiten der einzelnen Gemeinden stark beschneidet. Ich möchte sogar noch weiter gehen, indem ich es für wünschenswert halte, daß die Zuständigkeit der Staatsbehörden in den Verkehrsfragen nicht eingeschränkt, sondern erweitert wird.

Die Staatsbehörden bieten meines Erachtens eine bessere Gewähr wie die Gemeinden dafür, daß die verschiedenen Projekte nicht mit verschiedenen Maßstäben gemessen werden.

Wie vorher gesagt, sind die Wettbewerber und auch die übrigen Fachleute sich darüber einig, daß in Berlin die Schnellbahnen soweit irgendmöglich als Hochbahnen gebaut werden sollten. Nun sind im Innern der Stadt vielfach Engpässe vorhanden, durch die man mit der gewöhnlichen Hochbahn nicht hindurchkommt und bei denen man auch Bedenken haben kann, ob es noch zulässig ist, eine Schwebebahn hindurchzuführen. Hier steht man vor der Frage, entweder die Bahn untergrund zu führen oder aber die Engpässe zu erweitern oder mit neuen Straßendurchbrüchen zu umgehen.

Diese Fragen scheinen bei der Berliner Stadtverwaltung noch nicht gründlich geprüft worden zu sein, denn wenn es bei einer 10 km langen Bahn nötig ist, die Bevölkerung mit 50 Millionen Mark zu belasten, um eine Schnellbahn dem Auge der Einwohner zu entziehen, so scheint es doch erwägenswert, zu prüfen, ob man nicht besser mit einem Aufwand zwischen 10 und 20 Millionen Mark die Engpässe beseitigt, die Hochbahn zuläßt und damit reichlich 30 Millionen Mark spart.

Die Straße gehört seit altersher dem Verkehr, und wenn mit dem Fortschritt der Technik die Verkehrsmittel sich ändern, so wird es Aufgabe der Künstler sein, diesen neuen Verkehrsmitteln eine geeignete Form zu geben. Nicht aber scheint es mir richtig, sie mit einem großen Kostenaufwand deswegen in die Erde zu vergraben, weil sich unter den Architekturbauwerken der verflochtenen Jahrhunderte keine geeigneten Vorbilder für ihre Gestaltung finden.

Sollte das zum Vergraben erforderliche Geld nicht viel nützlicher angewendet sein, wenn man dafür etwa das Tempelhofer Feld gekauft hätte mit der Bestimmung, es nicht zu bebauen, oder aber, wenn man damit begänne, die künstlerischen Anregungen des Wettbewerbs Groß-Berlin durchzuführen?

Erst nachdem man in dem Verkehrsprogramm die innerstädtischen Schnellbahnen erledigt hat, kommen die eigentlichen städtebaulichen Fragen, die Gestaltung des Straßennetzes, seine Verbesserungen und Erweiterungen zur Erörterung.

Zu den Lebensfragen der Berliner Stadtanlage gehört unter anderem auch die Entlastung der Leipziger Straße. Hier versuchen die Wettbewerbsentwürfe Luft zu schaffen, indem sie die südlich gelegenen Eisenbahnanlagen zurückdrängen oder unter die Erde verlegen. Nördlich der Leipziger Straße schlägt der Entwurf Eberstadt, Möhring, Petersen den Durchbruch der Französischen Straße nach dem Tiergarten vor, wodurch ein großer neuer Straßenzug: Kurfürstendamm, Tiergartenstraße, Französische Straße, Königsplatz, Alexanderplatz usw. geschaffen würde.

