

# WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends. — Bezugspreis halbjährlich 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnlichem Umfange 30 Pf., stärkere entsprechend teurer. Der Anzeigenpreis für die 4gespaltene Petitzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 8

Berlin den 22. Februar 1908

III. Jahrgang

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

Alle Rechte vorbehalten

## Die Entlastung des Potsdamer Platzes und die damit zusammenhängenden Fragen des Berliner Straßenverkehrs

Vortrag gehalten im Architekten-Verein zu Berlin am 13. Dezember 1907

vom

Regierungsbaumeister a. D. Johannes Hirte

Direktor der Union-Baugesellschaft auf Aktien zu Berlin

**S**ehr geehrte Herren! Die Frage der Entlastung des Potsdamer Platzes ist eine brennende geworden. Im Parlament, im Arbeitsministerium, bei dem Magistrat und den Stadtverordneten, im Polizei-Präsidium ist die Angelegenheit in ernste Erwägungen gezogen worden. Die Fach- und Tagespresse hat die Wichtigkeit der Lösung dieser bedeutsamen Frage erörtert. Es sei mir deshalb gestattet, mich heute auch hiermit zu beschäftigen.

In der bekannten Denkschrift „Groß-Berlin“ sind Leitsätze aufgestellt worden, in welcher Weise der ständig wachsenden Bevölkerung Berlins und seiner Vororte neue und gesunde Lebensbedingungen zu schaffen sind und wie durch Aufstellung einheitlicher Bebauungspläne für die Vorortgebiete dieses Ziel zu erreichen ist.

Wenn die Einwohnerzahl in der Reichshauptstadt und ihren Vororten in dem Maße weiter wächst, wie in den letzten 30 Jahren, so wird im Jahre 1937 Berlin und seine Vororte etwa 6 Millionen Einwohner haben, eine Zahl, die in gewisser Weise mit Stolz aber auch mit Schrecken erfüllen muß.

Mit Stolz; denn die beiden letzten Generationen können für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, durch ihre Arbeit und Tatkraft Groß-Berlin mit seinen Vororten geschaffen zu haben, die Stadt, welche in den letzten 30 Jahren durch ihre Einrichtungen auf dem Gebiete der Hygiene und Volkswohl-fahrt und durch ihren innern Ausbau allen Großstädten der Welt den Rang abgelaufen hat.

Bei dem Gedanken, in 30 Jahren 6 Millionen Menschen in Groß-Berlin beherbergen zu sollen, können wir uns freilich eines gelinden Schreckens nicht erwehren. Unwillkürlich drängt sich uns die Frage auf: „Haben wir vorgesorgt, alles das zu tun, was eine solche Menschenansammlung erträglich machen kann?“ Ich glaube: Nein.

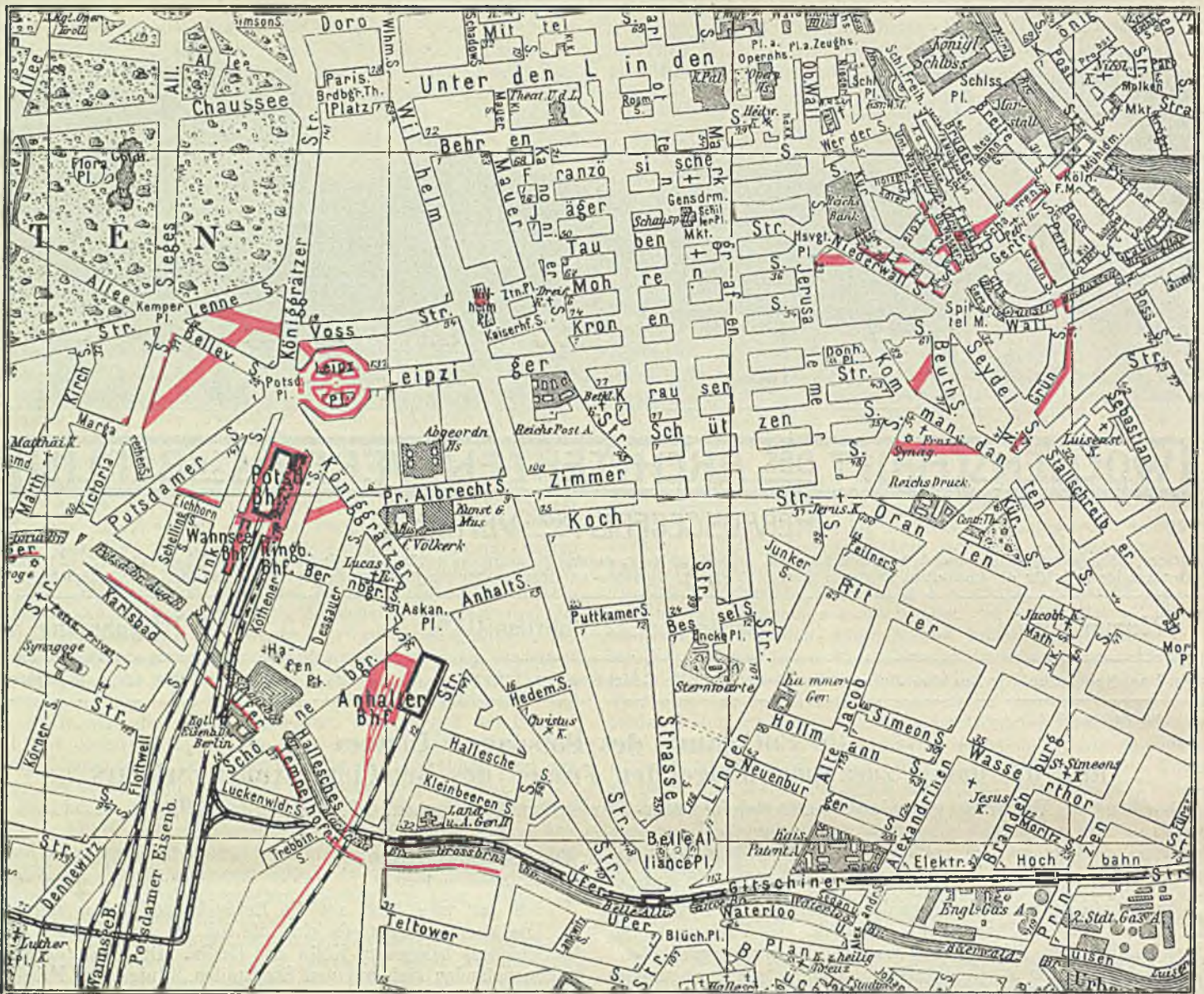
Während sich aber in der Schrift „Groß-Berlin“ die Verfasser der drei Aufsätze in der Hauptsache mit der Entwicklung und Ausgestaltung der Vororte befassen, will ich versuchen, einige Anregungen für die Verkehrsregelung und die Anlage neuer Wege zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs im Innern Berlins zu geben.

Ich darf wohl kurz auf die Entwicklung Berlins eingehen.

Die ältesten Stadtteile sind die um die Spree in der Nähe des Schlosses belegenen, Kölln und Berlin. Die nächsten Siedlungen befanden sich auf den Stadtteilen Königstadt, Friedrich Werder und Gertraudenstadt; die Ausbreitung der Straßenzüge vollzog sich anfangs nach dem Westen zu schneller als nach dem Osten zu. Während im Innern der Stadt die Straßen und Gassen eng und krumm, die Häuser mit den Giebeln nach der Straße nur niedrig waren, wurden in den später angelegten Stadtteilen — besonders in der von König Friedrich I. gegründeten Friedrichstadt — breite baumbepflanzte Straßenzüge geschaffen und hier Häuser mit einer größeren Stockwerkzahl und luftigen Räumen erbaut. Die Friedrichstadt hat bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts den Charakter des Zeitalters ihrer Anlegung bewahrt. Wie weitschauend der Blick des ersten Preußenkönigs war, erhellt daraus, daß die Straßenzüge noch heute die von ihm damals festgesetzte Breite haben. Da Berlin befestigt war, so ergaben sich als Austrittspunkte nur einige Tore, deren Erinnerung noch heute in den alten Namensbezeichnungen fortlebt. Im Osten und Norden waren mehr Ausgangspunkte nach den großen Heerstraßen vorhanden, als im Westen und Süden.

