

Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin

Preisgekrönter Wettbewerbs-Entwurf

von

Joseph Brix

Felix Genzmer

Professor, Stadtbaurat a. D.

Königl. Geheimer Hofbaurat, Professor

Hochbahngesellschaft

Gesellschaft für elektrische Hoch-
und Untergrundbahnen in Berlin

Berlin 1911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300712

Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin

Preisgekrönter Wettbewerbs-Entwurf

von

Joseph Brix
Professor, Stadtbaurat a. D.

Felix Genzmer
Königl. Geheimer Hofbaurat, Professor

Hochbahngesellschaft
Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin

Mit einem ersten Preise ausgezeichnet



Mit 28 Abbildungen und 8 teils farbigen Tafeln

BERLIN 1911
Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn

III 17894



Akc. Nr. 4962/51

Vorwort.

Die Verfasser übergeben hiermit ihren Ende 1909 zum Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin eingereichten Entwurf »Denk an künftig« der Öffentlichkeit.

Das Preisgericht hatte von der Verleihung eines ersten Preises abgesehen und einstimmig beschlossen, den ersten und den zweiten Preis zusammenzulegen und zu zwei gleichen Teilen mit je 25 000 Mark zur Verteilung zu bringen; der vorliegende Entwurf wurde mit einem dieser beiden, an erster Stelle stehenden Preise ausgezeichnet.

Bei allen im Entwurf gegebenen Vorschlägen haben sich die Verfasser über die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit Rechenschaft zu geben gesucht; sie sind sich bewußt, daß eine Umgestaltung der heutigen, in langjähriger Entwicklung entstandenen Verhältnisse nur allmählich erfolgen wird und können nur erwarten, daß der Ausführung ihrer Anregungen, soweit sie unter der Fülle der im Wettbewerb aufgetretenen Vorschläge als zweckmäßig erachtet werden, der Weg offengehalten wird. Die baulichen Maßnahmen einer Stadt müssen den Bedürfnissen der Gegenwart Rechnung tragen, indem sie zugleich den Forderungen der Zukunft gerecht werden.

Es war nicht möglich, alle Entwürfe und Darstellungen, welche die Verfasser beim Wettbewerb eingereicht hatten, in diese Schrift aufzunehmen; immerhin wurde sie mit so vielen Tafeln und Abbildungen ausgestattet, daß der Entwurf in allen wesentlichen Teilen zur Anschauung gebracht wird. Gleichzeitig wurde darauf gesehen, daß Vorschläge, die inzwischen durch die Verhältnisse überholt sind, nicht mehr oder in geänderter Form aufgenommen wurden. So ist z. B. der auf die Erhaltung der Königskolonnen am Alexanderplatz gerichtete Vorschlag des Wettbewerbsentwurfes bei der vorliegenden Darstellung ausgeschieden, während hinsichtlich des Verkehrswesens diejenigen Ergänzungen und Änderungen vorgenommen sind, die sich nach Maßgabe neuerer Entscheidungen als erforderlich erwiesen haben. Hierbei sei bemerkt, daß eine aktenmäßige Veröffentlichung der gesamten Ergebnisse des Wettbewerbs seitens der Stadt Berlin erfolgt.

Es ist begreiflich, daß eine gründliche und sachliche Bearbeitung des Stoffes, der so verschiedenartige Gebiete umfaßt, zu entsprechender Arbeitsteilung bei Aufstellung des Wettbewerbsentwurfes führen mußte. Während der eigentliche städtebauliche Teil in seinen verschiedenen Zweigen und zwar in den ingenieurtechnischen und künstlerischen Teilen durch die Professoren Brix und Genzmer erledigt wurde, hatte die Bearbeitung der Verkehrsaufgaben die Hochbahngesellschaft unter Mitwirkung der Herren Regierungsrat Kemmann und Baurat Bandekow übernommen.

Berlin, im November 1911.

Die Verfasser.

Inhalt.

	Seite
I. Jetzt und künftig	7
II. Hauptgesichtspunkte	11
III. Bahnen, Strassen und Wasserwege	15
A. Fernbahnen	16
B. Stadt- und Vorort Schnellbahnen	22
C. Strassenbahnen	32
D. Strassen und Strassendurchbrüche	33
E. Wasserwege und Schiffsverkehr	34
IV. Der allgemeine Grundlinienplan	37
V. Einzelvorschläge	44
A. Verkehrstechnische Einzelvorschläge (I—V)	44
B. Künstlerische Einzelvorschläge (VI—IX)	48
C. Einzelvorschläge von vereinigt künstlerischen und verkehrstechnischen Interesse (X—XII)	53
D. Der Bebauungsplan für Lankwitz	57
E. Gartenstadt bei Ahrensfelde	58
F. Anlagen bei Pichelswerder	59
VI. Wohnungsfrage, Bauweise und Baupolizeiordnung	63
VII. Die Wasserversorgungsanlagen und ihre Beziehungen zu den Freiflächen	64
VIII. Kanalisation und Rieselfelder	65
IX. Schlussbetrachtungen	67
Anhang. Verzeichnis neuer durchgehender Verkehrszüge und Durchbrüche zur Entlastung stark belasteter Strassen und Plätze	69

Verzeichnis der Anlagen:

Tafel I. Allgemeiner Grundlinien- und Grünflächenplan	} in Tasche.
„ II. Verkehrslinienplan	
„ III. Nord-Süd-Fernbahn.	
„ IV. Nordkanal.	
„ V. Plan der Strassendurchbrüche.	
„ VI. Teilplan für die Bebauung der südwestlichen Vororte.	
„ VII. Teilplan für die Bebauung der nördlichen Vororte.	
„ VIII. Strassenverbindung im Zuge: Bülowstrasse—Hornstrasse—Gneisenaustrasse.	

I. Jetzt und künftig.

Wer einen Grundplan für die Bebauung einer Weltstadt wie Groß-Berlin aufstellen will, muß sich nicht nur darüber klar werden, welche Verkehrs-, Wohn-, Bau-, Wirtschafts- und Kunstsorgen die Gegenwart drücken, er muß, um sich der Größe der Aufgabe bewußt zu werden und sie in möglichst weitem Umfange zu erfassen, auch die Entwicklung der Verhältnisse für einige Menschenalter vorausschauen suchen.

Bei der Aufstellung des Entwurfs war es daher zunächst erforderlich, ein Bild der Bevölkerungszunahme für die weitere Zukunft zu entwickeln; hierfür erschien ein Zeitraum von 90 Jahren angemessen. Dieser Zeitraum würde nach den derzeitigen Verhältnissen etwa drei Menschenalter, oder bei der, durch gesteigerte Pflege der Hygiene und der allgemeinen Wohlfahrt herabgeminderten Sterblichkeit zwei Menschenalter umfassen; ungefähr deckt sich dieser Zeitraum auch mit der englischen Grundpachtzeit, die 99 Jahre beträgt. Ausgehend von der bisherigen Bevölkerungszunahme, von dem Vergleich mit den Verhältnissen Londons und anderer Weltstädte und unter Berücksichtigung der Abwanderung aus der Innenstadt nach den Vororten ist eine Kurve entworfen, aus deren wahrscheinlichem Verlaufe die Entwicklung der Bevölkerungszahl Groß-Berlins bis zum Jahre 2000 hervorgeht (Abb. 1). Hiernach stellt sich die Bevölkerungsziffer Groß-Berlins, das 1910 rund 3,4 Millionen Einwohner hatte,

Bevölkerungs-
zunahme.

	im Jahre 1920	auf rund 4,3 Millionen	Einwohner		
"	"	1950	"	"	6,45
"	"	1975	"	"	8,25
"	"	2000	"	"	10,0

Das eigentliche Berlin wird im Zustand seines vollständigen Ausbaues, der voraussichtlich im Jahre 1925 erreicht sein wird, innerhalb seiner Weichbildgrenze 2,6 Millionen Einwohner umfassen; durch die Abwanderung aus seinen Geschäftszentren muß diese Zahl später allmählich zurückgehen. Handel und Verkehr können sich innerhalb 90 Jahren mindestens verdreifachen, und mit einer derartigen Entwicklung wird voraussichtlich selbst für den Fall zu rechnen sein, daß infolge unvorhergesehener Ereignisse der Bevölkerungszuwachs langsamer vor sich gehen sollte. Diese gewaltige, aber keineswegs übertriebene Einwohnerzahl von 10 Millionen ist in vieler Hinsicht eine Gefahr, auf die Groß-Berlin gerüstet sein muß. Es muß schon heute dafür Vorsorge getroffen werden, daß wenigstens keiner der im Laufe der Zeit vorzusehenden Vorgänge auf unvorbereiteten Boden trifft; schädigende Einflüsse müssen schon im Keim erstickt werden.

Aus der Bevölkerungskurve kann auf Grund der in Betracht kommenden statistischen Zahlen und gewisser Mittel- und Erfahrungsziffern die wahrscheinliche Zusammensetzung der Bevölkerung und damit unter Berücksichtigung der Verschieden-

Darstellung der für Groß-Berlin angenommenen Bevölkerungskurve.

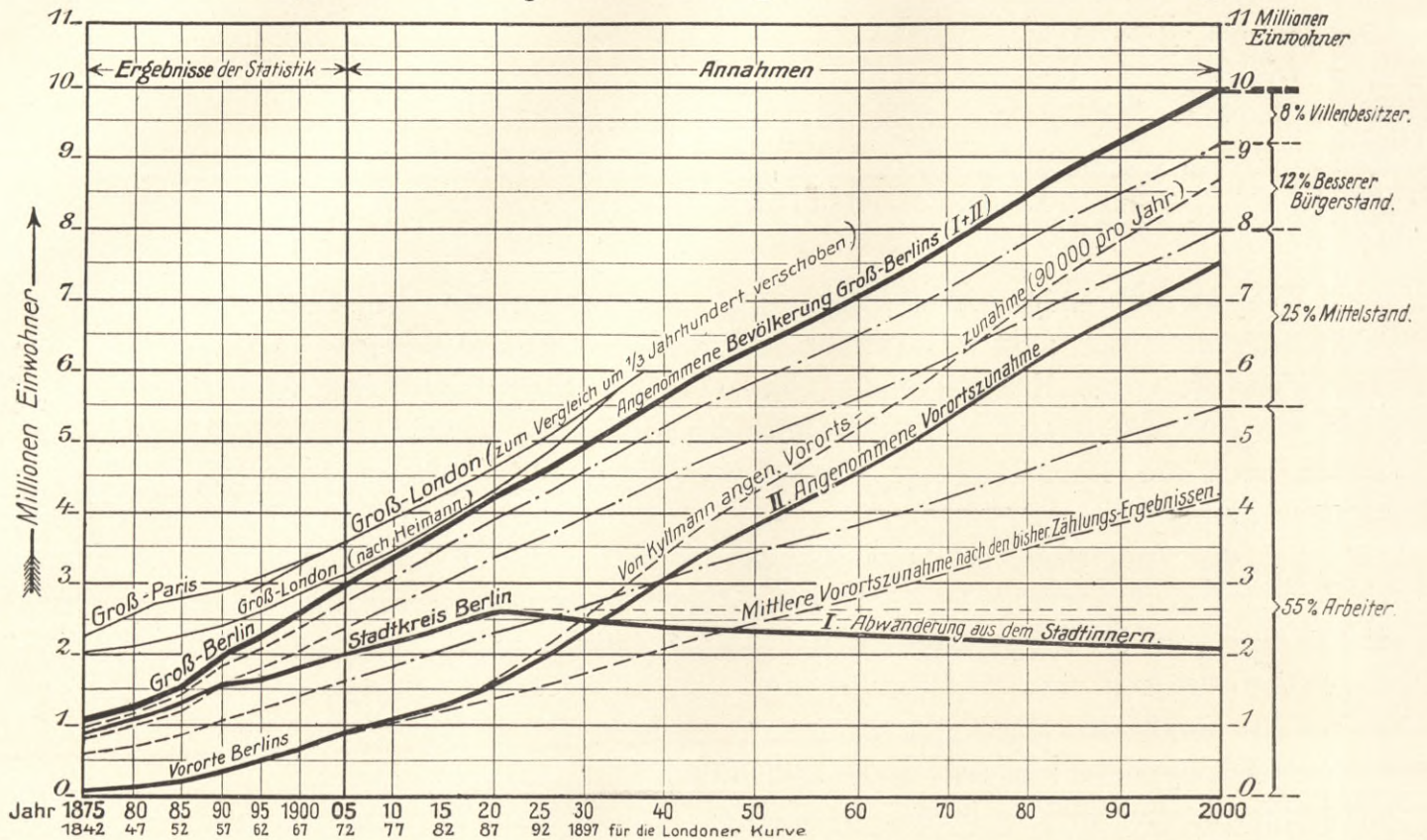


Abb. 1. Entwicklung der Bevölkerung Groß-Berlins bis zum Jahre 2000.

Wohnbedürfnis
und
Landerfordernis.

artigkeit ihres Wohnbedürfnisses das Erfordernis an Grund und Boden festgestellt werden (zu vergl. Abb. 1 u. 2). In Bezug darauf ist nach den verfügbaren statistischen Grundlagen nachstehende Tabelle entwickelt worden:

Art der Bewohner	Anteil an der Gesamtbevölkerung	Bewohner auf 1 ha Baufläche
Arbeiter und weniger bemittelte Klassen	55—60 v. H.	225
Mittelstand	20—25 v. H.	250
Besserer Bürgerstand	12 v. H.	150
Villenbesitzer	8 v. H.	75

In den Zahlen der Tabelle kommt das Bestreben zum Ausdruck, die Arbeiterbevölkerung, die jetzt viel zu dicht wohnt, weniger als bisher in Mietskasernen unterzubringen. Die Bevölkerungsdichtigkeit ist aber auch deshalb verhältnismäßig gering angenommen, um ein reichliches Maß an Bauland vorzusehen, weil bei einem zu großen Aufwand an Freiflächen die Baulandpreise leicht in unerwünschter Weise in die Höhe gehen könnten.