Prof. Möhring benutzt diesen Durchbruch, um Berlin durch eine schöne Platzanlage zu bereichern (vergl. Abb. 289). Auf der Ostseite sieht man die Neubauten von Ministerialgebäuden, auf der Westseite ist das neue Opernhaus vorgesehen, das an dieser Stelle entschieden günstiger liegt als am Königsplatz. Durch dieses Opernhaus wird zwar dem Tiergarten etwas weggenommen, aber die großen neuen Eisenbahnanlagen (vergl. Abb. 292) bieten den Anstoß dazu, dieses ganze Stadtgebiet auch künstlerisch einheitlich zu gestalten. Abb. 295 gibt eine Situation des Gebiets. Abb. 290 zeigt das Kunstausstellungsgebäude (Möhring), welches als Ersatz des vom Hauptbahnhof verdrängten Kunstausstellungspalastes zwischen Spree und Stadtbahn geplant ist und dem Tiergarten im reichlichen Maße das wieder zufügt, was durch das Opernhaus hinweggenommen wird. Im Hintergrund dieses Bildes sieht man den neuen Hauptbahnhof, der allerdings größer ausfallen würde, als er hier im Bilde erscheint.

Ein weiterer Vorschlag von Prof. Möhring betrifft die Umgestaltung des Königsplatzes (Abb. 991). Gegenüber dem Reichstagsgebäude ist das Kriegsministerium angeordnet, nördlich der Siegessäule liegt das Reichsmarineamt, daneben das Reichskolonialamt.

Heer und Volk, die Träger deutscher Größe und Macht vereinigt in den Denkmälern der Baukunst — würde eine solche Stätte nicht gewaltig jeden Deutschen ansprechen und jedem Fremden die Grundlagen des Reichs sichtbar vor Augen führen?

Nicht mit Unrecht wird man dem Berliner Bauwesen den Vorwurf machen, daß Monumentalbauten vielfach lediglich da aufgestellt wurden, wo sich im einzelnen wohl oder übel ein verwendbarer Platz bot, so daß eine Verzettlung der Wirkungen eintritt und, trotz großer Aufwendungen, der machtvolle Eindruck der Architektur anderer Hauptstädte hier mangelt. Nicht das Bauwerk als solches — auch die städtebauliche Anlage muß große Gedanken zum Ausdruck bringen.

Ich glaubte, diese Bemerkungen hier einschleusen zu müssen, um nicht den Eindruck aufkommen zu lassen, als mißachteten wir Ingenieure die künstlerische Seite des Problems. Das tun wir ganz gewiß nicht. Aber da es nicht meine Aufgabe ist und ich nicht dazu berufen bin, über Kunst zu sprechen, sondern über den Verkehr, so muß ich wieder zu meinem Programm zurückkehren.

Der Bau eines ausgedehnten Schnellbahnnetzes hat unweigerlich zur Folge, daß die Verkehrsmittel der Straßenoberfläche diesem Schnellbahnnetz angepaßt werden müssen. Es ist daher unvermeidlich, daß auch die Große Berliner Straßenbahn erhebliche Änderungen in der Linienführung und besonders in der Betriebsweise wird erfahren müssen.

Bekanntlich leben Stadt und Straßenbahn zurzeit auf einem Kriegsfuß miteinander und es schweben Verhandlungen, die eine friedliche Verständigung herbeiführen sollen. In der Behandlung der Großen Berliner Straßenbahn hat die Stadt Berlin bisher eine sehr wenig glückliche Hand gehabt. Auch die Vorschläge, die bisher erörtert wurden: Ankauf der Großen Berliner Straßenbahn durch die Stadt und Eingliederung als städtisches Unternehmen, beziehungsweise Ankauf und Wiederverpachtung an die Straßenbahngesellschaft, oder aber Vertragsverlängerung, wobei eine Tarifierhöhung der Straßenbahn vorgesehen war, zeugen meines Erachtens nicht von einer großzügigen Auffassung der Verhältnisse. Als man beispielsweise eine Tarifierhöhung in den Bereich der Diskussion zog, hatte man es bei der Stadt Berlin nicht erkannt, daß die Einführung des Staffeltarifs an Stelle des jetzigen Einheitstarifes eine Erhöhung des Durchschnittsfahrpreises um mindestens 1 Pf. zur Folge haben würde, daß diese Tarifierhöhung für die Große Berliner Straßenbahn allein, ohne die damit zusammenhängenden Gesellschaften, eine Erhöhung des Nettoüberschusses um 4 Millionen Mark jährlich bedeutet, und daß dieses wiederum gleichbedeutend ist mit einer Wertsteigerung des Unternehmens beziehungsweise mit einer Erhöhung des späteren Kaufpreises um 100 Millionen Mark.