Dadurch, daß der königliche Tiergarten nach Westen und das Tempelhofer Feld nach Süden der Ausdehnung der Stadt ein Halt geboten, mußte die Entwicklung sich jetzt nach Osten und Norden vollziehen. Es entstanden Häuser mit Kaufläden im Erdgeschoß und Wohnungen in den oberen Stockwerken in der Königstadt und den benachbarten Stadtteilen. In jener Zeit bildeten die Königstraße, der Alexanderplatz, der Hackesche Markt, der Schloßplatz, die Schloßfreiheit und der Mühlendamm die Mittelpunkte des geschäftlichen Lebens. Als nach dem Fallen der Stadtmauer und mit Öffnung der Tore der Verkehr nach der Potsdamer Vorstadt frei durchfluten konnte, trat eine größere Entwicklung der nach dem Westen führenden Straßen besonders der Leipziger Straße ein. Die auf dem Spittelmarkt stehende alte Spittelkirche, die bekannte Ringsche Apotheke auf dem Potsdamer Platz, die alten





Ausdruck aus Straube's Plan von Berlin 1:22 000

Abb. 122. Lageplan mit den geplanten Straßen-Durchbrüchen

Scharren des Mühlendamms mußten anfangs der 80er Jahre dem anschwellenden Verkehr weichen. Der Ausbau der Leipziger, der Potsdamer, der Lützow- und Kurfürstenstraße, der nach Schöneberg und Wilmersdorf führenden Straßenzüge ging rasch vor sich und es begann eine Verkehrsentwicklung nach dem Westen mit solcher Stärke und Großartigkeit einzusetzen, daß man in Erwägungen eintrat, wie dem zunehmenden Verkehr auf dem Hauptverbindungswege von Osten nach Westen Hilfswege geschaffen werden könnten.

Nach langen Verhandlungen gelang es, die Zimmerstraße als Prinz Albrechtstraße bis zur Königgrätzer Straße durchzulegen. Dieser Durchbruch führte einen merklichen Abfluß des Verkehrs von der Leipziger Straße herbei; besonders der Lastenverkehr nach den Güterbahnhöfen der Potsdamer und Anhalter Bahn wurde durch die Prinz Albrechtstraße abgeleitet.

Indessen konnte dies nicht hindern, daß der Verkehr in der Leipziger und Potsdamer Straße von Jahr zu Jahr stetig wuchs. Nach den statistischen Aufzeichnungen des Berliner Polizei-Präsidii wuchs der Verkehr über den Potsdamer Platz in 10 Jahren folgendermaßen:

der Straßenbahn- und Omnibusverkehr um 50 0/0  
der Drochken- und Fußgängerverkehr um 90 0/0.

Wir ersehen aus diesen Zahlen, welche gewaltige Steigerung der Verkehr auf dem Platze erfahren hat. Je mehr Berlin mit seinen Vororten wächst und sich in verkehrstechnischer Hinsicht zu einem Groß-Berlin umgestaltet, desto schwieriger müssen die Verkehrsverhältnisse an dem Brennpunkte des Berliner Verkehrs,

dem Potsdamer Platz, sich gestalten. Die angeführten Zahlen stehen in Wechselbeziehung zu der Bevölkerungszunahme in dem gleichen Zeitabschnitt.

Die Bevölkerung von Groß-Berlin wuchs von

2 133 000 Einwohnern im Jahre 1895 auf

2 993 000 Einwohner im Jahre 1905,

also eine Zunahme von rund 860 000 Einwohnern in 10 Jahren.

Die Stärke des Verkehrs nimmt aber infolge des Fremdenzuflusses und der sich stetig vermehrenden Verkehrsmittel und Verkehrserleichterungen in höherem prozentualen Verhältnis zu als die Bevölkerung. Es ist daher mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Verkehr auf dem Potsdamer Platz um das drei- bis vierfache gewachsen sein wird, sobald die Bevölkerung sich auch nur verdoppelt hat, es ist deshalb dringend geboten, Umschau zu halten, in welcher Weise der Potsdamer Platz vom Verkehr entlastet werden kann.

Die bisher ergriffenen Maßnahmen der Verkehrsregelung, durch Fahrordnung, Veränderung der Bürgersteige und Anlage von Schutzinseln eine Besserung der Verkehrsverhältnisse zu bewirken, können nur dazu dienen, Ordnung zu schaffen und den vorhandenen Fuhrwerken und Menschen möglichst gefahrlos passierbare Bahnen zu weisen, nicht aber dazu, eine Entlastung des Platzes herbeizuführen. Eine Entlastung des Platzes kann nur eintreten, durch Ablenkung des Fuhrwerksverkehrs von der Leipziger Straße unter Umgehung des Potsdamer Platzes. Dies ist das Ziel, welches mir vorschwebt.



Eine Untersuchung, auf welche Weise und aus welchen Zubringern der gewaltige Verkehr auf dem Potsdamer Platz entsteht, zeigt den Weg, an welchen Stellen mit seiner Ablenkung begonnen werden muß.

Bei dieser Untersuchung haben wir zu unterscheiden zwischen dem Fußgänger- und Fuhrwerkverkehr.

Der Fußgängerverkehr wird zum Teil aus denjenigen Menschenmassen gebildet, welche den am Tiergarten, an der Potsdamer- und ihren Nebenstraßen, in Moabit und am Kreuzberg belegenen Wohnvierteln entstammen; solange in diesen Gegenden Wohnhäuser errichtet bleiben — und hiermit ist wohl für Jahrhunderte zu rechnen — solange wird dieser Menschenverkehr andauern, sogar zunehmen.

Zum andern Teil bringen die Wannsee-, die Potsdamer Fern- und Vorortbahn, die Ringbahn, die Hoch- und Untergrundbahn und die Straßenbahnen stündlich Tausende von Menschen aus den südwestlichen und westlichen Stadtteilen und Vororten nach dem Platz. Mit der weiteren Besiedelung der westlichen Vororte wird die Zahl dieser Massen von Jahr zu Jahr steigen. Nach Eröffnung der Untergrundbahn Potsdamer Platz—Spittelmarkt wird vielleicht zunächst eine geringe Abnahme des Verkehrs auf dem Potsdamer Platz eintreten; aber die Erfahrung lehrt, daß durch verbesserte Verkehrsverhältnisse die günstigste Bedingung für die Verkehrszunahme geschaffen wird; es ist deshalb nicht anzunehmen, daß ein Abebben des Menschenstromes selbst nach Eröffnung der Untergrundbahn Wannsee—Bahnhof Friedrichstraße—Gesundbrunnen eintreten wird. Da wir also nicht damit rechnen können, die Menschenmassen vom Potsdamer Platz fernzuhalten und denselben vom Menschenstrom zu entlasten, so muß unser Augenmerk darauf gerichtet sein, den Fuhrwerkverkehr abzuleiten und ihm neue Wege zu eröffnen.

Der Südosten, Osten und Nordosten Berlins mit den großen Arbeits- und Wohnstätten, in denen die arbeitende Bevölkerung Berlins ihren Sitz hat, sind diejenigen Stadtteile, welche als große Verkehrserzeuger in bezug auf die ostwestliche Richtung in Frage kommen. Auf den Straßenzügen der Dresdener, Köpenicker, Holzmarkt, Frankfurter, Landsberger und Königstraße strebt der Verkehr teils über den Mühlendamm, teils über die Wallstraße, teils über die Seydelstraße dem Spittelmarkt zu, um sich von hier in die Leipziger Straße zu ergießen und über den Potsdamer Platz nach dem Westen zu gelangen. Die im Osten Berlins in den Arbeitervierteln erzeugte Arbeit will und muß dem Westen, den verbrauchenden und den die Arbeit in Geld umsetzenden Gegenden zugeführt werden. In dem Maße, wie die westlichen Stadtteile und Vororte wachsen und an Bevölkerung zunehmen, vergrößert sich der Verbrauch an Waren, und dementsprechend wächst auch der Verkehr auf den nach dem Westen führenden Straßenzügen. Um den Absatz der Ware, die Umwandlung von Arbeit in Geld zu ermöglichen, benötigen wir der Verkehrswege und zwar solcher Verkehrswege, die eine leichte Beweglichkeit und schnelle Abwicklung der Geschäfte gewährleisten.

Da nun die Leipzigerstraße, die einzige gerade Durchgangsstraße vom Osten nach dem Westen, heute bereits mit Fuhrwerken überlastet ist, so müssen für sie Entlastungswege geschaffen werden.

Der aus den nordöstlichen Stadtteilen kommende Verkehr geht heute über die Spandauer und Stralauer Straße zum Mühlendamm und Spittelmarkt. Deshalb muß vor dem Spittelmarkt auf dem Köllnischen Fischmarkt die **nördliche Entlastungsstraße** beginnen. Die kleinen aus dem 18. Jahrhundert stammenden Häuser der Scharrenstraße müssen beseitigt, die Spree mit einer monumentalen Brücke überspannt, die zwischen der Oberwasserstraße, der Kur- und Niederwallstraße befindlichen kleinen Gassen frei gelegt und die Häuserblocks in gerader Linie bis zur Mohrenstraße durchbrochen werden; die Mohrenstraße ist über den Wilhelmplatz in gerader Richtung zu leiten, die Voßstraße über die Königgrätzer Straße in einer Gabel zur Lenné- bzw. Viktoriastraße fortzuführen; ich glaube, auf diese Weise den Verkehr nach Schöneberg und dem neuen Westen, sowohl über die Viktoria- als über die Tiergartenstraße leiten zu können; der Arm zur Viktoriastraße führt unmittelbar zur Viktoria- brücke und Potsdamerstraße und bietet Gelegenheit, den Verkehr über die Königin Augustastraße, das Schöneberger Ufer oder die Potsdamer Straße nach dem Westen zu führen.