Bebauungs-
bezirke.

Es sind vorgesehen:

1. Geschäfts- und Wohnbezirke mit geschlossener Bebauung.
2. Gebiete für bessere bürgerliche Wohnungen (Wohnviertel mit teils geschlossener, teils offener Bebauung, einschließlich Reihenhäusern).
3. Landhausbezirke mit herrschaftlichen Einzel- und Doppelwohnungen.

Darstellung der erforderlichen Bauflächen.

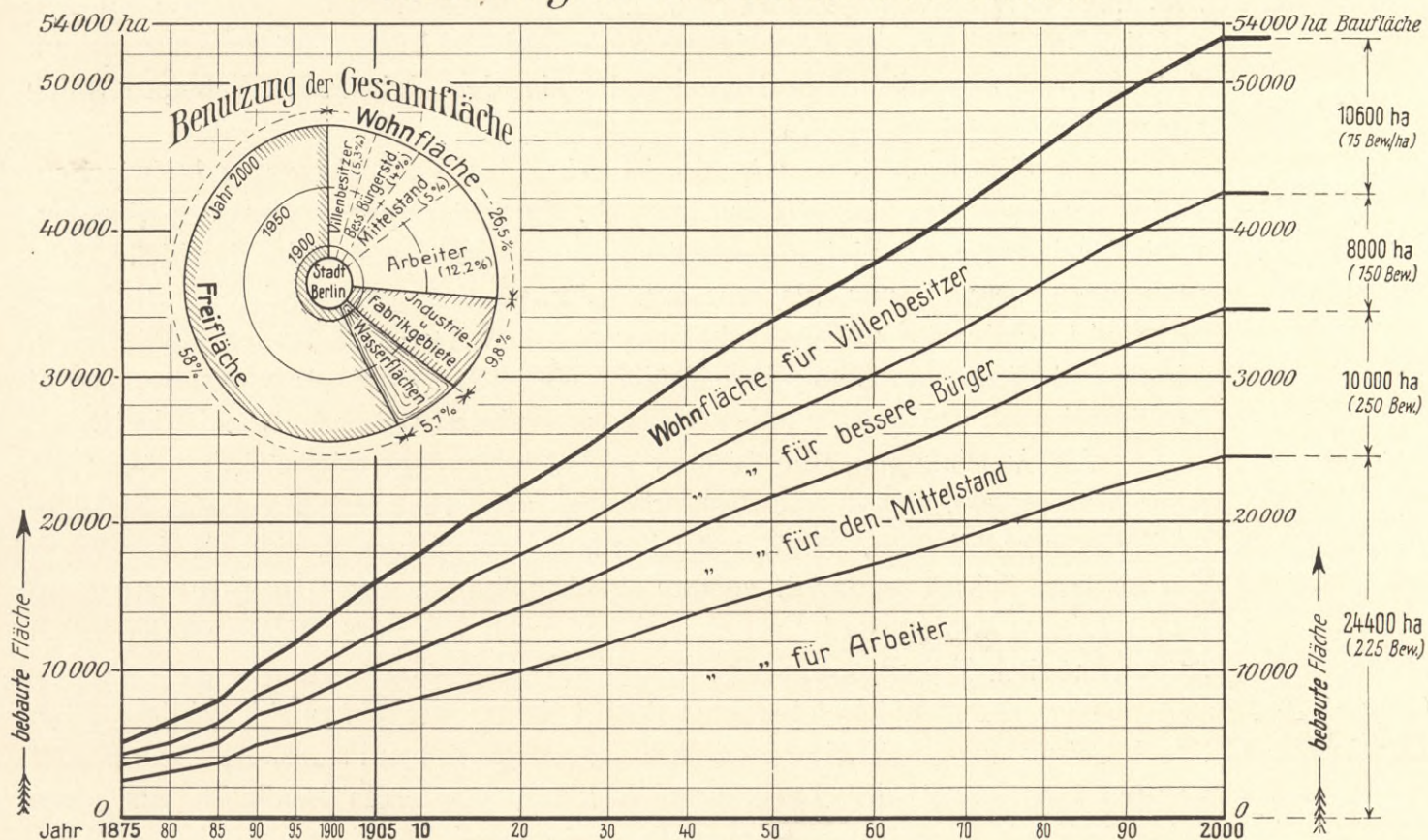


Abb. 2. Entwicklung der Bebauungsflächen Groß-Berlins bis zum Jahre 2000.

4. Gebiete mit billigeren und kleineren Wohnungen für Arbeiter und einfache Familien.
5. Industrie- und Fabrikgebiete.

Nach dem aufgestellten Entwurf ergibt sich für Groß-Berlin im Jahre 2000 eine gesamte bebaute Fläche von 72 600 ha, wobei das Flächenbedürfnis für Industrie- und Fabrikzwecke auf Grund von Ermittlungen, die in verschiedenen Industriestädten angestellt wurden, auf etwa $\frac{3}{4}$ ha für jedes Hektar der Arbeiterwohnfläche angenommen ist. Hierzu treten für Plätze und Anlagen, für Mehrbreiten von Straßen infolge Anordnung von Grünstreifen, für Alleen usw. im Mittel rund 10 v. H. oder 7260 ha. Weiter kommen hinzu an Wasserflächen innerhalb der Bebauungsgebiete ohne die Seen rund 130 ha, so daß das gesamte Bebauungsgebiet von Groß-Berlin rund 80 000 ha beträgt, wovon 6350 ha auf das eigentliche Berlin entfallen.

Innerhalb des für den Bebauungsplan in Betracht zu ziehenden 200 000 ha umfassenden Gebietes von Groß-Berlin verbleibt hiernach ein Flächenüberschuß von 120 000 ha. Dieser Überschuß soll für Verkehrsanlagen, für Landwirtschafts- und Gärtnereibetriebe, für Rieselfelder und den Wald-, Park- und Wiesengürtel, sowie als Schutzfläche für die Wassergewinnungswerke und für Freiflächen, die dauernd unbebaut bleiben müssen, verwendet werden.

Bei den Verkehrsberechnungen ist besonders zu beachten, daß nach 90 Jahren höchstens 2,5 Millionen Einwohner in Berlin selbst, die übrigen 7 bis 8 Millionen, also etwa dreimal so viel, außerhalb Berlins in den Vororten wohnen werden. Da zurzeit die Einwohnerzahl der Vororte zusammen nur rund eine Million beträgt, wird der heutige Verkehr von außen nach innen und umgekehrt in

Größe des Baugebietes.

Wald- und Wiesengürtel.

Verkehrswachstum in Groß-Berlin.

90 Jahren mehr als versechsfacht sein. In Berlin selbst wird der Verkehr zwar nur auf das Drei- bis Vierfache anwachsen, sich aber auf viel kürzere Zeiträume zusammendrängen und namentlich bei Beginn und Ende der Arbeitszeiten außerordentlich anschwellen.

Heutige Verkehrsunbequemlichkeiten werden künftig Mißstände.

Unvollkommenheiten, wie der Mangel guter Verbindungen und Zwischenverkehrsknotenpunkte, das Fehlen passender Fortsetzungen vorhandener Straßen, weiterhin Umwege, die jetzt gemacht werden müssen, und andere Nachteile, die man zurzeit vielleicht nur als eine mehr oder minder große Unbequemlichkeit empfindet, würden sich in 30 bis 40 Jahren zu schweren Mißständen auswachsen. Straßenverbreiterungen oder Durchbrüche, die heute nur als wünschenswert bezeichnet werden mögen, werden künftig zur unbedingten Notwendigkeit.

Sicherung der späteren Ausführung der Vorschläge.

Alle Ausführungen, die hierüber im Entwurf vorgeschlagen sind, mögen sie neue Verkehrswege, Wasserstraßen, Durchbrüche, neue Platzgestaltungen oder Straßenverbreiterungen betreffen, sind, wie schon im Vorwort gesagt, nicht als das Werk der nächsten Zukunft gedacht, sondern als Maßnahmen, deren Durchführung im Auge behalten werden und, sei es auch erst nach 30 oder 50 Jahren oder noch später, möglich bleiben soll.

Lehrbeispiel: Der Nordkanal von 1900.

Ein außerordentlich lehrreiches Beispiel dafür, wie ein an sich richtiger Plan durch Unterlassung gesetzlicher Festlegung der erforderlichen Fluchtlinienpläne vereitelt werden kann, bietet der Düsingsche Vorschlag für einen Nordkanal aus dem Jahre 1900; die Ausführung dieses Entwurfs ist durch inzwischen eingetretene Verbauung der Trasse unmöglich geworden, und auch neueren Vorschlägen für einen Nordkanal, der in späterer Zeit sicher notwendig wird, muß es ebenso ergehen, wenn nicht Vorsorge getroffen wird, daß die dafür notwendigen Flächen frei bleiben. (Vergl. die auf S. 34 enthaltene Besprechung des Nordkanals.)

Unzulässigkeit willkürlicher Bebauung und Fürsorge für die Zukunft.

Das Programm und die Feststellung des Bebauungsplanes müssen Hand in Hand gehen mit der Aufstellung des Verkehrsplanes, der die Hauptstraßenzüge und die Bahnverbindungen, nicht nur für die gegenwärtigen Bedürfnisse, sondern auch mit Rücksicht auf die später zu erwartende Entwicklung umfassen muß. Vor allem ist es erforderlich, die Benutzungsart der Außengebiete und die Verkehrsverbindungen nach dem Stadtinnern so genau wie möglich festzulegen; nur dadurch können spätere Straßendurchbrüche mit ihren unverhältnismäßig hohen Kosten wenigstens in denjenigen Stadtgebieten vermieden werden, die rings um das Stadtinnere neu entstehen.

Die Bebauung von Flächen muß sich nach der Gesamtdisposition richten, und es ist unter allen Umständen die Bebauung solcher Flächen zu vermeiden, die nach der Gesamtdisposition unbebaut bleiben sollen. Wenn eine vereinzelt Bebauung von Flächen zugelassen würde, ohne Rücksicht auf die Gesamtdisposition, so würden in ganz unwirtschaftlicher Weise Straßen- und Bahnverbindungen nach zerstreut und unregelmäßig liegenden Wohnflächen hergestellt werden müssen; schätzungsweise würden bei willkürlichem Vorgehen in dieser Richtung um die Hälfte mehr Seitenstraßen mit Straßenbahnverbindung zu versehen sein, als bei einer Bebauung nach einem Gesamtplan, wenn den Wohngebieten die gleichen Verkehrsmöglichkeiten gegeben werden sollen.

II. Hauptgesichtspunkte.

(Vergl. Tafel I.)

a) Verkehrswege.

Auf Grund der vorhergehenden Erwägungen wurden in Übereinstimmung mit dem Programm des Wettbewerbs bei dem Entwurfe eines Grundplanes für Groß-Berlin in erster Linie die Verkehrswege einer Betrachtung unterzogen. Es sind Bahnen, Wasserwege und Straßen zu unterscheiden, die in Abschnitt III eingehender behandelt sind.

Bei den Bahnen sind, der Natur des gestellten Programms folgend, vor allem die dem Personenverkehr, d. h. der Bewegung der ansässigen Bevölkerung dienenden Anlagen in ihrer Weiterentwicklung verfolgt. Der eisenbahnmäßige Güterverkehr hält sich in seinen Fernbeziehungen mehr in den Außengebieten, wo es an Raum für Erweiterungen nicht mangelt. Die Behandlung dieser Anlagen würde auf das Gebiet des Uferlosen führen; die Verfasser haben geglaubt, sich bei ihren Vorschlägen in dieser Richtung Zurückhaltung auferlegen zu sollen, so sehr sie sich auch der Bedeutung des Gegenstandes bewußt sind.

Bahnen.

Die Personenverkehrsanlagen haben die Zentren der Ortschaften und Siedlungen miteinander zu verbinden. Außer den Hauptbahnen müssen die Schnellbahnen und Straßenbahnen neben den wichtigeren Wasserläufen das Skelett von Groß-Berlin bilden.

Innerhalb des Rahmens der vorliegenden Arbeit waren Fernbahnen, Stadt- und Vorortschnellbahnen sowie Straßenbahnen zu unterscheiden.

Bei den Wasserstraßen wurden unterschieden:

Wasserwege.

1. Wasserstraßen, die dem Güterverkehr dienen;
2. Wasserstraßen, die gleichzeitig dem Güter- und Personenverkehr sowie als Vorfluter dienen;
3. Wasserstraßen, die als Vorfluter und zur Verschönerung des Landschafts- oder Straßenbildes dienen.