Bei der Berliner Stadtverwaltung übersieht man offenbar, daß, wenn überhaupt die Ueberführung des Unternehmens in städtischen Besitz in Frage kommt, der gegenwärtige Zeitpunkt der ist, wo der Erwerb der Straßenbahn zu den vorteilhaftesten Bedingungen möglich ist. Die Straßenbahngesellschaft steht nämlich gegenwärtig vor der Unsicherheit, welche Abgaben sie für die Benutzung der Straßen vom Jahre 1919 bis zum Jahre 1949 seitens der Staatsbehörden auferlegt bekommt, wenn sie sich mit der Stadt nicht gütlich einigt. Dieser Zustand ist vor allen Dingen für die Großbanken unbequem, da sie gewohnt sind, in ihren geschäftlichen Maßnahmen mit kürzeren Fristen zu rechnen. Ist diese Unsicherheit erst beseitigt, so haben die jetzigen Inhaber des Aktienkapitals klare Verhältnisse vor sich und sie können wieder über ihre Papiere frei disponieren.

Es wäre ferner ein Irrtum, wenn man bei der Berliner Stadtverwaltung annehmen würde, daß die Streitpunkte zwischen Stadt und Straßenbahn durch einen gegenwärtig abgeschlossenen Vertrag beseitigt werden können. Neue Streitpunkte werden entstehen, sobald die Entwicklung der Berliner Schnellbahnen eine weitgehende Änderung in der Betriebsweise der Straßenbahn bedingt. Ferner aber stehen die Interessen der einzelnen Gemeinden bezüglich der Straßenbahn zum Teil miteinander in scharfem Gegensatz.

Auch in dieser Angelegenheit scheint es mir richtig, sich nicht mit provisorischem Flickwerk zu begnügen, sondern ganze



Arbeit zu machen. Meines Erachtens gibt es nur eine einzige Lösung, die einen Zusammenschluß der einander entgegenstehenden Interessen an dem Unternehmen herbeiführen kann, und das wäre Ankauf der Straßenbahn durch die Gesamtheit der Großberliner Gemeinden, nicht durch die Stadt Berlin allein, und auch nicht zu dem Zwecke, um das Unternehmen in die vorhandene Gemeindeorganisation einzugliedern; das würde ich für ganz verfehlt halten. Unsere Gemeindeverwaltung ist nichts weniger als geeignet für derartige Geschäfte. Als man vor 100 Jahren die heutige Gemeindeverfassung gemacht hat, dachte man noch nicht an wirtschaftliche Unternehmungen, wie sie heute von den Gemeinden betrieben werden. Es ist also kein Wunder, wenn die Gemeindeorganisation dafür nicht besonders geeignet ist. Andererseits haben sich im privaten Wettbewerb bestimmte Geschäftsformen als die zweckmäßigsten herausgebildet. Warum in aller Welt soll man diese zweckmäßigsten Geschäftsformen aufgeben, wenn man nichts weiter beabsichtigt als den Nutzen derartiger sich zu Monopolen auswachsender Unternehmen der Allgemeinheit zukommen zu lassen?