Dieser ganze Straßenzug vom Köllnischen Fischmarkt bis zur Lenné- bzw. Viktoriastraße, in einer Breite von 22 m angelegt, bietet einen neuen Weg, der imstande ist, den nach dem Westen und Nordwesten bestimmten Durchgangsverkehr aufzunehmen.

Nun zur zweiten Entlastungsstraße, die südlich der Leipziger Straße angelegt werden soll.

Die **südliche Entlastungsstraße** soll an dem Schnittpunkt der Neuen Grün- und Wallstraße beginnen und durch die Grünstraße über die Kommandantenstraße fort in gerader Linie auf die Zimmerstraße führen. Ihre Fortsetzung findet diese Straße durch die Verlängerung der Prinz Albrechtstraße über die Königgrätzer Straße bis zur Köthener Straße durch eine Unterführung unter dem Potsdamer Bahnhof und durch die Verbreiterung der Eichhornstraße bis zur Einmündung in die Potsdamer Straße. Dieser südliche Straßenzug ist geeignet, den starken Verkehr aus der Wallstraße, aus der Kommandanten-, der Oranien- und Dresdener Straße aufzunehmen und von der Leipziger Straße fernzuhalten. Hierdurch wird gleichzeitig eine wesentliche Entlastung des Spittelmarktes und der Leipziger Straße herbeigeführt.

Ein Blick auf den Stadtplan läßt erkennen, daß die geplanten neuen Durchbrüche die geeigneten Wege für den Verkehr vom Osten nach dem Westen schaffen. (Abb. 122.)

Da sich der Verkehr gern in alten Bahnen bewegt, müssen die neuen Straßenzüge genügend breit angelegt werden. Am Köllnischen Fischmarkt ist durch Beseitigung der Häuser bis zum Schleusendurchgang ein größerer Platz zu schaffen, der mit Schmuckanlagen auf den Anfang der neuen Straße hinweist. Dieser neue Straßenzug dürfte in seiner ganzen Ausdehnung vom Köllnischen Fischmarkt bis zur Potsdamer Brücke keinen Straßenbahnverkehr erhalten und müßte 22 m breit angelegt werden, um ausschließlich eine Durchgangsfahrstraße zu bleiben.

Bereits heute hat die Mohrenstraße einen starken Fuhrwerksverkehr, obgleich sie am oberen und unteren Ende an der Jerusalemer- und Königgrätzer Straße sich totläuft; nach Durchlegung der Straße wird daher eine bedeutende Verkehrszunahme eintreten, die eine Freihaltung von Straßenbahngleisen unbedingt erforderlich macht.

In Verbindung mit diesen Vorschlägen kann für den untern Teil der Leipziger Straße eine Entlastung dadurch herbeigeführt werden, daß die Lindenstraße von der Kommandanten- bis zur Beuthstraße verlängert wird. Durch diesen Durchbruch wird der nach dem Halleschen Tor gehende starke Straßenbahn- und Omnibusverkehr von der Leipziger Straße abgelenkt und vom Spittelmarkt direkt in die außerordentliche breite Lindenstraße geführt. Es würde also hierdurch eine bedeutende Entlastung des zwischen dem Spittelmarkt und der Jerusalemerstraße belegenen Teiles der Leipziger Straße eintreten.

Nachdem durch die neuen Straßenzüge die Entlastung des Potsdamer Platzes vom Fuhrwerkverkehr herbeigeführt ist, können wir uns mit einer Regelung des Fußgänger- und Fuhrwerkverkehrs auf dem Leipziger und Potsdamer Platz befassen.

Der aufmerksame Beobachter erkennt auf dem Potsdamer Platz heute fünf Hauptrichtungen des Verkehrs und zwar

1. Leipziger Straße—Potsdamer Straße.
2. Leipziger Straße—Bellevuestraße und Brandenburger Tor.
3. Leipziger Straße—Potsdamer Bahnhof.
4. Potsdamer Bahnhof—Bellevuestraße und Brandenburger Tor.
5. Brandenburger Tor—Potsdamer Straße und umgekehrt.

Es ist wichtig, die Anzahl der Hauptverkehrsrichtungen zu vermindern, um ein schnelles Abfluten der herzufließenden Menschen und Fuhrwerke herbeizuführen.

Die Abbildung 123 auf Seite 52 stellt den jetzigen Zustand des Leipziger Platzes dar und die Abbildung 124 die von mir vorgeschlagene Aenderung.

Man durchbreche den Leipziger Platz neben dem Palasthotel derart, daß eine kurze Verbindungsstraße zur Königgrätzer Straße angelegt wird. Hierdurch wird der nach Moabit, dem Tiergarten und dem neuen Westen strebende Verkehr vom Potsdamer Platz völlig abgelenkt.



Wir vermindern also die Hauptverkehrsrichtungen um diejenige Leipziger Straße—Bellevue Straße und Brandenburger Tor. Der kurze Durchbruch wird aber nicht allein den Verkehr nach dem Brandenburger Tor und dem Westen aufnehmen, sondern auch einen Teil des Verkehrs in der Richtung nach der Potsdamer Straße an sich ziehen, da der Verkehr den ruhigeren Weg gern bevorzugt.

In zweiter Linie muß zur Lösung unserer Aufgabe ein schnelles Abfluten der angesammelten Fuhrwerke ermöglicht werden.

Heute geht der gesamte Verkehr von der Leipziger Straße in gerader Richtung über den Leipziger Platz bis zu den beiden Torhäusern und gabelt sich dann in vier Hauptstränge. Der Straßenstreifen zwischen Wertheim und den Torhäusern bildet das Sammelbecken in der Leipziger Straße, während jenseits des Potsdamer Platzes vier solcher Sammelbecken, nämlich in der nördlichen Königgrätzer, Bellevue-, Potsdamer und südlichen Königgrätzer Straße vorhanden sind; das Hinüberfließen des Verkehrs findet heute durch eine breitere und zwei sehr schmale und wenig benutzte Oeffnungen statt. Da das Einströmen in die Leipziger Straße aus vier Richtungen und das Ausströmen aus einer Oeffnung in bezug auf die Verkehrsstärke sich die Wage halten, müssen sich besondere Schwierigkeiten für das Abfluten des Verkehrs ergeben. Es ist deshalb notwendig, das eine Sammelbecken auf dem Leipziger Platze zu vergrößern und die Ausflußöffnung zu verbreitern.

Um dieses Becken zu schaffen, ist eine durchgreifende Umgestaltung des Leipziger Platzes erforderlich; es geschieht am besten dadurch, daß die mittlere Fahrstraße beseitigt und der Fuhrwerkverkehr über die nördliche und südliche Ringstraße in nur einer Richtung geleitet wird; die gerade Verbindung mitten über den Leipziger Platz bleibt dem Fußgänger- und Straßenbahnverkehr vorbehalten. Der Straßenbahnverkehr wird auf Rasenflächen in gerader Linie über den Platz mit einer Gabel nach der Königgrätzer Straße geführt. Auf dem nördlichen und südlichen Ring kann dann das Ansammeln und Abfahren der übrigen Fuhrwerke bequem geschehen; da durch die Ringleitung der Verkehrsstrom der Fuhrwerke nur nach einer Richtung geht, werden die sonst durch Gegenströmungen erzeugten Stockungen vermieden, und es wird eine leichtere und schnellere Abwicklung des Verkehrs ermöglicht; die heute dem Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehr zur Verfügung stehende Dammlfläche, gemessen zwischen Wertheim und den Torhäusern beträgt ca. 2000 qm. Wenn die den Platz umschließenden Straßen eine Dammbreite von 11,0 m erhalten, entstehen ca. 5400 qm Dammlfläche, also eine Fläche, die  $2\frac{1}{2}$  mal so groß ist, als die heute vorhandene. Diese Dammlflächen, die vom Straßenbahnverkehr völlig befreit sind, dürften für die ungehinderte Abwicklung des übrigen Fuhrverkehrs ausreichen. (Abb. 123 und 124.)

Die Führung des Verkehrs um den Leipziger Platz läßt den Vorteil des Durchbruches hinter dem Palasthotel deutlich erkennen.