Bei den Straßen sind die folgenden Gattungen unterschieden:

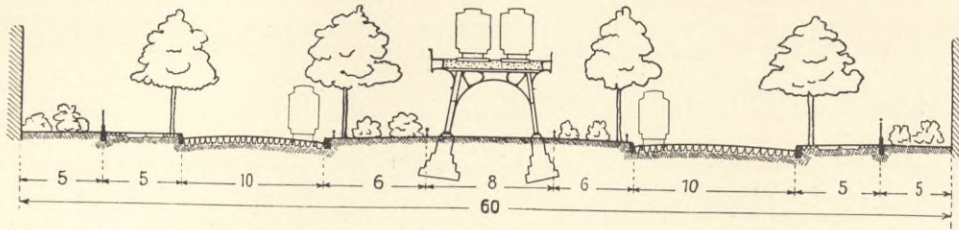
Straßen.

1. Straßen erster Ordnung als wichtigste Hauptverkehrsstraßen. Alle früheren Staats- und Provinzialstraßen sowie gleichwertige neue Straßen, die ihre Anfänge in der Hauptstadt haben oder im Herzen der Weltstadt auslaufen, gehören hierher. Sie sind in erster Linie Schnellverbindungsstraßen, die nach allen Richtungen der Provinz führen, insbesondere auch Automobilstraßen. Demgemäß sind sie nicht durch die von ihnen berührten Vororte hindurch, sondern um sie herum geleitet;

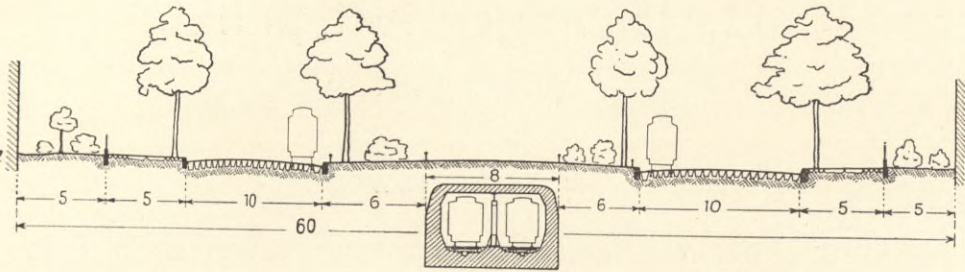
Abb. 3.

Straßenquerschnitte.

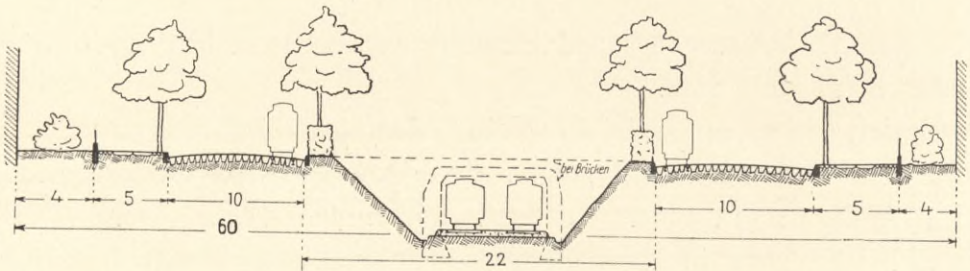
a.
Hauptverkehrsstraße
mit Hochbahn und Straßenbahn.



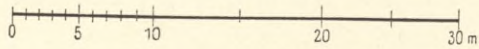
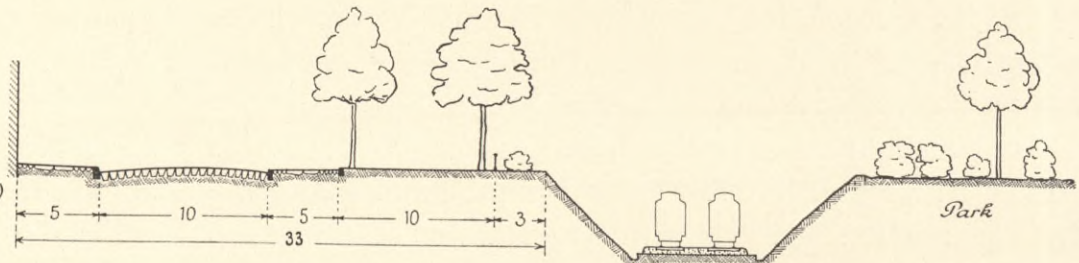
b.
Hauptverkehrsstraße
mit Untergrundbahn und Straßenbahn.



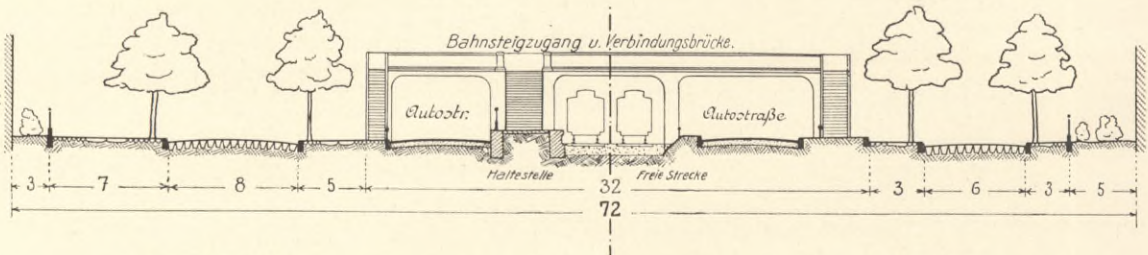
c.
Hauptverkehrsstraße
im Vorortgebiet
mit Schnellbahn (im Einschnitt)
und Straßenbahn.



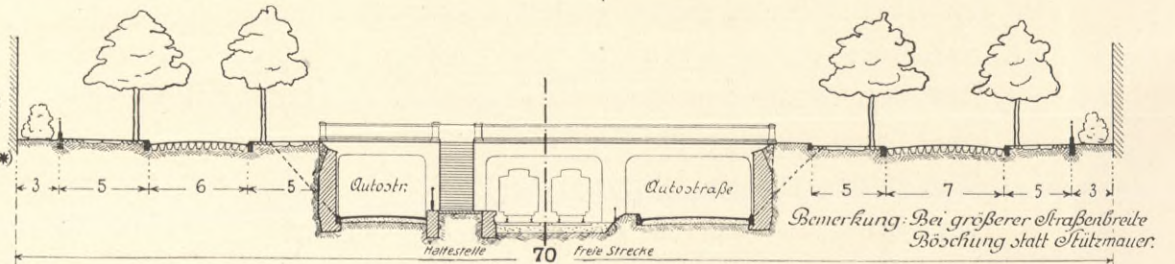
d.
Parkstraße
im Vorortgebiet
mit Straßenbahn (seitlich im Einschnitt)



e.
Hauptverkehrsstraße
mit Schnellbahn od. Straßenbahn
und Autostraßen.*



f.
Hauptverkehrsstraße
mit Schnellbahn od. Straßenbahn
und Autostraßen (im Einschnitt)*



*) Bemerkungen zu e und f: Ähnliche Anlagen sind von dem franz. Ing. Frank für eine Pariser Überlandstraße vorgeschlagen.

die Brennpunkte der Vororte sind mit ihnen durch Straßen der Gruppen 2 oder 3 verbunden;

2. Straßen zweiter Ordnung: es sind dies die wichtigsten und kürzesten Verbindungen zwischen der Innenstadt und den einzelnen Vororten sowie der letzteren untereinander. Hierzu gehören namentlich auch alle Promenaden, Alleen, Park- und sonstige Grünstraßen, die absichtlich nicht als Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung dienen sollen;
3. Straßen dritter Ordnung: die weiteren gegenwärtigen und zukünftigen Verbindungsstraßen, die in den Städten und einzelnen Orten erforderlich sind.

Bei der Bebauung Groß-Berlins, sowohl des dichtbebauten Kerns als auch der Vororte, ist zu beachten, daß die Bebauungsdichte von den Zentren nach den Ausläufern mehr und mehr abnehmen soll, wobei die Ortskerne durch Verkehrsstraßen miteinander in Verbindung zu bringen sind. Die Verbindungsstraßen brauchen aber keineswegs immer auf ihre ganze Länge Geschäftsstraßen zu sein. Die Straßenführungen von Berlin nach Charlottenburg durch den Tiergarten, von Schöneberg über Friedenau bis zur Schloßstraße in Steglitz, vom Zoologischen Garten nach Wilmersdorf—Friedenau durch die Kaiserallee sind hierfür Beispiele. Auch die Potsdamer Straße und ihre Verlängerung, die Hauptstraße, vermochten sich bis jetzt in ihrem mittleren Teile nicht zu bedeutenderen Geschäftsstraßen zu entwickeln, während sich anderseits in der Tauentzienstraße ein lebhafter Geschäftsverkehr gebildet hat.

Nach außen
abnehmende Be-
bauungsdichtig-
keit.

Verkehrs- und Geschäftsstraßen, Wohn- und Promenadenstraßen sind ebenso auseinander zu halten, wie Geschäfts- und Wohnbezirke, Fabrikviertel und die Wohnbezirke für Arbeiter und weniger bemittelte Klassen. Dabei sind aber schroffe Trennungen zu vermeiden.

Straßenarten.

b) Grüne Freiflächen.

Das Gesamtgebiet Groß-Berlins soll von einem Grüngürtel umgeben werden (vergl. Tafel I). Der Grüngürtel wird durch Alleen und Grünstraßen mit den größeren Grünflächen der Innenstadt in Zusammenhang gebracht. Letztere sind, wo immer angängig, miteinander zu verbinden, also zu grünen Ringlinien auszubilden. In diesen liegen die Spitzen der sich nach außen keilförmig verbreiternden grünen Radialstreifen, die sich an der Peripherie zum breiten Wald- und Wiesengürtel vereinigen. Dieser äußere Grüngürtel soll durch einzelne, weiter hinausreichende Flächen die Verbindung herstellen mit den außerhalb aller Bebauung liegenden Feldern und Wäldern und mit dem offenen Lande rings um Groß-Berlin. Hierdurch erhält man Grünflächen, die ihre feinen Ausläufer in das Innere der Außenorte und größeren Vororte, ja bis ins Zentrum Berlins erstrecken. Anderseits gehen sie von diesem Kern aus, verbinden sich vielfach ringförmig miteinander und verschmelzen sich schließlich zu Grünanlagen, die größer sind als die bebauten Gebiete. Dadurch ergeben sich in den Außenbezirken bebaute Oasen im Grünen, bestehend aus Gartenorten, Waldorten, Wohnkolonien, Arbeiter- und Bürgersiedlungen, wohl auch aus Fabrik- und Industriegebieten, die miteinander durch Verkehrslinien mannigfacher Art verbunden werden. In den Innenbezirken aber bilden die Grün-

Grünflächen
und Grünstraßen.
Tafel I.

Wald- und
Wiesengürtel.

flächen Inseln zwischen den geschlossen bebauten Stadtgebieten, welche durch Grünstraßen miteinander verbunden und von Verkehrsstraßen durchzogen sind (vgl. Tafel I).

Sofern es die Örtlichkeit erlaubt, sind Grünstraßen in Verbindung mit öffentlichen gärtnerischen Anlagen usw. vorzusehen, die sich aber in die Gesamtgrünanlagen organisch einfügen müssen.

Einbeziehung der
Wassergräben in
die Grünflächen.

Außerdem sind bestehende grüne Verbindungen, vorzugsweise längs der vorhandenen Flutgräben, Bäche und Wasserläufe, die schon im Interesse der besseren Entwässerung unterhalten und sachgemäß reguliert werden müssen, auch wegen des bisherigen landschaftlichen Charakters der Gegend, im Entwurf erhalten und weiter ausgebildet worden. Moorige und sumpfige Gelände sind grundsätzlich in die Grünanlagen eingefügt. Den einzelnen Orten sollen im übrigen Selbständigkeit und Eigenart bei Ausführung der Grünanlagen soweit wie irgend möglich bewahrt bleiben.

Selbständigkeit
und Eigenart
der Ortschaften.

III. Bahnen, Strassen und Wasserwege.

(Vergl. Tafel II u. III.)

Das Programm des Wettbewerbs fordert ein systematisch durchgebildetes Verkehrsnetz, das sich über das ganze Gelände Groß-Berlins erstreckt und alle bestehenden und neu anzulegenden Gemeinwesen mit der inneren Stadt in unmittelbare Verbindung bringt. Dieser Forderung ist, wie schon erwähnt, in der Weise entsprochen, daß vor allem die der Personenbeförderung dienenden Verkehrsanlagen berücksichtigt sind, während der Güterverkehr, dessen normale Entwicklung der hierfür allein zuständigen Staatseisenbahnverwaltung überlassen ist, nicht in den Bereich der Betrachtung gezogen wurde. Dies erscheint um so unbedenklicher, als die für den Eisenbahngüterverkehr fernerhin zu treffenden Maßnahmen weniger die Gestaltung des inneren Stadtgebietes, als vielmehr die der Groß-Berliner Umgebung beeinflussen. Die derzeitig nach innen hin vom Güterverkehr eingenommenen Flächen dürften auch künftig für dessen Zwecke, zumal bei weiter ausgebildeten Methoden der Verkehrsabwicklung, ausreichend sein.

Verkehrsnetz.

Bei der Planung des Verkehrsnetzes war im übrigen folgendes zu beachten:

Leitsätze.

1. Die Vorschläge müssen sich im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Durchführbaren bewegen.

2. Die wirtschaftlichen Interessen der in Betracht kommenden Gebiete müssen soweit als möglich geschont werden. Aus diesem Grunde ist auch zu widerraten, Fernbahnhöfe, Güterbahnhöfe und andere Verkehrsanlagen lediglich aus städtebaulichen Gründen von ihren jetzigen Stellen zu verlegen.