Mein Vorschlag geht also dahin, die Straßenbahn zu kaufen, aber das Straßenbahnunternehmen als Aktiengesellschaft bestehen zu lassen oder als Aktiengesellschaft neuzugründen, womöglich unter ihrer heutigen Direktion, die ihre Geschäftstätigkeit wahrlich ausreichend bewiesen hat. Die Aktien wären unter die einzelnen Berliner Gemeinden entweder gemäß der Bevölkerungszahl oder gemäß der Steuerkraft zu verteilen. Es scheint mir aber durchaus notwendig, daß die Geschäftsleitung des Unternehmens unabhängig bleibt von dem Wohlwollen des einzelnen Stadtverordneten. Es genügt vollkommen, daß der Geschäftsleitung die notwendigen Direktiven durch Generalversammlung und Aufsichtsrat gegeben werden, in denen sich ja die widerstreitenden Interessen der einzelnen Gemeinden an dem gemeinsamen Finanzinteresse ausgleichen lassen.

Die Frage der Erweiterungen und Betriebsverstärkungen läßt sich hierbei sehr einfach lösen nach dem Grundsatz, daß jede Gemeinde das bekommt, was sie haben will unter der Voraussetzung, daß sie hierfür eine angemessene Zinsgarantie übernimmt.\*)

Mit der Erörterung der Verkehrsmittel der Straßenoberfläche ist das Programm der öffentlichen Verkehrsmittel erschöpft. Auf das Omnibuswesen, das Droschkenfuhrwesen und den Schifffahrtsverkehr hier weiter einzugehen, scheint nicht erforderlich, da diese Einrichtungen für die städtebauliche Gestaltung Groß-Berlins keinen entscheidenden Einfluß besitzen.

Nunmehr wäre man in der Lage, die Aufschließung des Vorortgeländes an Hand einzelner Bebauungspläne sachgemäß in Angriff zu nehmen. In dieser Hinsicht ist außerordentlich viel Schlechtes noch zu verbessern.

Ein Beispiel dafür, wie diese Dinge angefaßt werden könnten, zeigt der mit dem ersten Preis gekrönte Wettbewerbsentwurf von Professor Möhring für das Südgelände von Schöneberg (Abb. 293). Der Entwurf zeichnet sich, abgesehen von der klaren Straßenführung, dadurch aus, daß er mit dem öden Schema der Mietskaserne vollständig bricht und zwar auf einem Gelände, das bereits heute hoch im Preise steht. Erreicht ist es dadurch, daß größere Blockeinheiten geschaffen wurden, die ringsherum am Rand entlang den Verkehrsstraßen

\*) Inzwischen hat die Berliner Stadtverordneten-Versammlung am 3. Juli 1911 einer Verlängerung des Vertrages mit der Großen Berliner Straßenbahn bis zum Jahre 1939 bzw. 1949 zugestimmt.

Wie alle großen Verkehrsvorlagen der letzten Zeit wurde auch diese in größter Eile durch die Stadtverordneten-Versammlung hindurchgepeitscht, so daß außenstehender sachverständiger Kritik keine Zeit gelassen wurde, sich zu der Vorlage zu äußern.

In seinen vielen Einzelheiten zeugt der Vertrag allerdings von einer scharfsinnigen Durchdringung der Materie nach der juristischen formalen Seite und doch bedeutet er, im ganzen genommen, meines Erachtens eine Niederlage der Stadt. Hinsichtlich der finanziellen Tragweite dieses Vertrages scheint mir die Geschäftsleitung der Straßenbahn den weiteren Blick bewiesen zu haben.

Geboren wurde der Vertrag aus der lokalen Not des Augenblicks, nicht aus den oben entwickelten Gesichtspunkten.

Der Stadtverordnete Rosenow bezeichnete den Tag der Annahme dieses Vertrages als einen „schwarzen Tag für unsere Kommunalverwaltung“, offenbar in dem Gefühl, daß damit die Unfähigkeit der Berliner Selbstverwaltung zur selbständigen Leitung solcher Verkehrsunternehmungen ausgesprochen wurde.

Jedenfalls ist durch diesen Vertrag der letzte Zeitpunkt, zu dem die Stadt Berlin die Herrschaft über die Verkehrsmittel hätte übernehmen können, verpaßt worden. Dem neuen Zweckverband wird diese Übernahme erschwert und erheblich verteuert.