Meine Herren! Wenden wir uns nun zur Durchgangsöffnung zwischen den Torhäusern. Jetzt geht der Verkehr durch die 13 m breite Pforte nach beiden Richtungen. Mein Vorschlag ginge dahin: die Torhäuser zu beseitigen und ein großes mit drei Oeffnungen versehenes monumentales Abschlußtor zu errichten. Der Verkehr würde derart durch die Oeffnungen geleitet werden, daß die mittlere Oeffnung dem Straßenbahnverkehr, die beiden anderen Oeffnungen dem Fußgängerverkehr dienen. Zwischen dem Tor, dem Palasthotel und dem Fürstenhof werden zwei je 13 m breite Fahrdämme geschaffen; die Bürgersteige vor den beiden Hotels werden auf 7 m verbreitert; die Schutzinseln an dem Tor werden weiter nach dem Leipziger und Potsdamer Platz vorgezogen werden. Durch diese Anordnung würde an Stelle der jetzigen 13 m breiten Oeffnung, durch welche der Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehr sich zwängen muß, drei Oeffnungen entstehen, und zwar zwei für den Fuhrwerkverkehr mit einer Breite von 26 m und eine für den Straßenbahnverkehr mit einer Breite von 6 m. Diese Anordnung bewirkt eine scharfe Trennung zwischen dem Straßenbahnbetrieb und dem Verkehr der übrigen Fuhrwerke; da außerdem die Fahrrichtungen getrennt sind, wird ein unvergleichlich schnelleres Abfluten des Verkehrs gegenüber den heutigen Verhältnissen eintreten.

Nun zur künstlerischen Seite der Umgestaltung des Leipziger Platzes. Die Abbildung am Kopf dieser Nummer zeigt den jetzigen Zustand.

Das alte Berlin ist an schönen, von künstlerischen Gesichtspunkten aus angelegten Plätzen arm. Die drei großen Plätze: der runde Bellealliance-Platz, der viereckige Pariser Platz und der achteckige Leipziger Platz gehören zu den Ausnahmen. Sie alle drei zeichnen sich durch ihre Geschlossenheit in der Anlage aus. Um die Einheit des Leipziger Platzes, die Achteckform zu bewahren, und die Geschlossenheit der Hausfronten nicht zu stören, ist der Durchbruch neben dem Palasthotel durch Überbauen der Straßenöffnung mit einem Schwißbogen von mehreren Stockwerken zu verdecken. Durch eine derartige Anlage wird die Oeffnung nicht sehr in die Erscheinung treten, besonders wenn größere Baumgruppen auf den vorliegenden Rasenflächen des Mittelteiles angeordnet werden.

Einen monumentalen Abschluß würde der Platz und die Leipziger Straße erhalten, wenn an Stelle der Torhäuser ein Torbogen errichtet würde. Da die Oeffnung zwischen dem Palasthotel und dem Fürstenhof  $1\frac{1}{2}$  mal so breit ist, wie die am Pariser Platz zwischen den beiden Wohnhäusern, so läßt sich hieraus ermesen, ein wie gigantisches Baudenkmal hier errichtet werden könnte.

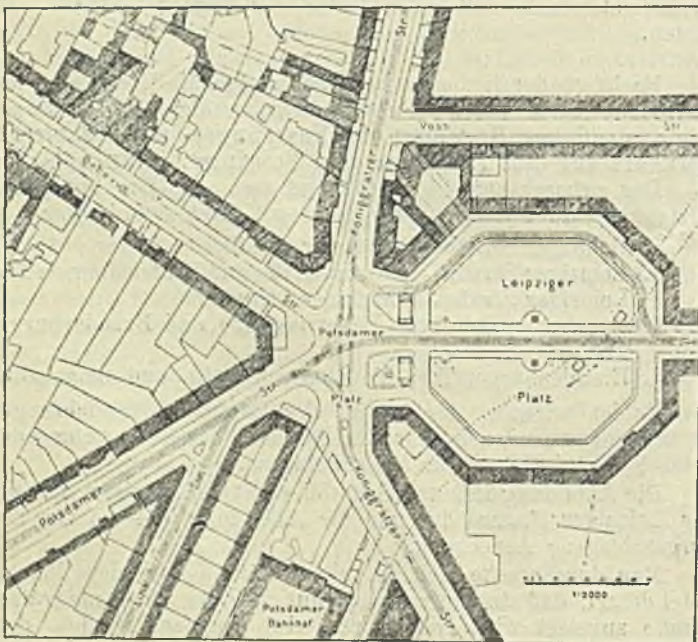


Abb. 123. Jetziger Zustand des Leipziger Platzes

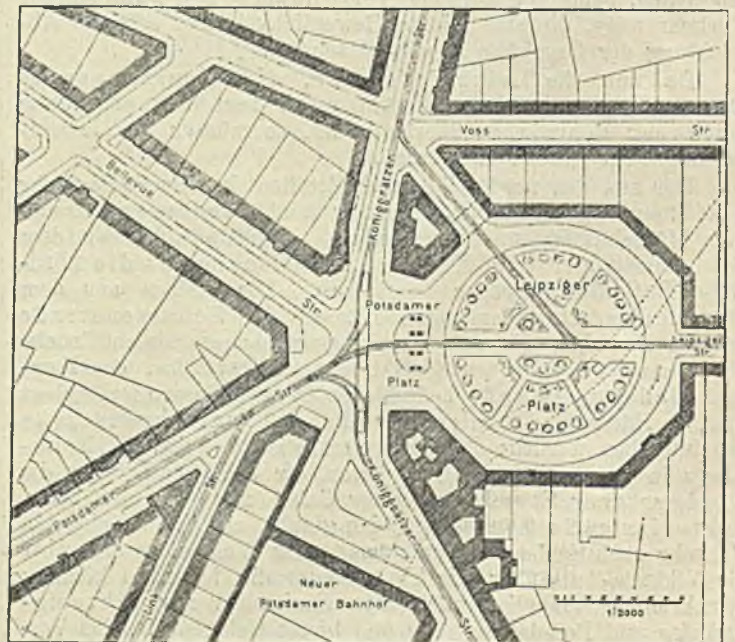


Abb. 124. Geplante Aenderung des Leipziger Platzes



Aus dieser Andeutung dürfte ersichtlich sein, daß der Leipziger Platz zu einer Sehenswürdigkeit umgestaltet werden könnte, wie sie an der Eintrittspforte so vieler Fremder dem Stadtbilde von Berlin zur höchsten Zierde gereichen würde.

Nun, meine Herren, ein letztes Wort zur Durchführung meines Vorschlages.

Die Anlage der nördlichen Entlastungsstraße bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Sie ist im Grunde eine Geldfrage, da mit Ausnahme des Grundstücks Lennéstraße Nr. 9, der Badischen Gesandtschaft gehörig, nur Privatbesitzer in Frage kommen. Die Erwerbskosten für die Grundstücke an der Scharrenstraße und zwischen Oberwasser- und Niederwallstraße dürften nicht zu hoch werden, da in den schmalen Gassen nur alte, auffällige und jetzt wenig ausnutzbare Grundstücke in Frage kommen. Auch die Kosten für den Erwerb der Häuser zwischen Niederwallstraße und Hausvoigteiplatz sind nicht übermäßig. Größere Kosten entstehen erst bei der Durchlegung der Neuen Voßstraße, da hier wertvolle Häuser der vornehmsten Wohn- und Geschäftsgegend angeschnitten werden.

Die Durchlegung der neuen Mohrenstraße bietet den Vorteil, die Kleine Kurstraße und die Kreuzgasse vollständig verschwinden zu lassen und unter Verbreiterung der Niederwallstraße auf 20 m Baublocks zu schaffen, die vom Spittelmarkt aus bis zur neuen Mohrenstraße reichen und von der Oberwasserstraße, der Kurstraße und Niederwallstraße umschlossen sind. Es lassen sich hier große Kaufhäuser errichten, die im Zentrum Berlins ihre volle Berechtigung haben gegenüber den heute aus dem 17. Jahrhundert dort stehenden alten Baracken.

Schwieriger gestalten sich die Verhältnisse bei dem südlichen Straßenzuge; die Schwierigkeit entsteht am Potsdamer Bahnhof. Während bei den Straßendurchlegungen und Verbreiterungen nur die städtischen Behörden ihre Beschlüsse zu fassen haben, und die Bestätigung derselben durch die staatlichen Behörden erfolgt, müssen am Potsdamer Bahnhof der Minister der öffentlichen Arbeiten als Verkehrsunternehmer und Aufsichtsbehörde, die Stadt Berlin als Straßenanleger und die Hoch- und Untergrundbahn als Erwerbsgesellschaft zusammen arbeiten.

Der mächtigste und ausschlaggebende Faktor ist der Fiskus. Ehe nicht das Projekt der Verlegung des gesamten Fernverkehrs vom Potsdamer nach dem Anhalter Bahnhof beschlossen ist, kann an eine Umgestaltung der Anlagen auf dem Potsdamer Bahnhof nicht gedacht werden. Die Umgestaltung hätte derart zu erfolgen, daß die drei bestehenden Bahnhöfe, der Wannsee-, der Fernbahnhof und der Ringbahnhof, in ihrer jetzigen Form beseitigt werden und ein neuer Kopfbahnhof für den westlichen und südwestlichen Vorortverkehr errichtet wird.