3. Die Fernbahnhöfe sollen so liegen, daß sie möglichst bequem und ohne unnötige Straßenbelastungen erreichbar sind.

4. Beim Ausbau der staatlichen Schnellbahnen, der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, ist auf angemessene Vergrößerung der Leistungsfähigkeit Bedacht zu nehmen.

5. Das Verkehrsbedürfnis Groß-Berlins fordert die Anlage weiterer elektrisch betriebener Schnellbahnen. Bei den Vorschlägen für neue Linien ist den bestehenden Verhältnissen Rechnung zu tragen und darauf zu sehen, daß sich die Schnellbahnlinien sowohl untereinander als auch mit allen anderen Verkehrsanlagen möglichst zu einem einheitlichen Netz zusammenfügen und geeignete Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

6. Die Schnellbahnlinien sollen so geführt werden, daß auch ihren eigenwirtschaftlichen Interessen möglichst Rechnung getragen wird, daß dementsprechende Bauformen gewählt und unnötige Konkurrenzen vermieden werden. Da das Verkehrsbedürfnis der Groß-Berliner Bevölkerung vorzugsweise nach dem Stadttinnern gerichtet ist, sind die Schnellbahnen wesentlich in radialer Richtung zu führen.

Auf dem Gebiete des Personenverkehrs kommen in Betracht:

- A. Bahnen für den Fernverkehr;
- B. Stadt- und Vorort Schnellbahnen:
 - a) Schnellbahnen mit Dampftrieb (Staatsbahnen),
 - b) neuere Schnellbahnen mit elektrischem Betrieb (private und städtische Bahnen);
- C. Straßenbahnen;
- D. die öffentlichen Straßen für den Verkehr der Omnibusse, Automobile, Droschken usw.;
- E. die Wasserstraßen.

A. Fernbahnen.

a) Ergänzung der heutigen Stadtbahn.

Stadtbahn.

Die Stadtbahn dient heute mit ihren beiden Gleispaaren dem Fern-, Vorort- und Stadtverkehr. Auf den sogenannten Ferngleisen der Stadtbahn sind die von Berlin nach Osten und Westen führenden Fernlinien in einheitlicher Weise zusammengefaßt. Die Stadtbahn stellt gleichsam einen auseinandergezogenen Zentralbahnhof dar, der aufgelöst ist in die Einzelstationen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstraße, Zoologischer Garten und Charlottenburg, die ziemlich gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt sind. Diese Art der Dezentralisierung hat gegenüber der Anlage verstreuter Einzelbahnhöfe besondere Vorteile. Jederzeit liegt die Möglichkeit vor, an geeigneten Stellen der Stadtbahn je nach Bedürfnis weitere Fernbahnhöfe einzurichten. Auf den Ferngleisen werden zwischendurch noch Vorortzüge gefahren; die Hauptmasse des Vorortverkehrs wird jedoch auf den Stadtgleisen abgefertigt.

Drittes Gleispaar.

Die drei Verkehrsarten werden in absehbarer Zeit einen solchen Umfang annehmen, daß noch ein drittes Gleispaar, über oder neben den jetzigen Gleisen, erforderlich sein wird, um in erster Linie die Ferngleise von allen Vorortzügen zu entlasten. Es ist ferner erwünscht, die Fernzüge der Görlitzer Bahn in die Stadtbahn aufzunehmen; diese Züge wären von Grünau ab auf besonderem Bahnkörper nach Überschreitung der Spree in die Ferngleise der Schlesischen Bahn einzuführen.

Aufnahme der
Görlitzer Fern-
züge.

Vermehrung
und Erweiterung
der Fernbahnhöfe.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist weiterhin auf den Fernbahnhöfen Alexanderplatz und Zoologischer Garten die Anlage je eines zweiten Fernbahnsteigs zu erstreben, da die Zugfolge dann nur noch von den Blockentfernungen auf der Strecke abhängig ist.

Von den heutigen Zugbildungsstationen Grunewald und Schlesischer Bahnhof ist erstere noch für längere Zeit ausreichend, da freies Gelände für Erweiterungszwecke vorhanden ist; letztere dagegen kann nicht mehr erweitert werden, ohne die Interessen des dortigen Stadtbezirks aufs empfindlichste zu schädigen. Es ist daher eine neue Zugbildungsstation weiter östlich in Aussicht genommen. Hierfür käme ein Gelände nahe dem Verschiebebahnhof Rummelsburg-Ost in Betracht, wo sich die Schlesische Bahn und die Ost-Bahn vereinigen. Bei steigender Entwicklung

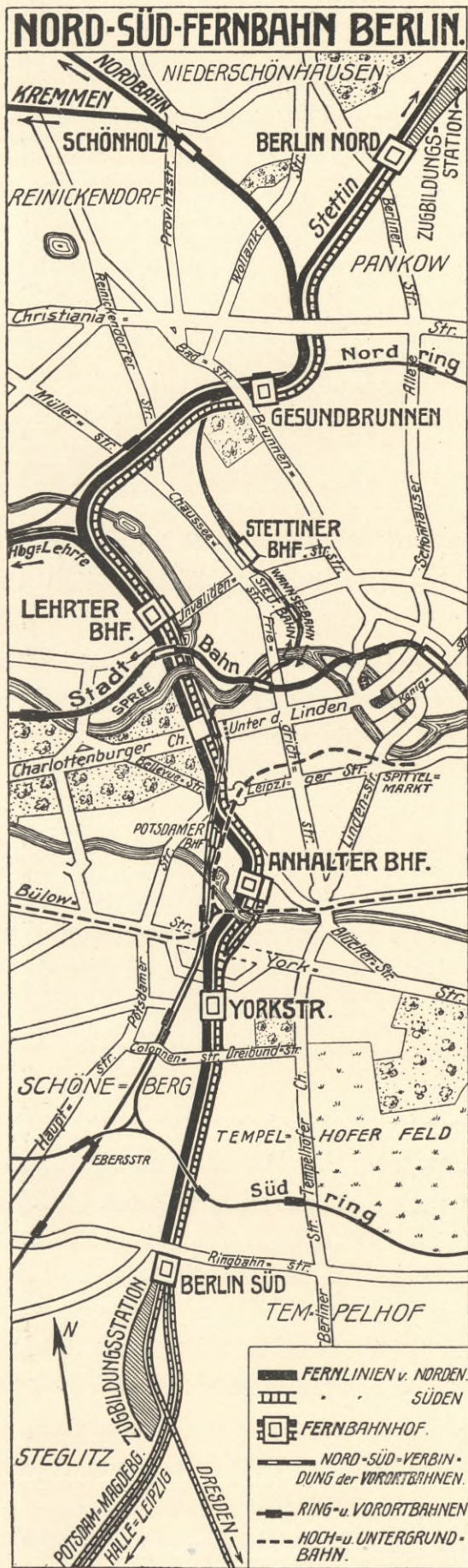


Abb. 4. Schematische Darstellung der Nord-Süd-Verbindung der Fernbahnen.

dürfte daselbst auch ein neuer Fernbahnhof Friedrichsfelde-Süd in Frage kommen.

Zur Entlastung des Bahnhofs Friedrichstraße wird es zweckmäßig sein, neben dem heutigen Lehrter Stadtbahnhof noch einen Fernbahnhof, wie auf Tafel III angedeutet, einzurichten. Dieser würde einen bequemen Übergang von der Stadtbahn nach der weiter unten erläuterten Nord-Süd-Fernbahn ermöglichen, und dadurch würde der jetzige Mangel einer Verbindung von der Stadtbahn nach dem Stettiner Bahnhof einerseits und dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof andererseits beseitigt sein. Der Bahnhof Charlottenburg erhält auf der Südseite zwei neue Fernbahnsteige, damit die jetzt vorhandenen für die weitere Ausgestaltung des örtlichen Verkehrs frei werden.

Tafel III.

b) Nord-Süd-Fernbahn.

In dem Wettbewerbsprogramm ist die Durchlegung von Straßen durch das Gelände des Potsdamer und des Anhalter Bahnhofs zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen dem Osten und dem Westen Berlins als wünschenswert bezeichnet; für die nördlichen Bahnen würde das gleiche gelten. Dieser Aufgabe stellen sich insofern Hindernisse entgegen, als sich die von Norden und Süden in Berlin einlaufenden Bahnen, die gegenüber der bei der Stadtbahn vorhandenen Anordnung jeglicher Verbindung untereinander entbehren, in größerer Breite in das innere Stadtgebiet hineinlegen. Das Bahngelände kann indessen nicht geräumt und bei der heutigen Benutzungsart auch nicht verringert werden. Die verschiedentlich vorgeschlagene Verlegung der Bahnhöfe, etwa hinter die Yorkstraße, ist nicht als zweckdienlich zu erachten; sie hat schwerlich Aussicht auf Verwirklichung und die technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten erweisen sich um so größer, je mehr man in die Aufgabe eindringt. Die aus solchem Eingriff in bestehende

Straßen durch das Gelände des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs.

Keine Verlegung der Bahnhöfe.

Verhältnisse sich ergebenden Folgen würden auch in mannigfacher Hinsicht keine Verkehrsverbesserung bedeuten.

Die Endbahnhöfe in ihrer heutigen Ausdehnung werden aber nicht dauernd den Anforderungen des Verkehrs genügen können, da sie bei dem raschen Wachstum der Stadt schneller an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit anlangen als eine nach Stadtbahnart auseinandergezogene Bahnhofsanlage. Diese Übelstände haben zu dem Vorschlage geführt, die nördlichen und südlichen Fernbahnen außerhalb des bebauten Weichbildes zusammenzufassen und gemeinsam durch Berlin zu führen, wobei an geeigneten Stellen Fernbahnhöfe eingeschaltet werden. Auf diese Weise ist es ferner möglich, die bei den heutigen Kopfbahnhöfen befindlichen Zugbildungsanlagen weiter hinaus zu verlegen und das dadurch freiwerdende Gelände für die Verbesserung der großstädtischen Verkehrsverhältnisse und die etwaige Erweiterung der anderen Eisenbahnanlagen auszunutzen.

Zweck der
Nord-Süd-
Fernbahn.
Tafel III.

Die Nord-Süd-Fernbahn bezweckt:

1. Die Durchführung der Anhalter und Potsdamer Bahn nordwärts über den Lehrter Bahnhof hinaus bis zu einer Zugbildungsstation im Norden (Berlin-Nord in Pankow);
2. die Weiterführung der Lehrter, Stettiner und Nordbahn südwärts über den Lehrter und Anhalter Bahnhof hinaus bis zu einer Zugbildungsstation im Süden (Berlin-Süd in Tempelhof).

Fortführung der
Anhalter und
Potsdamer Bahn
nach
„Berlin-Nord“.

Die Potsdamer Fernbahn wird nach dem Entwurf bereits bei Neu-Babelsberg abgeleitet und auf neuem Bahnkörper nach Groß-Lichterfelde-Süd und neben der jetzigen Halle-Leipziger Bahn bis Bahnhof Südende geführt (vergl. Tafel I). Alsdann werden 1. die Potsdamer, 2. die Halle—Leipziger und 3. die Dresdener Bahn in dem Bahnhof „Berlin-Süd“ vereinigt und ihre Züge von Süden über den Anhalter und Lehrter Bahnhof bis zu dem bei Pankow gelegenen Endbahnhof „Berlin-Nord“ und der anschließenden Zugbildungsstation (auf dem Gelände des Rangierbahnhofs Pankow) durchgeführt. Der Potsdamer Bahnhof wird als Fernbahnhof aufgegeben und dem Ortsverkehr angegliedert.

Fortführung der
Lehrter, Stettiner
und Nordbahn
nach
„Berlin-Süd“.

Ähnlich werden die von Norden kommenden Fernbahnen, die Stettiner, die Nordbahn und die Kremmener Bahn, nachdem sie sich im Bahnhof Gesundbrunnen vereinigt haben, gemeinsam zum Lehrter Bahnhof geführt, um hier noch die Lehrter Bahn aufzunehmen und dann über den Anhalter Bahnhof nach dem bei Tempelhof gelegenen Endbahnhof „Berlin-Süd“ zu gelangen. Für die Zugbildungsstation ist das Gelände des Rangierbahnhofs Tempelhof und das anschließende unbebaute Gelände in Aussicht genommen. Die Rangierbahnhöfe werden weiter nach außen verlegt, der Rangierbahnhof Pankow auf die Rieselfelder bei Blankenburg, der Tempelhofer etwa in das Gelände südlich von Teltow.

Die auf diese Weise vereinigten Fernlinien sollen auf ihrem Wege durch Berlin folgende Bahnhöfe erhalten (vergl. Abb. 4, Tafel II und III):

Fernbahnhöfe der
Nord-Süd-Bahn.

1. Berlin-Süd (Tempelhof),
2. Yorkstraße,
3. Anhalter Bahnhof,
4. Lehrter Bahnhof,
5. Gesundbrunnen,
6. Berlin-Nord (Pankow) bzw. Schönholz für die Kremmener und Nordbahn bzw. Jungfernheide für die Lehrter Bahn.