Unter den gegebenen Verhältnissen wäre es aus dem Gesichtspunkt des Interesses von Groß-Berlin wohl vorteilhafter gewesen, die Regelung des Verhältnisses zur Straßenbahn dem Zweckverband zu überlassen.

mit hohen Häusern besetzt sind, während das durch Wohnstraßen aufgeteilte Innere niedere Reihenhäuser enthält, Abb. 294. Daß man so etwas bauen kann, wo nach dem bisherigen Schema Mietskasernen entstehen würden, kennzeichnet wohl am besten den Wert der im Wettbewerb gegebenen Anregungen.

Wenn nun das in den Wettbewerbsentwürfen gegebene Programm für die Behandlung der Verkehrsfragen in Groß-Berlin, das ich vorher zu erläutern die Ehre hatte, allgemeine Zustimmung finden sollte, so entsteht die fast noch schwierigere Frage:

Wie ist denn dieses Programm durchzuführen?

Das wichtigste dabei ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes. Dabei besteht die Schwierigkeit, daß die Erweiterungen und Aenderungen des Fernbahnnetzes aus eisenbahntechnischen Rücksichten zurzeit gar nicht dringlich sind. Die durchgreifenden Aenderungen sind nötig aus städtebaulichen Gründen. Ferner ist zu beachten, daß der Betrieb der Stadt- und Vorortbahnen für die Staatsbahnverwaltung unrentabel ist. Die Staatsbahnverwaltung ist nicht berechtigt, die Berliner Bevölkerung besonders billig zu transportieren auf Kosten der Einwohner der andern Landesteile, beispielsweise der Eifel.

Die Erweiterungen der Stadt- und Vorortlinien werden viele Hunderte von Millionen Mark kosten, für die keine Verzinsung in Aussicht steht.

Eine wesentliche Erhöhung der Tarife scheint nicht angängig, das würde einen gewaltigen Preissturz in den Bodenwerten zur Folge haben. Andererseits haben die Gemeinden bisher eine außerordentlich geringe Neigung gezeigt, Kosten für Aufwendungen zu tragen, die ihres Erachtens der Staatsbahn zur Last fallen.

Wo ist der Ausweg aus solchen Schwierigkeiten?

Vielleicht hilft es auf den Weg, wenn man sich fragt: Was würde etwa die Deutsche Bank tun, wenn sie Inhaberin des staatlichen Vorortnetzes von Berlin wäre?

Sie würde sich zunächst nicht scheuen, die Tarife in die Höhe zu setzen, was der Staat in dem Maße jedenfalls nicht machen kann. Die Deutsche Bank würde aber ferner passend gelegenes Gelände kaufen, das noch billig im Preis steht, so viel wie sie bekommen könnte. Sie würde dieses Gelände durch Eisenbahnlinien aufschließen, mit Häusern bebauen und aus der Wertsteigerung des Geländes die Anlagekosten der Bahnen abschreiben.

Was privatwirtschaftlich richtig ist, kann öffentlichwirtschaftlich nicht deswegen falsch sein, weil es heute an einer geeigneten öffentlich-rechtlichen Organisation dafür fehlt. Man kann nur den Schluß daraus ziehen, das es allerhöchste Zeit ist, diese öffentlich rechtliche Organisation zu schaffen angesichts der Tatsache, daß durch das preußische Staatsbahnnetz der blühende Kranz der Vororte um Berlin geschaffen wurde, daß in die Milliarden gehende Bodenwerte durch das Bahnnetz entstanden sind, während die Bahn selbst ertraglos geblieben ist.

Aber noch ein anderes möchte ich hier berühren. Gelogentlich eines Vortrags im Verein für Eisenbahnkunde wurde die Frage aufgeworfen, ob die Benutzung der Eisenbahnen nicht ebenso unentgeltlich freigegeben werden könnte, wie die Benutzung der Straßen, ob der Staat seine Kosten nicht auf andere Weise decken solle.

Der Fragsteller hatte allerdings übersehen, daß die Benutzung der Straßen nicht unentgeltlich ist.