Diese Gleise haben folgenden Verkehrsrichtungen zu dienen:

- 2 Gleise der Wannseebahn,
- 2 Gleise der Potsdamer Vorortbahn,
- 2 Gleise der Anhalter Vorortbahn,
- 2 Gleise der Dresdner Vorortbahn,
- 2 Gleise dem Südring,
- 2 Gleise für Sonderzüge und eventl. Erweiterung.

Der neue Bahnhof wäre bis dicht an die Königgrätzer Straße vorzuziehen und von der Köthenerstraße bis zu den

Hinterfronten der Häuser an der Linkstraße zu verbreitern, um den gewaltigen Menschenmassen bequemen Zugang zu schaffen. Die neue Untergrundbahn Potsdamer Bahnhof—Gesundbrunnen wird ähnlich wie die alte, vor Kreuzung der Eichhornstraße bis unter Pflaster geführt. Die Bahnhöfe der beiden Untergrundbahnen werden mit dem neuen Kopfbahnhof durch Treppen und Aufzüge in Verbindung gebracht, sodaß ein leichter Umsteigeverkehr zwischen den beiden Untergrundbahnen und dem neuen Potsdamer Stadtbahnhof ermöglicht wird.

Der Anhalter Bahnhof wird zur Aufnahme des gesamten Fernverkehrs nach dem Süden und Westen Deutschlands umgebaut. Die Ueberleitung der Gleise der Potsdamer Fernbahn kann auf dem Gelände zwischen Südende und dem Bahnhof Papestraße ohne besondere Schwierigkeiten und mit verhältnismäßig geringen Kosten bewirkt werden, da auf diesem Stadtteil von Schöneberg die Bebauung noch nicht begonnen hat.

Erst nach Erstellen des neuen Potsdamer Stadtbahnhofs kann die Verbindung zwischen Eichhornstraße und Köthenerstraße für den Fuhrwerkverkehr eröffnet werden.

Die Durchführung der nördlichen und südlichen Entlastungsstraße einschließlich der Bahnhofsneubauten stellt hohe Anforderungen an Stadt und Staat. Die aufzuwendenden Mittel dürften im ersten Augenblick groß erscheinen, aber in Anbetracht des zu erwartenden Erfolges dürfen wir vor hohen Ausgaben nicht zurückschrecken. Wir müssen, wollen wir weiter bestrebt sein, die Hauptstadt des Deutschen Reiches zur Hauptstadt von Mittel-Europa zu gestalten, uns daran gewöhnen, alle Unternehmungen von weitsehenden Gesichtspunkten zu betrachten.

Andere Großstädte haben für Verkehrserleichterungen und Straßendurchbrüche ebenfalls bedeutende Kosten aufgebracht. Die Straßendurchbrüche in Paris durch den Seinepräkten Haußmann erforderten 884 Millionen Francs. Die großen Straßendurchbrüche in der City von London, am Strand, Holborn Viadukt und an der Towerbrücke haben 200 Millionen Mark gekostet. Für die Verbreiterung der Bismarckstraße in Charlottenburg sind allein 50 Millionen Mark aufgewendet worden.

Wir sehen also, wie erhebliche Beträge andere Städte zu Straßendurchbrüchen und Verkehrsverbesserungen geopfert haben. Bei diesen Ausgaben kann man aber von einer Hergabe à fond perdu nicht sprechen, da derartige Aufwendungen in allen Städten stets gute Zinsen getragen haben. Der große Aufschwung von Paris datiert aus der Zeit nach Anlegung der großen Boulevards. Die gewaltige Entwicklung des Verkehrs von London ist eine Folge der durchgreifenden Veränderungen in der City. Die Aufschließung der großen Gebiete am Lietzensee und auf Westend bei Charlottenburg, und die großartige Entwicklung dieser Stadtteile ist auf die Anlegung der Bismarckstraße zurückzuführen.

Überall, wohin wir schauen, gewahren wir einen gewaltigen Aufschwung als Folge der Neugestaltung von Straßenzügen nach großen, weitausblickenden Gesichtspunkten.

Mit kleinen Mitteln kann die Entlastung des Potsdamer Platzes nicht durchgeführt werden; im Ausblick auf die künftige Sechsmillionenstadt müssen wir die Aufgabe betrachten. Diese Lösung in die Wege zu leiten, ist der jetzt lebenden Generation ernste Pflicht.

(Besprechung folgt)

## Das preußische Gesetz zum Schutz gegen Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907

vom

Regierungsbauführer Dipl. Ing. F. Eckler in Berlin

Denkmalpflege und Heimatschutz hatten bisher in Preußen infolge mangelnder Gesetze bei der Lösung ihrer Aufgaben häufig mit unüberwindlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Während in den Gebieten des Gemeinen Deutschen Rechtes und des Französischen Bürgerlichen Gesetzbuches — code civil — keine Bestimmungen zum Schutze der ästhetischen Interessen der Ortschaften vorgesehen waren, konnten im Gebiete des Allgemeinen Landrechtes wenigstens grobe Verunstaltungen durch die Baupolizei verhindert werden. Aber selbst durch dieses

Gesetz war der Denkmalpflege und dem Heimatschutz nur wenig gedient. Das Oberverwaltungsgericht nämlich, dem in letzter Instanz die Entscheidung zustand, bezeichnete eine Verunstaltung erst dann als grob, wenn sie nicht nur einigermaßen künstlerisch gebildeten Leuten, sondern überhaupt jedem Laien als solche erschien. Die Landschaft entbehrte in allen drei Gebieten jeglichen Schutzes; nur die Verunstaltung durch Reklameschilder konnte durch polizeiliche Verfügung auf Grund des Gesetzes vom 2. Juni 1902 verboten werden. Diesem Rechts-



zustande, der in keiner Weise den Bedürfnissen unserer kulturell fortgeschrittenen Zeit mehr entsprach, soll das Gesetz vom 15. Juli 1907 abhelfen.

Dieses Gesetz dehnt zunächst im § 1 die bisher nur im Gebiete des Allgemeinen Landrechtes gültigen Bestimmungen auf ganz Preußen aus. Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Aenderungen ist in Zukunft zu versagen, wenn dadurch Straßen oder Plätze der Ortschaft oder das Ortsbild gröblich verunstaltet werden würden. In solchen Fällen muß — nicht kann — also die Baupolizei die Genehmigung zur Bauausführung verweigern. An Stelle des Ausdrucks „grob“ im Allgemeinen Landrecht ist im neuen Gesetze das Wort „gröblich“ gesetzt worden. Nach den ministeriellen Ausführungsbestimmungen vom 4. August 1907 soll unter grober und gröblicher Verunstaltung dasselbe verstanden werden. Dieser Auslegung ist Herr Oberbürgermeister Dr. Struckmann-Hildesheim bereits auf dem letzten Denkmalpfegetage in Mannheim — 19. und 20. September 1907 — entgegengetreten. Er vertritt die Ansicht, daß der Landtag absichtlich einen anderen Ausdruck gewählt hat und durch das Diminutiv „gröblich“ der Denkmalpflege und dem Heimatschutz eine etwas weiter gehende Handhabe geben wollte. Im allgemeinen wird das Schaffen eines positiv häßlichen Zustandes, der naturgemäß jedes für ästhetische Gestaltung offene Auge verletzt, als grobe Verunstaltung anzusehen sein.

Während der Baupolizei im § 1 ohne weiteres das Recht zum Versagen der Bauerlaubnis gegeben ist, muß ihr bezüglich der §§ 2, 3 und 4 erst durch ein besonderes Ortsstatut die entsprechende Machtbefugnis verliehen werden.

Durch Ortsstatut kann nach § 2, Absatz 1 für bestimmte Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung vorgeschrieben werden, daß die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten oder baulichen Veränderungen zu versagen ist, wenn dadurch die Eigenart des Orts- oder Straßensbildes beeinträchtigt werden würde. Es kann jedoch nicht nur das Ortsbild im allgemeinen, sondern auch jedes einzelne Bauwerk von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung gegen Verunstaltung und gegen Beeinträchtigung durch Bauten in der Umgebung durch Ortsstatut geschützt werden.

Ueber die Entschädigung von Privatpersonen, denen auf Grund vorstehender Bestimmungen bei der Ausführung beziehungsweise Umänderung eines Baues besondere Bedingungen auferlegt werden, enthält das Gesetz nichts. Es sagt im § 2, Absatz 2 nur, daß von der Anwendung des Ortsstatutes abgesehen werden soll, wenn nach dem Bauentwurfe die Bauausführung dem Gepräge der Umgebung „im wesentlichen“ entsprechen würde, und wenn die Kosten etwa zu fordernder Aenderungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den dem Bauherrn zur Last fallenden Bauausführungskosten stehen würden. In solchem Falle ist den Gemeinden und den Vereinen für Denkmalpflege und Heimatschutz der Weg zur Befriedigung ihrer Wünsche offen gelassen. Wollen sie durchaus auf einer Aenderung bestehen, so können sie durch Zuschüsse erhebliche Mehrkosten auf ein geringes herabsetzen, damit für den Bauherrn nur ein verhältnismäßig kleiner Mehraufwand entsteht. Genügt die geplante Ausführung in keiner Weise den zu stellenden Anforderungen, so kann sie ohne weiteres verboten werden; dann hat der Eigentümer die Kosten der notwendigen Aenderungen, falls diese nicht sogar eine Verbilligung herbeiführen, ganz allein zu tragen. Demnach können Privatpersonen auf Grund des Gesetzes wohl an der Verunstaltung künstlerischer oder geschichtlich wichtiger Bauten gehindert werden, das Abreißen der Bauten aber kann ihnen nicht verboten werden. — Gemeinden dürfen dies infolge anderer Gesetze nicht. — Für solche Fälle hätte ein Enteignungsverfahren mit voller Entschädigung vorgesehen werden müssen.