Die Verbindung zwischen dem Anhalter und Lehrter Bahnhof kann naturgemäß nur unterirdisch ausgeführt werden und zwar in der Weise, daß sich von den vier den Bahnhof Yorkstraße verlassenden Gleisen auf dem Gelände des jetzigen Anhalter Güterbahnhofs zwei Gleise mit einer Rampe zur Untergrundbahn senken und den Landwehrkanal unterfahren, um sich neben dem jetzigen Anhalter Bahnhof zu einem viergleisigen Untergrundbahnhof zu entwickeln. (Die Hallesche Straße wird zur Verbesserung der Zufahrtwege als Unter- bzw. Überführung nach dem Hafenplatz verlängert.) Weiter wird die Fernbahn als Untergrundbahn durch die Königgrätzer Straße und mit Unterfahmung des Potsdamer Platzes, eines Teils des Tiergartens, des Königsplatzes und der Spree nach dem nördlich von der Invalidenstraße auf eisenbahnfiskalischem Gelände gelegenen neuen Fernbahnhof „Lehrter Bahnhof“ geführt. Die Untergrundbahnstrecke wird, obgleich dafür vorerst, wie weiter unten dargelegt, zwei Gleise genügen würden, zweckmäßig von vornherein für den viergleisigen Ausbau vorzusehen sein. Nördlich vom Lehrter Bahnhof wird auf der jetzigen Trasse der Lehrter Fernbahn ein Gleispaar nach Westen abgezweigt, während die Stammgleise auf einer Rampe hochgeführt werden; sie überschreiten dann die Perleberger Brücke, den Spandauer Schiffahrtskanal und die Güterringgleise, um längs des Nordrings den Bahnhof „Gesundbrunnen“ zu erreichen; hierbei ist der Erwerb einiger Grundstücke nicht zu umgehen. Hinter dem Bahnhof „Gesundbrunnen“ zweigt wiederum ein Gleispaar für die Nord- und Kremmener Bahn ab, während der Hauptstrang nach der nördlichen Zugbildungs- und Endstation „Berlin-Nord“ geleitet wird.

Art der Verbindung zwischen Anhalter und Lehrter Bahnhof.
Tafel III.

Der heutige Lehrter Kopfbahnhof wird aufgehoben, dagegen sollen sowohl der Anhalter Bahnhof als auch der Stettiner Bahnhof als Fernbahnhöfe erhalten bleiben und zur Aufnahme eines Teils der nach den näher gelegenen Fernorten (Dresden, Halle, Leipzig, Stettin usw.) gehenden Züge dienen. Die vorläufige Beibehaltung dieser Bahnhöfe würde die Durchführung des ganzen Projektes wesentlich erleichtern; auch erscheint es wirtschaftlich nicht gerechtfertigt, so große Anlagen ohne weiteres aufzugeben.

c) Leistungsfähigkeit der Fernbahnen.

Auf den Ferngleisen der Stadtbahn verkehren zurzeit Fernzüge von und nach

Fernzüge der Stadtbahn.

1. Stendal—Hannover	13 Züge,
2. Sangerhausen—Frankfurt a. M.	8 „
3. Königsberg	19 „
4. Frankfurt a. O., Posen, Breslau	20 „

Zusammen je 60 Züge.

Außerdem verkehren auf den Ferngleisen zurzeit rd. 40 Vorortzüge, für die weitere Fernzüge eingelegt werden könnten. Jedenfalls wäre es möglich, noch mindestens auf die Ferngleise zu übernehmen:

5. die Görlitzer Züge	11 Züge,
6. die heute vom Lehrter Bahnhof nach Stendal und Hannover gehenden Züge	10 „

Dies ergibt zusammen eine Belastung von . . . 81 Fernzügen in jeder Richtung.

Nach Ausführung der vorgeschlagenen Ergänzungen der Stadtbahn wird jeder Bahnhof 2 Fernbahnsteige besitzen, sodaß die engste Fernzugfolge zu 4 Minuten angenommen werden darf. Rechnet man mit einem 18-stündigen Betrieb und berücksichtigt dabei, daß die engste Zugfolge nur für einen Teil des Tages vorhanden ist, so ergibt sich eine Leistungsfähigkeit in einer Richtung von rd. 180 Zügen täglich. Die Zahl der Fernzüge auf der Stadtbahn kann also verdoppelt werden.

Züge der Nord-Süd-Fernbahn.

Auf der Nord-Süd-Fernbahn würden verkehren die Züge von und nach:

1. Hamburg, Lübeck, Kiel	13 Züge,
2. Stettin, Pasewalk	38 „
3. Neubrandenburg, Stralsund	18 „
4. Wittstock	11 „
5. Dresden	17 „
6. Halle, Leipzig	38 „
7. Magdeburg	17 „

Zusammen je 152 Züge.

Da der Anhalter und Stettiner Bahnhof vorerst als Endbahnhöfe erhalten bleiben, würde etwa der dritte Teil der Fernzüge daselbst endigen können, während die übrigen 100 Züge durch Berlin hindurchgeführt werden. Die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Bahn beträgt ebenfalls 180 Züge täglich auf einem Gleise, so daß auch hier der Zugumlauf nahezu verdoppelt werden könnte. Es würde also ein Gleispaar noch auf längere Zeit genügen, doch soll im Interesse der Erleichterung des Betriebes und weil eine etwaige spätere Erweiterung unverhältnismäßig kostspielig sein würde, die Tunnelstrecke sofort viergleisig ausgebaut werden.

Es könnte der weiteren Entwicklung überlassen bleiben, ob die auf der Potsdamer Bahn ankommenden Züge vorwiegend nach der Stadtbahn oder der Nord-Süd-Bahn geleitet werden; ebenso würde es vom Bedürfnis abhängen, ob die auf der Lehrter Bahn verkehrenden Hamburger, Lübecker und Kieler Züge auf der Nord-Süd-Bahn verbleiben oder ganz oder teilweise auf die Stadtbahn zu übernehmen wären. Durch geeignete Disposition würde ermöglicht, die eine oder die andere Strecke zu entlasten.

Elektrischer Betrieb der Nord-Süd-Fernbahn.

Zwischen den Bahnhöfen Berlin-Süd und Berlin-Nord wird elektrische Zugförderung eingerichtet, ähnlich wie sie bereits in New York durchgeführt ist. Der Betrieb ist so gedacht, daß die von Süden kommenden Fernzüge in Berlin-Süd die Dampflokomotive abgeben und mittels elektrischer Lokomotive nach Berlin-Nord weiter geleitet werden und umgekehrt. Die im Anhalter und Stettiner Bahnhof endigenden Züge könnten den Dampfbetrieb beibehalten. Mit dem Wechsel der Lokomotive werden auch die Post- und Eilgutwagen abgehängt und in besonderen Zügen den Abfertigungsstellen, z. B. den Postbahnhöfen an der Luckenwalder Straße und beim Lehrter Bahnhof, den Eilgutschuppen usw. zugeführt.

Im einzelnen sei noch auf folgendes aufmerksam gemacht:

Fernbahnhof für den Kaiserlichen Hof am Brandenburger Tor.

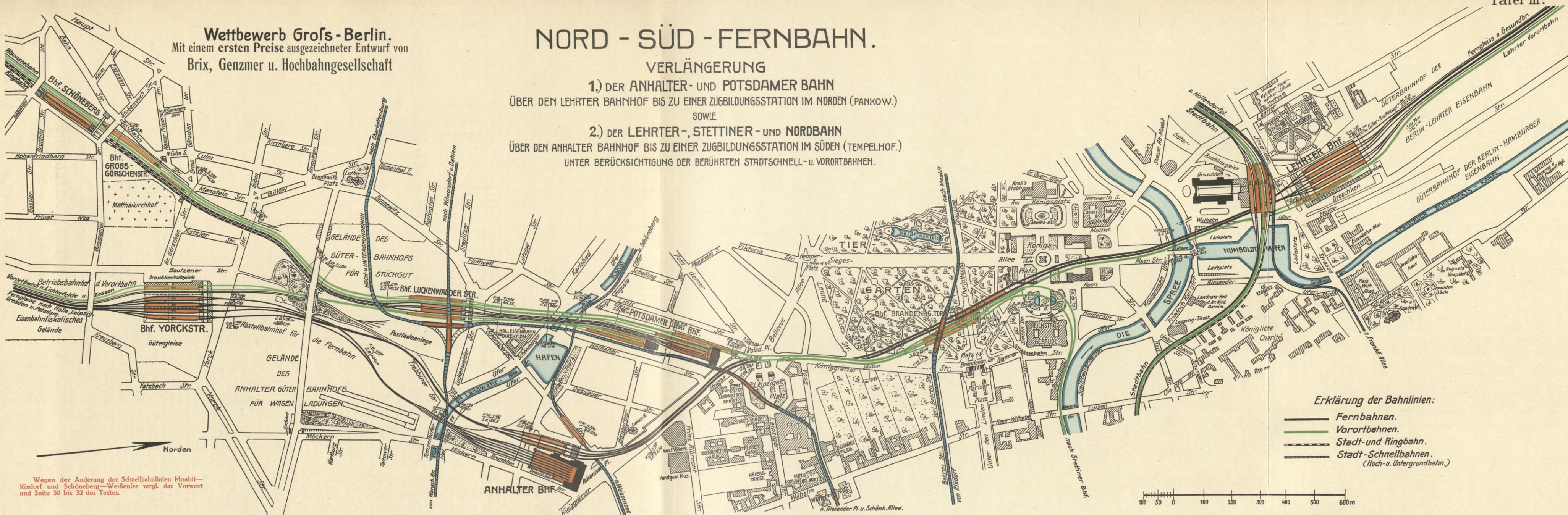
Vor dem Brandenburger Tor ist die Möglichkeit gegeben, auf der neuen Nord-Süd-Bahn für den Kaiserlichen Hof durch Auseinanderziehen der Gleise einen besonderen Bahnsteig zu schaffen, von dem aus die nördlichen und südlichen Fernlinien sowie die Potsdamer und Spandauer Bahnen unmittelbar erreicht werden können.

Wettbewerb Groß-Berlin.
Mit einem ersten Preise ausgezeichneten Entwurf von
Brix, Genzmer u. Hochbahngesellschaft

NORD - SÜD - FERNBAHN.

VERLÄNGERUNG

- 1.) DER ANHALTER- UND POTSDAMER BAHN
ÜBER DEN LEHRTER BAHNHOF BIS ZU EINER ZUGBILDUNGSSTATION IM NORDEN (PANKOW.)
SOWIE
- 2.) DER LEHRTER-, STETTINER- UND NORDBAHN
ÜBER DEN ANHALTER BAHNHOF BIS ZU EINER ZUGBILDUNGSSTATION IM SÜDEN (TEMPELHOF.)
UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER BERÜHRTEN STADTSCHNELL- u. VORORTBAHNEN.

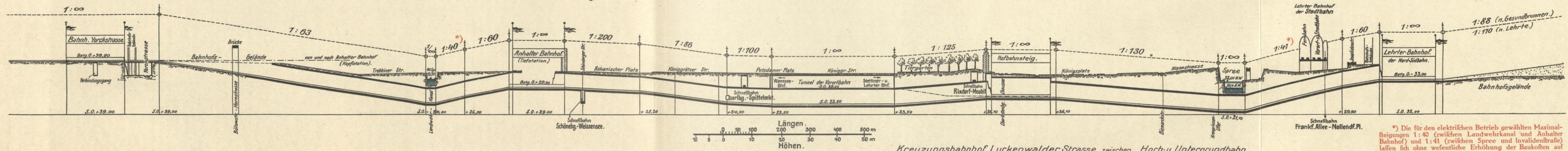


Erklärung der Bahnlilien:

- Fernbahnen.
- Vorortbahnen.
- Stadt- und Ringbahn.
- Stadt-Schnellbahnen.
(Hoch- u. Untergrundbahn.)

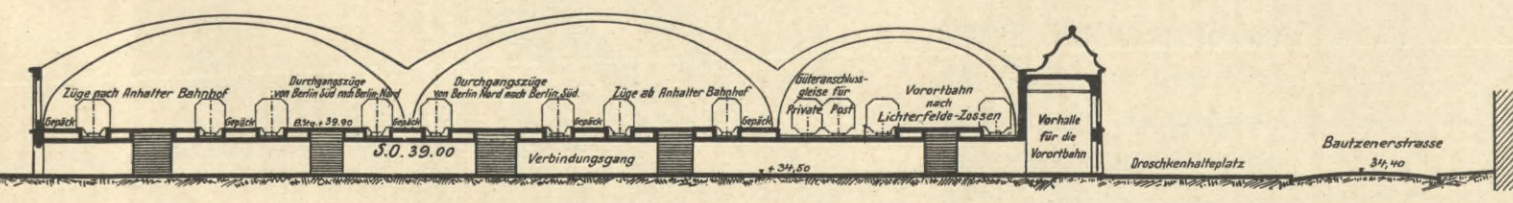
Wegen der Änderung der Schnellbahnlilien Moabit-Rixdorf und Schöneberg-Weißensee vergl. das Vorwort und Seite 30 bis 32 des Textes.

Längenschnitt der Nord-Süd-Fernbahn zwischen Bahnhof „Yorckstrasse“ und Lehrter-Bahnhof.

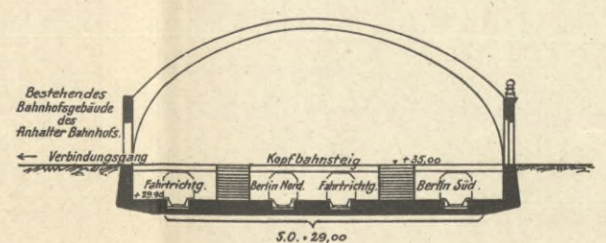


*) Die für den elektrischen Betrieb gewählten Maximalsteigungen 1:40 (zwischen Landwehrkanal und Anhalter Bahnhof) und 1:41 (zwischen Spree und Invalidenstr.) laufen sich ohne wesentliche Erhöhung der Baukosten auf 1:60 ermäßigen.