Der Fußgänger läßt die eigenen Muskeln arbeiten und verschleißt seine Stiefelsohlen, der Fuhrwerkshalter hat für Pferd und Wagen selber zu sorgen, d. h. die Benutzer der Straßen zahlen die Betriebsausgaben selbst.

Ich könnte mir wohl denken, daß man eines Tages auch die Benutzung der Eisenbahnen nach diesem Gesichtspunkt regelt, namentlich aber die Benutzung der großstädtischen Verkehrsmittel.

Das mag zunächst etwas phantastisch erscheinen, aber da muß ich auf die Tatsache hinweisen, daß dieser Zustand in Berlin heute bereits existiert bei der Stadt- und Ringbahn und den meisten Vorortlinien.

Die Benutzer zahlen etwa die Betriebsausgaben, allerdings sind in diesem Falle die Anlagekosten nicht wie bei den Straßen bereits aus andern öffentlichen Mitteln abgeschrieben, sondern sie erfordern noch Zinsen, die anderweitig gedeckt werden müssen.

Wie beseitigt man diese Schuldenlast der Anlagekosten?



Ich könnte mir denken, daß die im Zweckverband vereinigten Gemeinden und die verschiedenen interessierten Staatsverwaltungen, Forstfiskus, Eisenbahnfiskus usw. zusammen-treten und eine

Bodenbank Groß-Berlin gründeten in der Form einer Aktiengesellschaft aber mit öffentlichem Kapital.

Die Aufgabe dieser Bodenbank wäre nach dem Vorbild von Ulm, Freiburg und andern Städten Ankauf und Aufschließung von Baugelände in dem Umfange, daß eine Regulierung der Bodenpreise erreicht wird mit dem Zweck, die Kosten der Freiflächen und der Verkehrsanlagen aus den Wertsteigerungen abzuschreiben.

Wir würden damit in der Bodenbesitzverteilung zurückkehren zu den Anfängen unserer germanischen Kultur. Damals war ein erheblicher Teil der Bodenfläche Besitz der Allgemeinheit.

Ich glaube deshalb, der Zweckverband wird zu den bisherigen Aufgaben:

Regelung der Verkehrsverhältnisse, Mitwirkung bei den Bebauungsplänen, Erwerb und Sicherung der Freiflächen, noch eine hinzunehmen müssen, nämlich:

Ankauf und Verkauf von Wohngelände, um befähigt zu werden, das gesamte Wohnungswesen von Groß-Berlin in gesündere Verhältnisse zu bringen.

Sehr große Aufgaben harren des künftigen Verbandes Groß-Berlin.

Deshalb möchte ich schließen mit den Worten, mit denen Professor Goecke bei der Eröffnung der Städtebauausstellung das Motto der preisgekrönten Wettbewerbsentwürfe zusammenfaßte:

In den Grenzen der Möglichkeit

Denk an künftig;

Und Friede werde um die Erde,

Denn wo ein Wille, da ein Weg.

## Neuartige Anwendung einer alten Technik bei Kunstschmiedearbeiten

Vorführung des Ausschusses für Technische Neuheiten im Architekten-Verein zu Berlin, mitgeteilt vom Geheimen Baurat Friedrich Schultze