§ 3 bildet eine Ergänzung zu dem bereits erwähnten Gesetz vom 2. Juni 1902, durch welches nur landschaftlich hervorragende Gegenden vor Verunzierung durch Reklame geschützt waren. Durch Ortsstatut kann in Zukunft auch für geschlossene Ortschaften bestimmt werden, daß das Anbringen von Reklameschildern, Schaukästen, Aufschriften und Abbil-

dungen baupolizeilicher Genehmigung bedarf. Diese ist unter den gleichen Voraussetzungen zu verweigern, unter denen nach den §§ 1 und 2 die Bauerlaubnis zu versagen ist. Hierbei soll, da Handel und Industrie die Reklame heutzutage nicht mehr entbehren können, auf die Bedürfnisse des gewerblichen Lebens besondere Rücksicht genommen werden. Auch freistehende Reklameschilder und Abbildungen unterliegen dem ortstatutarischen Verbot; gerade durch sie kann die Eigenart eines Ortsbildes erheblich beeinträchtigt werden.

Nach § 4 des Gesetzes können durch Ortsstatut für die Bebauung bestimmter Flächen, wie z. B. für Landhausviertel, Badeorte und Prachtstraßen, besondere über das sonst zulässige Maß hinausgehende Anforderungen gestellt werden. Auf Grund der ministeriellen Ausführungsbestimmungen sollen derartige erhöhte Bedingungen jedoch nur dann gefordert werden, wenn höhere ästhetische Interessen in Frage stehen. Berechtigte wirtschaftliche Interessen dürfen nicht ohne Not beeinträchtigt werden.

Bezüglich der Ortsstatute läßt das Gesetz den Gemeinden weitgehendste Freiheit. Sie haben selbst zu beurteilen, was in ihrem Orte Schutz verdient, und zu erwägen, in welcher Weise dieser durch die Baupolizei gewährleistet werden soll. Um aber unverständige und wenig sachgemäße Ortsstatute zu vermeiden, schreibt § 5 ihnen vor, daß der Beschlußfassung über ein zu erlassendes Ortsstatut im Sinne der §§ 2 und 4 die Anhörung von Sachverständigen voranzugehen hat. Für § 3 ist diese Bestimmung nicht getroffen. Nach den Ausführungsbestimmungen gelten als Sachverständige zunächst beamtete und private Architekten, dann aber überhaupt solche Personen, die ohne Fachvorbildung besonderes Interesse und Verständnis für die in Betracht kommenden Fragen besitzen. Ist das Ortsstatut einmal erlassen, so hat die Baupolizeibehörde sich unbedingt an seine Bestimmungen zu halten.

Sofern in einem auf Grund des § 2 erlassenen Ortsstatute keine anderen Bestimmungen getroffen werden, sind nach § 6 auch vor Erteilung oder Versagung der Genehmigung der Gemeindevorstand und Sachverständige anzuhören. Will die Baupolizeibehörde die Genehmigung gegen den Antrag des Gemeindevorstandes erteilen, so hat sie ihm dies durch Bescheid mitzuteilen. Hiergegen steht dem Gemeindevorstand innerhalb zwei Wochen die Beschwerde an die Aufsichtsbehörde zu.

Was in den §§ 2 bis 6 bezüglich der Ortschaften gesagt worden ist, dehnt § 7 auch auf selbständige Gutsbezirke aus. Für diese können die dem Ortsstatut vorbehaltenen Vorschriften nach Anhörung des Gutsvorstehers von dem Kreisausschuß erlassen werden. Der Beschluß des Kreisausschusses bedarf jedoch noch der Bestätigung durch den Bezirksausschuß.

Durch das eingangs erwähnte Gesetz vom 2. Juni 1902 konnte in Preußen die Landschaft wohl gegen verunzierende Reklame, nicht aber gegen verunstaltende Bauwerke geschützt werden. Diesen Mangel will § 8 des neuen Gesetzes beseitigen. Unter Zustimmung des Bezirksausschusses kann der Regierungspräsident in Zukunft für landschaftlich hervorragende Teile seines Bezirks vorschreiben, daß die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Aenderungen außerhalb der geschlossenen Ortschaften zu versagen ist, wenn eine grobe Verunstaltung des Landschaftsbildes zu befürchten steht. Diese Bestimmung kann nur für landschaftlich hervorragende Gegenden erlassen werden: ob eine Gegend eine derartige Bewertung verdient, hängt nicht von dem Heimatgefühl ihrer Bewohner — denn dieses ist wohl überall vorhanden —, sondern von der öffentlichen Meinung, dem Zustrom der Besucher und anderem ab. Vor Versagen der Genehmigung sind auch hier wieder Sachverständige und der Gemeindevorstand zu hören.

Unter das Gesetz vom 15. Juli 1907 fallen nicht nur private, sondern auch sämtliche dem Staate, den Kommunen und den Kirchengemeinden gehörigen Bauten; es zeigt somit einen schönen und nennenswerten Erfolg für die Bestrebungen der Denkmalpflege und des Heimatschutzes in Preußen. Bei sachdienlicher und verständiger Handhabung wird es sich sicherlich bewähren und die daran geknüpften Hoffnungen erfüllen.



## Pflanzenschmuck in den Straßen Berlins

vom Baurat Alfred Bürde in Berlin



J. Goldner, Berlin C.

Abb. 125. Die Freisingerstraße in Schöneberg



L. Saalfeld, Berlin W.

Abb. 126. Die Neue Winterfeldstraße in Schöneberg

Die alten Berliner hatten es doch besser. Zwar gab es noch keine elektrischen Bahnen, aber auch keine Automobile, noch keine asphaltierten Straßen, aber auch keine Donnerwagen und Huppen, mehr Ruhe und weniger Hasten, und wenn auch die Geruchsnerve durch die beschaulich dahinfließenden Gewässer in den Rinnsteinen manche Störung erfuhren, so wurde dafür doch das Auge um so mehr erfreut durch das frische Grün der Gärten, die in reicher Fülle die Häusermassen Berlins, besonders in den Vorstadtstraßen durchsetzten.

Der Spaziergänger konnte ohne weite Wege in den Straßen selbst Freude für Herz und Sinne, wie die Natur sie bot, und wenn er müde wurde, noch in einem wirklichen Garten beim Glase Bier erholsame Ruhe finden.

Vor allem war für die Jugend besser gesorgt. Es war alles noch nicht so von der Kultur beleckt, viel Gärten, größere Höfe, Lagerplätze und Baustellen in erreichbarer Nähe, auf denen sich die Kinder im Buddeln, Verstecken und sonstigen Spielen, die das Herz der Jugend erfreuen, üben konnten.

Wie anders ist das heute geworden. Die Gärten sind zum größten Teil verschwunden, der Bauspekulation zum Opfer gefallen und wo nicht durch baupolizeiliche Bestimmungen oder auf dem Grundstück lastende Beschränkungen ein Riegel vorgeschoben ist, da nimmt das Unheil seinen unvermeidlichen Lauf und an Stelle des erfrischenden Grüns schattiger Baumgruppen machen sich öde Mietskasernen breit. Da lobe ich mir doch den alten Kilian, der im Anfang der siebziger Jahre seine Gartengrundstücke zwar „der Bebauung erschloß“, aber doch dafür sorgte, daß in Villen und den sie umgebenden Gärten ein würdiger Ersatz geschaffen wurde, der noch heute in der Maassen-, Derfflinger- und Kurfürstenstraße eine erquickliche Oase in der Wüste der umgebenden Steinpaläste bietet. Heutzutage scheinen die Herren Grundbesitzer für derartige Empfindungen keinen Raum mehr übrig zu haben. Es gilt nur eine möglichst vorteilhafte Ausnutzung des Grundstückes zu schaffen.

Der freie Raum zwischen Berlin und den Vororten schmilzt immer mehr zusammen, überall sind Straßen ausgelegt, Baustellen geschaffen, die höchstens noch für einige Jahre durch Anpflanzung von Laubkolonien oder Anlegung von Sportplätzen einen etwas erfreulichen Anblick gewähren und wer heutzutage ein Kornfeld sehen und dem Auge einen freien Blick über Himmel, Wald und Feld gewähren will, der muß sich schon auf eine elektrische oder Vorortbahn setzen, um durch eine lange Fahrt sich diese Erholung zu erkaufen, die dann aber eben durch die Strapazen dieser Reise in rasselnden, überfüllten Wagen mit ständig wechselndem Publikum wieder völlig zunichte gemacht wird. Wer vollends an einem schönen Sonntage in den zurückflutenden Strom der Ausflügler hineingerät, dem vergeht für lange Zeit die Lust zu einem solch aufreibenden Unternehmen.