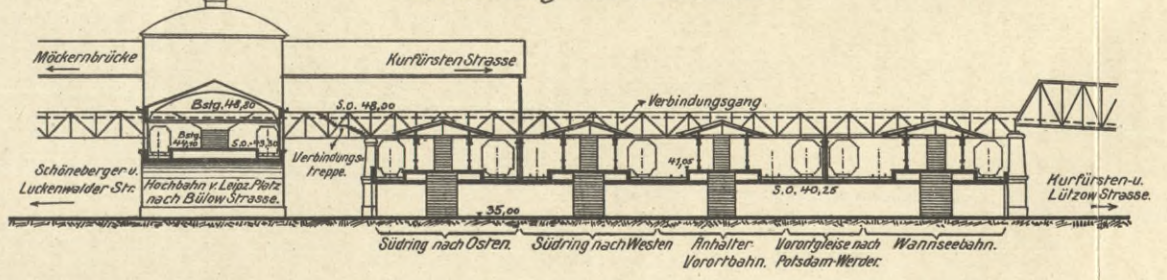
Fernbahnhof Yorckstrasse



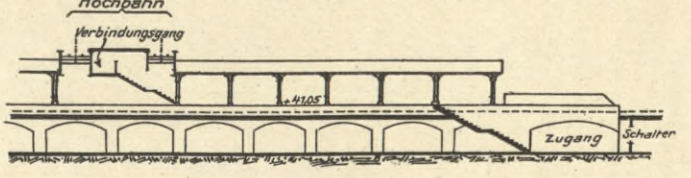
Anhalter Bahnhof der Nord-Süd-Fernbahn (erster Ausbau.)



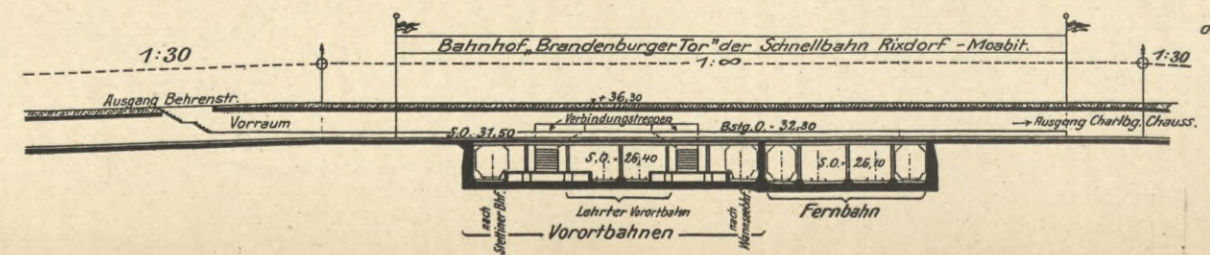
Kreuzungsbahnhof Luckenwalder Strasse zwischen Hoch- u. Untergrundbahn und den Ring- und Vorortbahnen.



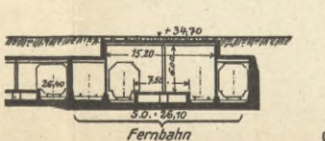
Schnitt durch den Verbindungsweg für die Umsteige-Fahrgäste.



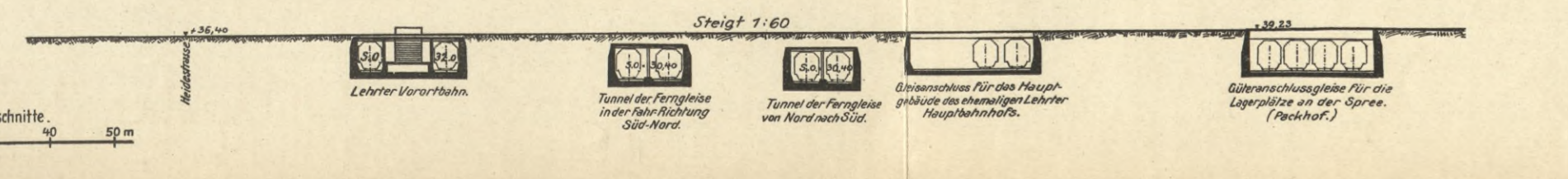
Umsteige-Bahnhof „Brandenburger Tor“ zwischen der Schnellbahn Rixdorf-Moabit und den Vorortbahnen.



Querschnitt durch den Kaiserlichen Hof-Bahnsteig am Brandenburger Tor.



Längenschnitt durch die Invaliden-Strasse.



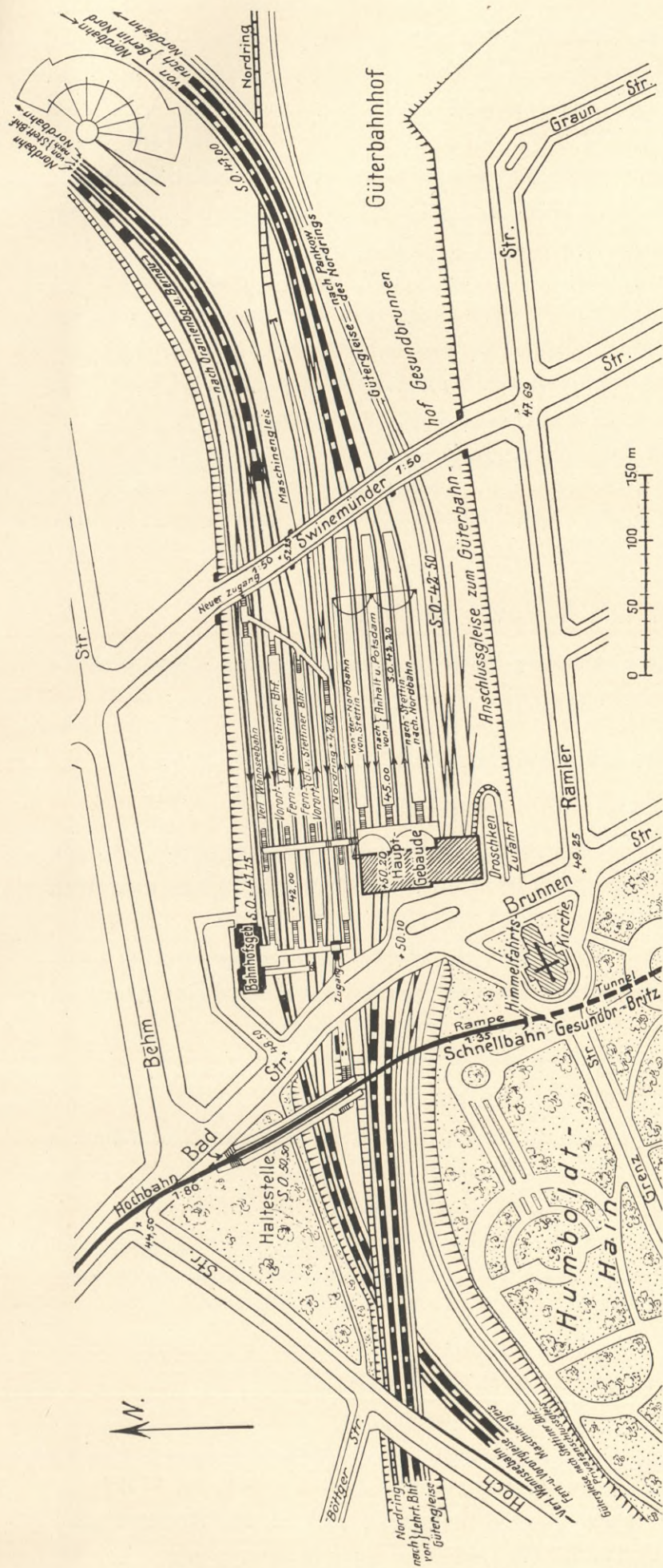


Abb. 5. Ausgestaltung des Bahnhofes „Gesundbrunnen“.

Der Bahnhof Gesundbrunnen gestattet die Verbindung zwischen der geplanten Nord-Süd-Fernbahn mit dem Nordring, der verlängerten Wannseebahn und den nördlichen Vorortbahnen. Die drei südlichen Bahnsteige dienen dem Fernverkehr, die vier nördlichen dem Ring- und Vorortverkehr und dem nicht auf die Nord-Süd-Fernbahn übergehenden Verkehr der im Stettiner Bahnhof endigenden Fernzüge. Die Höhenlagen bleiben unverändert. Für den Ortsgüterbahnhof und die sonstigen Rangieranlagen ist noch genügend Gelände verfügbar. Die Ausführungen nehmen nur eine kleine Ecke des Humboldthaines in Anspruch, während im übrigen ein Geländeerwerb nicht notwendig ist.

Bahnhof Gesundbrunnen.

Güterbahnhof der Anhalter und Potsdamer Bahn.

Der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof werden in der Weise vereinigt, daß ersterer für Stück- und Eilgut, letzterer für den Wagenladungsverkehr benutzt wird. Die große Flächenausdehnung des Anhalter Güterbahnhofs läßt ihn hierfür besonders geeignet erscheinen. Eine Verlegung der Güterbahnhöfe nach außerhalb kann nicht empfohlen werden. Einmal entstände bei der

Heranschaffung der Güter von außen ein sehr wesentlicher Zeitverlust, und ferner würde der größte Teil des Güterverkehrs zwischen dem Außen-Güterbahnhof und dem Stadttinnern von den Eisenbahngleisen auf die Straßen verlegt. Hierdurch würde eine beträchtliche Verteuerung der Anfuhr und damit der Waren selbst und außerdem eine unerwünschte Belastung vieler Straßen eintreten. Daß die Gütergleise möglichst nahe an das Stadttinnere herangeführt sind, ist vom wirtschaftlichen Standpunkte außerordentlich wichtig. Weiter hinaus können unbedenklich nur die Verschiebebahnhöfe für den Güterverkehr gelegt werden.

Elektrischer
Schnellverkehr
nach näheren
Fernorten.

Das Bedürfnis, für den Verkehr nach näheren Fernorten (Leipzig, Dresden, Halle usw.), Zugverbindungen nach Art der Städtebahnen bzw. schnellfahrende Fernzüge (mit elektrischem Betrieb) einzurichten, die höchstens zwei Klassen führen und Gepäck und Postsachen nicht mitnehmen, wird mit der Zeit dringender werden. Diese Züge würden zweckmässig in die heute vorhandenen Kopfbahnhöfe eingeführt werden, wo die Reisenden auch Anschluß an das Schnellbahnnetz der Innenstadt gewinnen. Auch zur Abfertigung der Züge bei Massenverkehr, insbesondere der Feriensonderzüge, müssen die Kopfbahnhöfe zur Entlastung der Durchgangsstrecken beibehalten werden.

B. Stadt- und Vorort Schnellbahnen.

Für alle Schnellbahnen ist elektrischer Betrieb vorgesehen. Die Elektrisierung der bestehenden Dampfschnellbahnen kann nur eine Frage der Zeit sein.

Elektrischer
Betrieb der
Schnellbahnen.

a) Schnellbahnen mit Dampftrieb (Staatsbahnen).

1. Stadt- und Ringbahn.

Wie bereits erwähnt, soll die Stadtbahn ein drittes Gleispaar erhalten, das nur dem Vorortverkehr dienen soll. Auf den beiden vorhandenen Stadtgleisen würden künftig verkehren:

Zuteilung des
Verkehrs auf die
Lokalgleise
der Stadtbahn.
Tafel II.

1. Die Stadtbahnzüge zwischen Grunewald oder Charlottenburg einerseits und dem Schlesischen Bahnhof bzw. Lichtenberg oder Kaulsdorf andererseits (Zugfolge 5 Minuten in jeder Richtung),
2. die Züge des Südrings (Zugfolge 10 Minuten),
3. die Züge des Nordrings (Zugfolge 10 Minuten).

Auf den Stadtgleisen würde sich dadurch eine Zugfolge von $2\frac{1}{2}$ Minuten ergeben. Während der Hauptverkehrszeit können die Zugabstände auf 4 bzw. 8 Minuten verkürzt werden, sodaß sich eine dichteste Zugfolge von 2 Minuten ergibt. Dies entspricht einer Leistungsfähigkeit der Stadtgleise von rund 400 Zügen täglich in jeder Richtung. Da heute nur rund 200 Züge in jeder Richtung verkehren, kann die Zahl künftig verdoppelt werden.

Die beiden Vorortgleise sollen aufnehmen:

1. die Vorortzüge von und nach Erkner-Fürstenwalde,
2. „ „ „ „ „ Strausberg,
3. „ „ „ „ „ Grünau.

Die Grünauer Züge werden mit einem besonderen Gleispaar — ohne Berührung des Südrings — nach Stralau-Rummelsburg geleitet und dort an die Vorortgleise angeschlossen (vergl. Abb. 6).

4. die Vorortzüge von und nach Spandau,
5. „ „ „ „ „ Grunewald-Wannsee-Potsdam.

Die Gesamtzahl der Züge zu 1 bis 5 beträgt heute etwa 210 täglich. Da auf dem Vorort-Gleispaar rund 400 Züge bewältigt werden können, so kann der heutige Vorortbetrieb ebenfalls nahezu verdoppelt werden.