Herr Kunstschmiedemeister Schramm hat uns hier eine Reihe von Arbeiten zur Verfügung gestellt, die eine sehr beachtenswerte Fortbildung der bekannten, mittelalterlichen Schmiedetechnik darstellen. Es handelt sich um eine Fortbildung der alten Technik mittelalterlicher Schmiedekunst. Das Eisen wird zu einem Band ausgeschmiedet, von dem dann Teile abgespaltet werden, wie es die beabsichtigte Kunstform verlangt. Diese Abspaltungen werden dann in verschiedenster Weise weiter ausgebildet. Geschweißt ist für gewöhnlich nichts daran. Herr Schramm hat auf diese Weise eine ganze Reihe sehr schöner, eigenartiger Ranken mit Blumen geschmiedet. Hier ist z. B. ein chrysanthemartigen Gebilde, hier eine Art Rose mit ausgeschmiedeten Blättern. Das Eigenartige der Schrammschen Arbeitsweise besteht darin, daß er das Band, nachdem die abgespaltenen Teile entsprechend behandelt sind, aufrollt. Bei den einfachsten Stücken sind die abgespaltenen Teile gar nicht weiter behandelt, sondern höchstens in der Ebene des Bandes oder senkrecht dazu etwas herausgedreht oder spiralig gebogen. Durch das Aufrollen des Bandes entsteht dann diese Chrysanthemblüte. Durch Ausschmieden der abgespaltenen Teile zu Blättern, Blütenfäden und Stengeln erhält man nach Aufrollen des Bandes Knospen und aufgeblühte Blumen. Wenn man ihre Rückseite betrachtet, dann sieht man, in welcher verblüffend einfacher Weise sich derartige Gebilde nach der Schrammschen Technik herstellen lassen. Früher machte man es so, daß man die ganze Rose naturalistisch fertig schmiedete und schweißte. Bei dieser

Technik konnte aber etwa eingedrungenes Wasser nicht durchlaufen, so daß die kostbare, geschmiedete und geschweißte Blume bald durch Rost zerstört wurde. Das ist bei den Schrammschen Blumen nicht möglich. Das Wasser läuft durch die Spiralwindungen hindurch. Die Technik ist also höchst einfach.

Es ist wohl das Beste, wenn ich die Stücke hier herumgebe. Hier ein Stück, bei dem die abgespaltenen Teile ausgeschmiedet, teilweise spiralförmig gedreht sind. In der Durchsicht gegen das Licht gehalten wirken die Blumen ungemein reizvoll, filigranartig. Hier ist ein kleines Blümchen geschmiedet. Es ist in derselben Weise zu einer Spirale gedreht und an seinem Ende pistillartig ausgeschmiedet. Früher hätte man die kleine Blume besonders geschmiedet und dann an die Ranke angeschweißt. Hier ist dann noch ein kleiner Briefbeschwerer, bei dem das Pistill schraubenzieherartig ausgeschmiedet ist. Das wären wohl die Haupttypen.

Dann ist hier noch ein kleines Petschaft aus Schmiedeeisen, das wohl mehr als ein mühsames Kunststück, als ein Kunstwerk zu bezeichnen ist. Es ist wunderhübsch gezeichnet. Die Hauptsache dabei ist aber, daß es aus einem massiven Stück Schmiedeeisen hergestellt ist und daß die den Griff bildende Kugel hohl mit filigranartig durchbrochener Fläche gearbeitet ist, eine furchtbar mühsame und sorgfältige Arbeit, die am besten beweist, mit welcher Liebe und Ausdauer Meister Schramm bei seinen Arbeiten vorgeht.

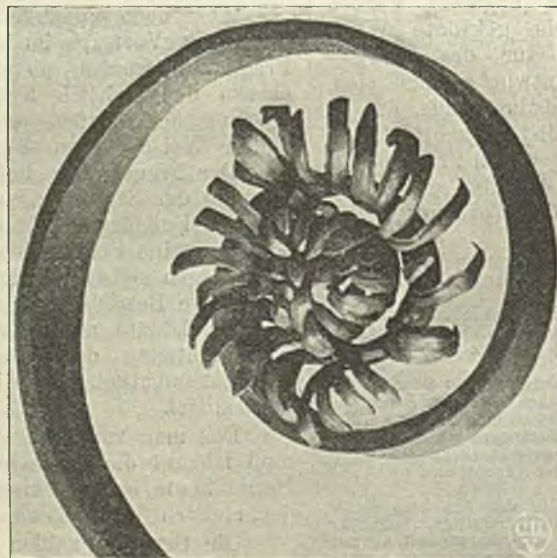


Abb. 296--298