Diese Uebelstände, die mit dem Anwachsen unserer Großstadt sich entwickelt haben, werden von jedem, der Sinn für Naturschönheit hat und das Bedürfnis für zeitweises Ausruhen der Nerven und Sinne im Großstadttreiben fühlt, lebhaft empfunden. Wie aber ist hiergegen Abhilfe zu schaffen? Wie unseren städtischen Straßen, aus denen die meisten Bewohner am Wochentage nicht hinauskommen können, ein ruhigeres, erquicklicheres Gepräge zu geben? An den Häusern und ihrer Anordnung kann in den alten Straßen nichts geändert werden. Neue Plätze, die größere Gartenanlagen aufnehmen könnten, würden nur mit ganz unverhältnismäßigen Geldopfern zu beschaffen sein.

Nur durch weitgehendste Anwendung von Pflanzenschmuck im Rahmen der alten Straßen ist ein freundlicheres Bild zu gewinnen. In erster Linie werden die städtischen Verwaltungen berufen sein, hier Besserung zu schaffen.

Zunächst sollte bei der Schaffung neuer Straßen in viel umfangreicherem Maße, als es bisher geschehen, für die Unterbringung von

Gartenanlagen Sorge getragen werden. Es genügt nicht, einzelne Plätze einzuschleichen oder einmal eine Gürtelstraße mit einer breiten Mittelpromenade auszustatten und dafür alle Nachbarstraßen kahl und öde liegen zu lassen. Nein, es kommt gerade darauf an, in möglichst verteilter Anordnung solche Anpflanzungen unterzubringen. Durch Anordnung seitlicher neben der Straße laufender Schmuckstreifen oder Straßenerweiterungen mit kleinen Schmuckplätzen, in der Mitte des Damms, lassen sich Bilder von einem gewissen intimen Charakter, soweit dies bei fünfstöckigen Mietskasernen überhaupt möglich ist, gewinnen. Derartige Unterbrechungen langer Baufluchtlinien sind für das Auge ein wahres Labsal, wofür neuerdings einige hübsche Beispiele in Schöneberg in der Landskuter-, Heilbronner- und Freisingerstraße (Abb. 125.) geschaffen sind. Vivant sequentes!

Aber auch in den alten Stadtteilen sollten Gartenanlagen in noch größerem Umfange verwendet werden. Es ist anzuerkennen, daß sowohl in Berlin wie in den Vororten ein dahingehendes Bestreben sich bemerkbar macht und daß alle verfügbaren Plätze mit hübschem Pflanzenschmuck versehen werden. Auch in den Straßen ließe sich da noch manches nachholen. Es können dafür natürlich nicht die in Betracht kommen, welche im Mittelpunkt der Stadt dem Geschäftsverkehr dienen und in ihren Abmessungen schon jetzt dem Fußgänger- und Wagenverkehr kaum genügen. Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich in erster Linie auf die Stadtteile, die in neuerer Zeit als Wohnquartiere angelegt sind, und fast ausschließlich Reihenhausbau aufweisen. Ein gutes Beispiel für die Behandlung einer derartigen Straße bietet die Neue Winterfeldstraße in Schöneberg (Abb. 126), deren überflüssig breite Fußgängerbankette nachträglich durch Einlegen blumenbesetzter Rasenstreifen eine reizvolle Bereicherung erfahren haben. Auch in der Hauptstraße daselbst ist von diesem Verschönerungsmittel geschickt Gebrauch gemacht. Wieviel erfrischender ist dies Bild für den Vorübergehenden als der bloße Anblick grauen Pflasters auf der einen, und minderwertiger Schaufenster auf der anderen Seite. So würde sich gewiß noch manche Straße finden lassen, der man ohne Beeinträchtigung des Verkehrs solche Schmuckstreifen abgewinnen könnte; die Straßen z. B. in denen jetzt noch vereinzelte Vorgärten, sonst aber Läden mit breiten Vorplätzen auf den Bürgersteigen vorhanden sind, würden viel besser die Vorgärten ganz verlieren, um auf der Dammseite durchgehende Gartenstreifen zu erhalten. Es würde dadurch der Raum für Fußgängerverkehr und Garten in durchgehenden Linien getrennt werden. Jetzt schiebt sich beides kraus und ohne zweckmäßige Ausnutzung des Bodens durcheinander. Auch auf die Kinderwelt könnte durch Einschaltung einiger bankbesetzter Kies- und Sandplätze Rücksicht genommen werden. Es sähe zwar nicht so sauber und ordentlich aus, aber die Jugend will auch ihr Reich für sich haben.

Ein weiterer Punkt, der mir für die Belebung des Straßenbildes nicht unwichtig erscheint, ist die Anpflanzung einzelner größerer Bäume oder Baumgruppen an geeigneten Stellen. In Schöneberg hat man in mehreren Straßen z. B. in der Schwäbischen Straße den Versuch gemacht, an Erweiterungen des Bürgersteiges solche Bäume einzusetzen. Wenn sie in dem röhrendurchsetzten Erdreich fortkommen, wird dadurch ein hübscher Schmuck für das Straßenbild gewonnen werden.

Wie reizvoll wirkt die Unterbrechung einer langen Häuserreihe durch schön gewachsene Bäume. In den Straßen zum Tiergarten, Hohenzollern-, Bendler- und Regentenstraße sind gute Beispiele dafür zu finden. Wie stattlich nimmt sich in der Victoriastraße die Platane aus, die im Jahre 1858 zu Ehren des Einzuges der damaligen Kronprinzessin in Berlin gepflanzt wurde. Was für einen wirkungsvollen Hintergrund bilden die beiden Platanen am Schinkel-



platz für die Denkmäler von Schinkel, Beuth und Thaer, die wohl auch erst bei Aufstellung dieser Denkmäler gepflanzt sind. Auch unsere brave Pappel sollte für diese Zwecke nicht unbeachtet bleiben. Sie könnte mit ihren hochstrebenden Linien sich gerade gegenüber unseren hohen Häusern sehr wirkungsvoll abheben.

Bietet sich so den Stadtverwaltungen reichliche Gelegenheit für den Schmuck ihrer Straßen durch gärtnerische Anlagen zu sorgen, so sollten auch die Hausbesitzer hierfür bei ihren Besitzungen mehr Liebe, Sorgfalt und Mittel anwenden, als es zumeist geschieht.

Da sind zunächst die Vorgärten. Es ist furchtbar, wie vernachlässigt und geschmacklos ihre Behandlung zumeist ist. Ungepflegte Grasflächen mit ein paar verkümmerten Sträuchern und ein möglichste scheußliches Eisengitter herum, das ist so die Regel. Nur selten sieht man bei Miethäusern den Versuch, auch diesen Teil des Grundstückes künstlerischer zu gestalten. Hier wäre vor allen Dingen eine größere Einheitlichkeit erstrebenswert. Das Ideal für die Ausbildung unserer Häuserblocks wäre es ja, wenn auch die Fronten der Häuser eines Blocks einheitlich durchgebildet würden. Doch wird sich diese Frage, deren Erörterung den Rahmen der vorliegenden Besprechung überschreitet, zunächst bei der Handhabung unserer Grundstücksbebauung schwer lösen lassen, aber bei Anlage der Vorgärten müßte es sich ohne besondere Schwierigkeit durch Übereinkunft zwischen den verschiedenen Grundstücksbesitzern durchsetzen lassen, eine gewisse Einheitlichkeit, die gerade hier für das Auge des Passanten mehr Ruhe bieten würde, als die heutige vielgestaltige Zerrissenheit, herbeizuführen. So ist zum Beispiel in der Lindauer-, Sternberger- und Traunsteinerstraße zu Schönberg mit Erfolg der Versuch gemacht, durch gleiche Baumpflanzungen in den Vorgärten einen gewissen Zusammenschluß zu erreichen.

Auch hier würde das Einfachste das Wirkungsvollste und in der Regel auch das Billigste sein. Schlichte Pfeiler mit kräftigen Holz- oder Eisengittern in einfacher Formgebung ohne viel architektonisches Beiwerk, einige stärker hervorgehobene Unterbrechungen für die Eingänge, damit ließen sich gute Wirkungen erzielen. Ferner sollte man die Umwahrungen möglichst niedrig halten (der Schutz gegen Uebersteigen von außen ist ja in unseren Straßen doch ziemlich belanglos) damit das Auge des Vorübergehenden ohne Hinderung in die Gartenflächen hineinsehen kann.