Die Ausführung des dritten Gleispaares, insbesondere die Anordnung der Bahnhöfe verursacht Schwierigkeiten; aus diesem Grunde und auch, um die Fahrzeit zu kürzen, ist die Zahl der Vorortstationen möglichst zu beschränken. Sie sind deshalb nur an solchen Punkten vorgeschlagen, die heute schon größere Beziehungen zu den Vororten haben oder an denen künftige Schnellbahnen kreuzen, sodaß das Umsteigen nach Möglichkeit verringert und die Reisezeit erheblich verkürzt wird.

Die vorgesehenen Stationen: Stralau-Rummelsburg, Warschauer Straße, Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstraße, Lehrter Bahnhof, Zoologischer Garten und Charlottenburg, von denen als Umsteigebahnhöfe zwischen Stadt- und Vorortverkehr hauptsächlich

Schlesischer Bahnhof (ohne Bahnsteigwechsel) und
Bahnhof Charlottenburg bezw. Zoologischer Garten (mit Bahnsteigwechsel)

in Betracht kommen, dürften deshalb ausreichend sein.

Das dritte Gleispaar der Stadtbahn, das zwischen Stralau-Rummelsburg und dem Schlesischen Bahnhof bereits vorhanden ist, würde etwa in folgender Weise angeordnet werden können: Auf der Strecke Schlesischer Bahnhof—Krautstraße ist der Viadukt nach der Breslauer Straße hin zu verbreitern. Von dem zu erwerbenden Grund und Boden wäre ein Teil zur Verbreiterung der verkehrsreichen Breslauer Straße zu benutzen, während der Rest als Grünstreifen zwischen Bahn und Straße erhalten bleiben soll. An der Jannowitzbrücke würde das dritte Gleispaar in der Spree neben dem bestehenden Viadukt auf den Flußlauf überspannende Bögen zu legen sein. Von der Schicklerstraße bis zur Unterbaumstraße wird es zweckmäßig im zweiten Stock des Viadukts liegen. Von hier bis zum Lehrter Bahnhof wäre die Nordseite, weiter bis Bahnhof Bellevue die Südseite des Viadukts zu verbreitern. Zwischen den Bahnhöfen Bellevue und Tiergarten muß das neue Gleispaar wieder in das zweite Bahnstockwerk gehoben werden, um den hier sehr kostspieligen Grunderwerb zu sparen; zwischen den Bahnhöfen Tiergarten und Charlottenburg ist wieder eine seitliche Verbreiterung des Viadukts und des Bahndammes möglich. Am Zoologischen Garten kann der vierte Bahnsteig auf der Westseite des Bahnkörpers angelegt werden. Auf Bahnhof Charlottenburg würden die heute vom Fernverkehr benutzten Bahnsteige künftig dem Vorortverkehr dienen, sodaß dieser Bahnhof später 6 Bahnsteige, und zwar je zwei für den Stadt- und Ringverkehr, für den Vorortverkehr und für den Fernverkehr aufweisen würde.

Ergänzungen der Ringbahn. Neue Ringbahnstationen sind vorgesehen:

1. bei Witzleben,
2. am Tempelhofer Feld (an der Kreuzung mit der Schnellbahn Gesundbrunnen—Rixdorf) und
3. zwischen den Bahnhöfen Rixdorf und Treptow.

Stationen für das Vorort-Gleispaar.

Lage des Vorort-Gleispaares.

Ergänzungen der Ringbahn.
Tafel II.

Da künftig eine Vermehrung der Vollringzüge notwendig ist, müssen — wie es in Halensee und Westend bereits geschehen ist — getrennte Bahnsteige für Stadt- und Vollringzüge auf den Stationen Ebersstraße und Papestraße angelegt werden.

Ausbau
des Südringes.
Tafel III.

Viergleisiger Ausbau des Südrings auf der Strecke Schöneberg—Potsdamer Bahnhof. Wenn dieser vorerst auch noch nicht notwendig sein wird, muß doch mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß der Verkehr auf den beiden Zweigen Potsdamer Bahnhof—Tempelhof und Potsdamer Bahnhof—Halensee einen solchen Umfang annimmt, daß beide selbständig bis zum Potsdamer Bahnhof geführt werden müssen. Im Lageplan Tafel III ist diese Führung der Gleise eingezeichnet, auf die bei allen Maßnahmen Rücksicht genommen werden müßte. Wie der Lageplan ferner zeigt, ist bei der Kreuzung mit der Hoch- und Untergrundbahn ein neuer Ringbahnhof angeordnet mit Umsteigegelegenheit zur Hochbahn. Hierdurch würde der Verkehr von der Ringbahn und den Vorortbahnen nach den Linien der Hochbahngesellschaft wesentlich erleichtert und durch die neuen Beziehungen erheblich verbessert. Die vier Südringgleise werden in den heutigen Potsdamer Hauptbahnhof, der ja für den Fernverkehr entbehrlich wird, eingeführt.

Neuer Bahnhof
bei der Kreuzung
mit der Hochbahn.

Neue Straße
durch den
Bahnhof Stralau-
Rummelsburg.

Das eisenbahnfiskalische Gelände am Bahnhof Stralau-Rummelsburg hat von der Hohenlohebrücke bis zur Unterfahung der Karlshorster Straße eine Längenausdehnung von etwa 1250 m. Auf dieser Strecke ist zwar eine Straße durchgeführt, die aber bereits an der Unterföhrung der Boxhagener Straße beginnt und an der Stralauer Allee endet, sodaß das ganze Gebiet des Markgrafendamms und das Rummelsburger Gebiet nördlich der Ringbahn keinerlei durchgehende Verbindung untereinander haben, — ein Mißstand, der schon heute als Verkehrserschwerung empfunden wird. Eine Hauptverkehrsstraße, die, in der Verlängerung der Christianiastraße von Norden kommend, über den Röderplatz führt und in gerader Linie Lichtenberg und Rummelsburg durchzieht, endet vor dem Bahnhof Stralau-Rummelsburg. In gleicher Weise kommt von Süden ein wichtiger Straßenzug, der vom Rixdorf-Treptower Gebiet durch die Elsenstraße und mittels einer neuen Brücke über die Spree und im Markgrafendamm bis an die genannte Bahnanlage führt. Die Vereinigung dieser beiden Straßen zu einem großen, viele Kilometer langen Straßenzuge kann nur noch eine Frage der Zeit sein; wie die schwierige Durchlegung der Verbindung unter und über dem Bahnhof Stralau-Rummelsburg zu ermöglichen ist, weisen die Zeichnungen (Abb. 6) nach.

Bei der Anlage der neuen Straße muß natürlich die Anordnung des Bahnhofes in der neuen Form berücksichtigt werden, wie sie die Entwicklung der künftigen Bahnverkehrsverhältnisse notwendig macht, da der Bahnhof den Schlüssel für die Stadtbahn darstellt. Die an die künftige Gestaltung des Bahnhofes zu stellenden Forderungen:

Beseitigung der Schienenkreuzung bei der Vereinigung des Nord- und Südrings, Durchführung der von Grünau kommenden Vorortzüge auf besonderen Gleisen, übersichtlichere Gruppierung der verschiedenen Bahnsteige und Verkürzung der von den Fahrgästen zurückzulegenden Wege sowohl beim Zu- und Abgang als auch beim Umsteigen, und nicht zuletzt die Möglichkeit, mit Straßenverkehrsmitteln das Bahnhofsgebäude erreichen zu können, sind bei der vorgeschlagenen Anordnung (Abb. 6) berücksichtigt.

Gegenüber der jetzigen Anlage sind die Bahnsteige mehr zusammengerückt und durch einen gemeinsamen Gang b—b, an dessen Enden sich Schaltergebäude befinden, in übersichtlicher Weise verbunden. Die innerhalb der Bahnhofsanlagen sowohl beim Zu- und Abgang als auch beim Umsteigen zurückzulegenden Wege werden gegen heute auf rund die Hälfte herabgemindert.

Damit die Rampe der neuen Straße a—a keine größere Steigung als 1 : 30 erhält, ist es nicht zu umgehen, die in östlicher Richtung abgehenden Gleise um rund 1 m zu senken. Unmittelbar an der Straße ist ein neues Stationsgebäude vorgesehen. Die Anlage eines Fernbahnsteiges würde, falls sich solche als wünschenswert erweisen sollte, ohne weiteres möglich sein.

2. Vorortbahnen.

Verbindung
Wannseebahn—
Stettiner Bahnhof.
Tafel II und III.

Weiterführung der Wannseebahn zum Stettiner Bahnhof, Anschlüsse der Oranienburger und Bernauer Vorortbahnen. Die Entwicklung Berlins in südwestlicher Richtung wird die heute schon wünschenswerte Verlängerung der Wannseebahn ins Stadtinnere erforderlich machen. Deshalb ist die bereits von anderer Seite angeregte Verbindung des Wannseebahnhofs mit dem Stettiner Bahnhof durch eine Untergrundbahn in das Verkehrsnetz aufgenommen worden. Die Führung als Untergrundbahn ist in der Weise gedacht, daß sich die jetzigen Gleise, nachdem sie den Landwehrkanal überschritten haben, auf einer Rampe unter die Straße senken (vergl. Tafel III). An die Stelle des heutigen Kopfbahnhofs der Wannseebahn wird ein unterirdischer Durchgangsbahnhof treten. Von hier aus werden die Gleise durch die Königgrätzer Straße über dem Tunnel der Nord-Süd-Fernbahn geführt, entwickeln sich dann, wie aus Tafel II ersichtlich, im Tiergarten an der Kreuzung mit der Charlottenburger Chaussee zu einem Bahnhof „Brandenburger Tor“, schwenken längs der Spree nach dem Fern- und Stadtbahnhof „Friedrichstraße“ ab, um nach Unterfahung der Spree in den heutigen Stettiner Vorortbahnhof einzumünden. Auf diese Weise können die von Südwesten kommenden Vorortzüge bis zum Norden Berlins, umgekehrt die von Oranienburg und Bernau kommenden Vorortzüge bis zum Südwesten Berlins durchgeführt werden; es ist dabei ohne Belang, inwieweit sich die Durchführung der Züge, z. B. von Oranienburg nach Wannsee, empfiehlt.

Für die vereinigte Wannsee-, Stettiner und Nord-Vorortbahn werden folgende neue Bahnhöfe vorgesehen:

1. Zwischen Groß-Lichterfelde und Zehlendorf an der Kreuzung mit der großen Ringstraße,
2. zwischen Friedenau und Steglitz,
3. am Bahnhof Ebersstraße bei der Kreuzung mit der Ringbahn,
4. an der Luckenwalder Straße bei der Kreuzung mit der Hochbahn,
5. am Brandenburger Tor,
6. am Bahnhof Friedrichstraße,
7. an der Linienstraße,
8. an der Kreuzung der Liesen- und der Gartenstraße,
9. an der Bornholmer Straße.

Der Bahnhof Großgörschenstraße der Wannseebahn ist näher an den Ringbahnhof Schöneberg gerückt und für beide Bahnhöfe ein gemeinsamer zweiter Zugang vorgesehen (Tafel III).

Die heutigen Abstellanlagen der Wannseebahn können für den Güterverkehr freigemacht werden; Ersatz ist weiter außerhalb zu schaffen.

Das heute im Potsdamer Bahnhof einmündende Ferngleispaar soll für Expresßvorortzüge von und nach Potsdam (Werder usw.) freigemacht werden. Die Züge würden ab Potsdam nur in Neu-Babelsberg, im neuen Bahnhof zwischen Wannsee und Klein-Machnow (Tafel VI), in Zehlendorf-West und in Ebersstraße halten.

Expresß-
vorortzüge.

Die Lehrter Vorortbahn endigt heute an ungünstiger und abgelegener Stelle, die Weiterführung nach dem Leipziger Platz ist wünschenswert. Tafel III enthält einen Vorschlag, nach dem die Bahn unterirdisch neben dem Tunnel der Nord-Süd-Fernbahn unter der Spree und dem Königsplatz hindurch bis zum Bahnhof „Brandenburger Tor“ fortgeführt und daselbst mit schienenfreier Kreuzung und besonderen Bahnsteigen an die verlängerte Wannseebahn angeschlossen wird. In der Regel werden die von der Lehrter Vorortbahn kommenden Züge hier umkehren, wobei ohne Bahnsteigwechsel umgestiegen werden kann; durch einfache Weichenverbindung ist aber auch Gelegenheit geboten, Züge nach der Wannseebahn weiterzuführen. Der Bahntunnel ist auf der Strecke Brandenburger Tor—Potsdamer Platz viergleisig, und zwar dienen die mittleren Gleise für das Umkehren und Bereitstellen der Züge. Gleichzeitig ist ein bequemes Umsteigen auf die Schnellbahnen ermöglicht.

Lehrter Vorort-
bahn und deren
Anschluß an die
Wannseebahn.

Ein neuer Bahnhof ist beim Ringbahnhof Beußelstraße vorgesehen.

Die Vorortbahn nach Groß-Lichterfelde-Ost, die von der Staatsbahnverwaltung bereits mit elektrischem Betriebe versehen ist, erhält auf dem Potsdamer Vorortbahnhof den jetzt von der Ringbahn benutzten westlichen Bahnsteig. Die Bahn wird zunächst bis Teltow weitergeführt. Neue Bahnhöfe sind vorgesehen:

Vorortbahn nach
Groß-Lichter-
felde-Ost.

1. Bei der Kreuzung mit der Hochbahn (Luckenwalder Straße),
2. Berlin-Süd (Fernbahnhof),
3. Groß-Lichterfelde-Süd,
4. am Endpunkt in Teltow.