In Nr. 33 Seite 159, Jahrgang 1907, unserer Wochenschrift berichtet Herr Henneking, daß in den Vorstadtstraßen amerikanischer Städte die Umwahrungen der Vorgärten in der Regel ganz fortfallen, so daß der Vorgartenstreifen in wirkungsvollster Weise zur Belebung des Straßenbildes beiträgt. Ein Versuch in dieser Richtung würde sich auch bei uns einmal empfehlen.

Der gärtnerische Schmuck braucht sich aber nicht auf die Vorgärten zu beschränken. Auch an den Häusern selbst lassen sich durch Anbringung von Rankengewächsen höchst reizvolle Wirkungen erzielen. Ich verweise auf Beispiele am Kurfürstendamm, wo gerade die künstlerisch besten Schöpfungen Messels und Seelings Haus an der Ecke der Fasanenstraße den Pflanzenschmuck in ausgedehntestem Maße benutzen, die feinen architektonischen Gliederungen wirkungsvoller hervorzuheben.

Bei den modernen Bestrebungen, einen gesunden Putzbau an Stelle der Architekturkleisterung zu setzen, werden Rankengewächse auf Lattenwerk oder rauhem Putz mit großem Vorteil zur Belebung der Mauerflächen und des ganzen Straßenbildes verwertet.

Aber es sind nicht allein die Außenseiten der Häuser, die für die Straße in Betracht kommen. Eine der reizvollsten architektonischen und gärtnerischen Wirkungen hat man sich bei uns noch fast ganz entgehen lassen, nämlich die der Durchblicke von der Straße auf Innenhöfe.

Man denke an die köstlichen Bilder, die man auf Reisen in italienischen oder auch tiroler und süddeutschen Städten findet und wie

wenig hat man sich diese Vorbilder bei uns zunutze gemacht. Ein so anregendes Beispiel, wie das des Sehringschen Künstlerhauses in der Fasanenstraße, steht fast ganz vereinzelt da. Die Furcht vor zugigen Durchgängen läßt uns alles dicht abschließen und doch wäre schon der Durchblick durch klar verglaste Tore auf einen hübschen Hof mit Pflanzenschmuck oder einen zierlichen Architektur- oder Skulpturabschluß für das Auge erfreulich. Allerdings hat diese Forderung zur Voraussetzung, daß auch unsere Höfe weniger stiefmütterlich in ihrer architektonischen und gärtnerischen Ausstattung behandelt werden, als dies bisher meist der Fall ist. Denn die Bezeichnung Gartenhaus und Gartenwohnung steht in der Regel auf der Höhe der bekannten Berliner Restaurationsgärten, die in Gestalt einiger Oleander- oder Lorbeerbäume in Kubeln dem hierin so genügsamen Großstädter den Garten vortäuschen sollen.

Immerhin ist anzuerkennen, daß auch nach dieser Richtung sich jetzt häufiger das Bestreben bemerkbar macht, Hof und Hofgarten künstlerischer zu gestalten, wenn auch die Beziehung zur Straße noch nicht gesucht wird. Ein gutes Beispiel einer größeren Hof- und Gartenanlage gibt die in Nr. 38 Seite 182, Jahrgang 1907, unseres Blattes schon veröffentlichte Hasaksche Häusergruppe aus der Yorkstraße.

Sehr bemerkenswert ist eine Anordnung, die bei mehreren in diesem Jahre erbauten Häuserblocks in der Schillerstraße zu Charlottenburg von Bel bzw. Gessner ausgeführt ist, den inneren Hof nach der Straße zu öffnen und dadurch größere Einblicke von der Straße auf die architektonisch gegliederten Höfe und ihren Gartenschmuck zu gewinnen. Auch bei den Häusergruppen des Beamten-Wohnvereins sind derartige nach der Straße geöffnete Höfe mit Geschick verwertet.

Ferner sind in einem Teile der Luitpoldstraße und Stierstraße in Schönberg die Vorgärten über die Baufluchtlinien nach innen gezogen und die Häuser um Vorgärten statt um Höfe gruppiert, wodurch eine erfreuliche Unterbrechung und Belebung des Straßenbildes erzielt wird.

Diese Beispiele stehen indessen noch sehr vereinzelt da. Im allgemeinen herrscht der Schomatismus des Reihenhauses.

Endlich können auch die Wohnungsmieter viel zu einer freundlicheren Wirkung des Straßenbildes durch Pflanzenschmuck beitragen und es geschieht dies auch in reichem Maße mit mehr oder weniger Geschmack. Heutzutage ist bei der Schwierigkeit, ins Freie zu gelangen, für jeden Großstädter das Bedürfnis nach einem Plätzchen in freier Luft so gestiegen, daß selbst in den von den minderbegüterten Bevölkerungsklassen bewohnten Stadtvierteln kaum noch eine Wohnung an der Straße ohne Balkon angelegt wird und es ist überraschend und hochehrfrohlich zu sehen, welche Summe von Arbeit, Liebe zur Sache und verhältnismäßig großen Geldmitteln hier oft aufgewendet wird, ein bescheidenes Plätzchen im Grünen nett und behaglich auszugestalten. Wie übrigens der Architekt diesem Bedürfnis, Pflanzenschmuck an den Häuserfronten anzubringen, in geschickter Weise entgegenkommen und es für seine architektonischen Wirkungen ausnutzen kann, dafür liefern besonders die von A. Gessner erbauten Häuser in der Mommsen- und Grolmannstraße in Charlottenburg hübsche Beispiele.

Alle diese Bestrebungen sind Beweis genug, wie der Wunsch nach einem wenn auch bescheidenen Stückchen Natur alle erfüllt und Mahnung an alle, die es angeht, in unseren Großstadtstraßen die Pflege des Pflanzenschmuckes soweit als möglich auszudehnen.

In eine Gartenstadt läßt sich die Großstadt nicht mehr umwandeln. Aber ihr soviel als möglich den von der Natur gebotenen Schmuck zu schaffen, sollte das Bestreben eines jeden sein und in erster Linie sollten wir Architekten darauf bedacht sein, die Wirkung unserer Werke durch das, was die Natur uns an die Hand gibt, zu unterstützen.

## Vermischtes

In der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 14. Januar sprach Herr Betriebsdirektor a. D. Liebmann aus Magdeburg über die **Krivaja-Waldbahn in Bosnien**.

In Bosnien bestehen acht mit Lokomotiven betriebene, schmalspurige Waldbahnen von teilweise sehr großer Ausdehnung — eine von 178 km; eine andere von 156 km Länge —, deren Aufgabe es ist, das Holz aus den ausgedehnten fiskalischen Waldungen nach den Stapel- und Verarbeitungsstellen zu schaffen, die an der Land durchziehenden auch schmalspurigen Staatsbahnlinie liegen. Obgleich es sich demnach um Bahnen handelt, die lediglich den Zwecken der einheimischen Forstindustrie dienen, so sind sie doch, wie der Vortragende in anregender Weise zeigte, für weitere Kreise von Interesse wegen der großen Schwierigkeiten, die sich in dem überwiegend gebirgigen Lande dem Bau und dem Betrieb entgegenstellen und wegen der ansehnlichen Betriebsleistungen, die diese Schmalspurbahnen unter ungünstigen und eigenartigen Umständen zu vollbringen haben. Ihre Bedeutung für das Okkupationsgebiet ergibt sich daraus, daß 38 1/2% aller von den bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im letzten Jahre beförderten Güter auf die Holzausfuhr, die sich in der Hauptsache nach Italien und Afrika wendet, entfallen.

Von den Schwierigkeiten des Baues, die durch den fast völligen Mangel an Zufuhrwegen gesteigert werden, gab eine Anzahl guter Lichtbilder Aufschluß, die sich hauptsächlich auf eine dieser Bahnen — die 120 km lange Krivaja-Waldbahn — bezogen. Ebenso wie der Bau verursacht erhebliche Kosten auch die Unterhaltung der Bahn. Dafür waren bisher auf 1 km Bahnlänge etwa 630 Mark jährlich, d. h. auf 1 cbm geförderten Nutzholzes etwa 26 Pf. aufzuwenden. Während für das Kubikmeter Holz am Stamm an den Staat durchschnittlich 1.30 Mark zu zahlen ist, stellen sich die Zufuhrkosten bis zur Ankunft in den Stapel- und Verwendungsstellen rund 7 Mark kostet. Die an diesen Stellen angelegten Sägewerke, von denen die zwei größten sich im Besitze von Reichsdeutschen befinden, sind beachtenswerte Großbetriebe. In dem einen arbeiten allein 16 bis 20 große Gatter Tag und Nacht, um täglich etwa 1400 cbm Holz in Bretter zu zerschneiden. Bedenkt man, daß 1 cbm Schnittholz hier etwa 50 Mark im Durchschnitt kostet, so kann man verstehen, daß es lohnend ist, bedeutende Summen für die Anlage von Gebirgsbahnen lediglich zu Zwecken der Holzförderung aufzuwenden.