Der jetzige Bahnhof Yorkstraße ist unmittelbar neben den dort neu zu errichtenden Fernbahnhof gelegt.

Die Vorortbahn nach Zossen benutzt künftig den jetzt mit der Bahn nach Groß-Lichterfelde-Ost gemeinsamen Bahnsteig allein.

Vorortbahn
nach Zossen.

Neue Stationen sind anzulegen:

1. An der Luckenwalder Straße bei der Kreuzung mit der Hochbahn,
2. in Berlin-Süd (Fernbahnhof),
3. in Lankwitz bei der Kreuzung mit der Mariendorfer Straße,
4. zwischen Zehlendorf und Groß-Lichterfelde, bei der Kreuzung mit der großen Ringstraße.

Auf der **Görlitzer Bahn** kann nach der Verlegung des Fernverkehrs auf die Stadtbahn der Vorortverkehr zwischen Grünau und Görlitzer Bahnhof erheblich erweitert werden. Da der jetzige Endbahnhof in Berlin etwas abseits liegt, soll die

Vorortverkehr
auf der
Görlitzer Bahn.

Fortführung
bis zum
Kottbuser Tor.

Bahn bis an das innenstädtische Schnellbahnnetz weitergeführt werden. Es wird vorgeschlagen, sie mittels einer Rampe auf eisenbahnfiskalischem Gelände zu senken und als Untergrundbahn bis zu einem neuen Endbahnhof am Kottbuser Tor fortzuführen (Tafel II und Abb. 7). Dadurch würde ein bequemer Anschluß an die drei dort kreuzenden Schnellbahnlinien geboten.

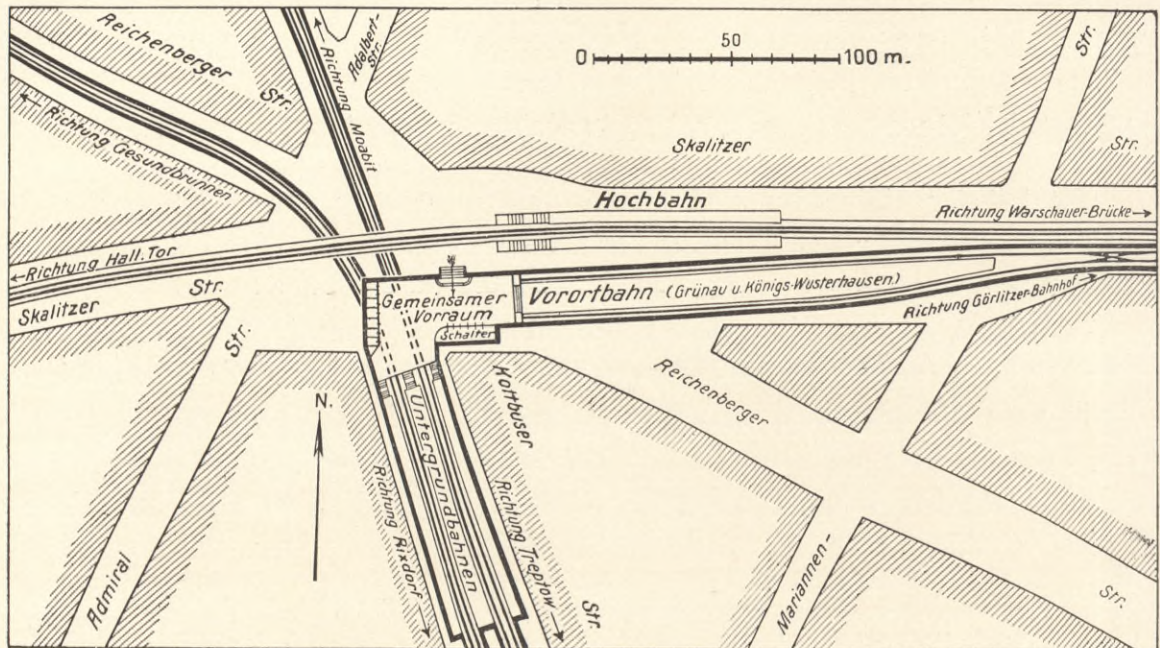


Abb. 7. Weiterführung der Görlitzer Vorortbahn nach dem unterirdischen Gemeinschaftsbahnhof am Kottbuser Tor.

Neue Stationen sind vorgesehen am Kottbuser Tor, am Görlitzer Bahnhof, an der Eisenstraße und an der Parkstraße.

Der heutige Endbahnhof der Görlitzer Bahn soll vorerst erhalten bleiben, damit daselbst ein Teil der Züge nach Bedarf endigen kann.

Die Überleitung der Vorortzüge von Grünau auf das dritte Gleispaar der Stadtbahn erfolgt durch ein besonderes Gleispaar mit eigenen Bahnsteigen in den Stationen Treptow und Stralau-Rummelsburg (vergl. Abb. 6).

Die vorhandene Verbindung der Grünauer Vorortstrecke mit der Ringbahn zwischen den Stationen Baumschulenweg und Rixdorf ist seit 1910 auch für den Personenverkehr ausgebaut worden; auf dieser Strecke ist ein Zwischenbahnhof angeordnet. Ferner wird vorgeschlagen, die von Niederschöneweide ausgehende Zweigbahn nach Spindlersfeld zu verlängern und etwa bei Cöpenick mit der Vorortbahn nach Erkner in Verbindung zu bringen; dadurch würden die Vorortbahnen nach Grünau und Erkner über die Gleise des Südrings direkten Anschluß nach dem Potsdamer Bahnhof bzw. den westlichen Vororten und Spandau erhalten, was besonders dem Ausflugs- und Sonntagsverkehr zustatten käme und zur Entlastung der Stadtbahn beitragen würde (vergl. Tafel I).

Verbindungen
Potsdamer Bhf.—
Grünau
bezw.
Spindlersfeld—
Erkner.

Vorortbahnen
Berlin—Erkner
und
Berlin—Straus-
berg.

Vorortbahnen Berlin—Erkner und Berlin—Strausberg. Diese beiden Bahnen werden in seitheriger Weise bis zum Schlesischen Bahnhof geführt und dann auf das dritte Gleispaar der Stadtbahn geleitet. Dem Verkehrsbedürfnis entsprechend soll an der Kreuzung mit der Warschauer Straße ein neuer Vorortbahnhof erbaut

werden, was sich durch Beseitigung einiger Gleise des Abstellbahnhofes für die westlichen Fernzüge ermöglichen läßt. Der Vorortverkehr nach Strausberg wäre bis Dahmsdorf—Müncheberg auszu dehnen.

Kremmener Bahn. Auf der Kremmener Bahn ist der Vorortverkehr bis Velten bzw. Kremmen auszu dehnen und nach Bedarf dafür ein besonderes Gleispaar zu bauen. An der Spandauer Straße in Borsigwalde ist ein neuer Bahnhof vorgesehen.

Kremmener Bahn.

Zu Vorortbahnen auszubauende Klein- und sonstige Bahnen. Als solche kommen in Betracht:

1. Rixdorf—Mittenwalde.

Rixdorf—
Mittenwalde.

Die am Ringbahnhof Hermannstraße anschließende Kleinbahn soll an der Kreuzung mit der durch die Hasenheide geplanten Stadtschnellbahn (siehe S. 31 Nr. 4) einen neuen Bahnhof gemeinsam mit der Ringbahn erhalten. Die Möglichkeit, diese Vorortbahn in der Richtung Potsdamer Bahnhof bzw. Spandau an die Ringbahn anzuschließen, ist in Tafel II punktiert angedeutet. Ebenso soll auch im Bahnhof Hermannstraße eine Verbindung mit den Ringgleisen hergestellt werden, um Züge eventl. auch nach dem Nordring leiten zu können. In Britz sind zwei neue Bahnhöfe vorgesehen.

2. Wriezener Bahn bis Werneuchen.

Wriezener Bahn.

Die Züge wären über Lichtenberg auf die Stadtbahngleise zu führen und nach Bedarf zu vermehren.

3. Reinickendorf—Basdorf—Liebenwalde.

Reinickendorf—
Basdorf—Lieben-
walde und
Gr.-Schönebeck.

4. „ „ —Gr.-Schönebeck.

Die Züge der Linien 3 und 4 sind nach Bedarf in den Stettiner Bahnhof einzuführen. Die verfügbaren Gleise dürften hierfür ausreichen.

b) Neuere Schnellbahnen mit elektrischem Betrieb.

(Tafel II.)

Für die neueren Schnellbahnen, die naturgemäß nur elektrisch betrieben werden, ist die unterirdische Linienführung möglichst auf das Gebiet innerhalb der Ringbahn und auf engere Straßen beschränkt, während in breiteren Straßenzügen und in den Außengebieten Hochbahnen und Einschnitt- oder Dammbahnen in Betracht kommen. Bei der Plangestaltung ist berücksichtigt, daß die Schnellbahnen je nach Erfordernis in passend gewählten Umsteigebahnhöfen den Verkehr in bequemer Weise miteinander austauschen können.

1. Linien der Hochbahngesellschaft. Grundnetz. Den Schwerpunkt des heutigen Netzes bildet das Gleisdreieck, in dem die Verkettung dreier Linienzüge erfolgt, von denen einer nach Osten, der zweite nach Westen, der dritte nach der Stadtmitte gerichtet ist. Da diese Linienverkettung das Unternehmen in seiner Leistungsfähigkeit beeinträchtigt, ist die Auflösung des Gleisdreiecks in der

Linien der Hoch-
bahngesellschaft.
Grundnetz.

Weise beschlossen, daß die Ostlinie von der Linie West-Mitte losgelöst und mit besonderem Gleispaar selbständig über die letztere hinweg nach dem Bahnhof Wittenbergplatz geführt wird. Dadurch wird das heutige Netz in zwei getrennte Linien zerlegt, und zwar in die Stammlinien Wittenbergplatz—Berlin Mitte (Linie 1 auf Tafel II) und Wittenbergplatz—Warschauer Brücke (Linie 2), die für die Folge den Grundstock des Unternehmens der Hochbahngesellschaft bilden werden. Diese beiden Stammlinien werden sich an der Stelle des Gleisdreiecks in einer neu anzulegenden Turmstation „Luckenwalder Straße“ schienenfrei überschneiden. Sie berühren sich in dem Gemeinschaftsbahnhof Wittenbergplatz, wo sie sich nach Westen und Südwesten hin in drei Zweige: 1. nach Alt-Charlottenburg und Neuwestend (Westendlinie), 2. nach Wilmersdorf und Dahlem (Dahlem—Wilmersdorfer Bahn) und 3. nach dem Kurfürstendamm gabeln. Die Stammlinie Wittenbergplatz—Berlin Mitte teilt sich im Bahnhof Klosterstraße in die beiden Zweige nach der Schönhauser Allee und der Frankfurter Allee, die sich auf dem Alexanderplatz in einer unterirdischen Turmstation überschneiden. Die Stammlinie Wittenbergplatz—Warschauer Brücke kann sich infolge der örtlichen Verhältnisse an ihrem östlichen Ende nur mittels Flachbahnen (Straßenbahnen) verzweigen.

Der Gesellschaft ist behördlicherseits die Verpflichtung auferlegt worden, die verkehrstärkere der beiden Stammlinien (vom Wittenbergplatz nach Berlin-Mitte) im Falle späterer Überlastung durch ein weiteres selbständiges Gleispaar zu verstärken, dessen Anschluß an den Bahnhof Wittenbergplatz bei dem jetzigen Umbau dieses Bahnhofs bereits mithergestellt wird. Für diese Ergänzungslinie käme, da sich die Entlastung bis zum Alexanderplatz erstrecken muß, eine Linienführung vom Wittenbergplatz über den Lützowplatz nach dem Askanischen Platz (Anhalter Bahnhof), weiter durch die Kochstraße und Jerusalemmer Straße nach dem Schloßplatz und durch die Königstraße zum Alexanderplatz in Betracht, wo die Ergänzungsstrecke in der Frankfurter Allee-Linie ihre Fortsetzung finden könnte (Linie 3 auf Tafel II). Neuerdings ist darauf hingewiesen worden, daß die Ergänzungslinie noch zweckmäßiger durch die Potsdamer und Leipziger Straße geführt werden könnte.

Erweiterungen.

Erweiterungen. Die Weiterführung der verschiedenen Bahnzweige in die Außengebiete wird von dem Fortschreiten der Besiedelung abhängen. Im Entwurf sind folgende Strecken vorgesehen:

1. Vom Reichskanzlerplatz an der Grunewald-Rennbahn vorbei durch das der Bebauung zu erschließende Gelände Neuwestends nach Spandau (Westendlinie).
2. Vom Wilhelmplatz über den Gustav-Adolf-Platz, die Kaiserin Augusta-Allee und den Nonnendamm — gegebenenfalls vorerst zum Teil als Tramschnellbahn — nach Spandau (Nonnendammlinie); die Strecke 2 soll mit der Linie 1 im Spandauer Gebiet zu einer Schleife vereinigt werden.
3. Vom Endpunkt der Dahlem-Wilmersdorfer Bahn bis zum Vorortbahnhof Zehlendorf-Beerenstraße.
4. Vom Kurfürstendamm durch Wilmersdorf und Schmargendorf bis Dahlem (Kurfürstendammbahn); diese Bahn würde namentlich den Ausflugs- und Sonntagsverkehr nach dem Grunewald fördern.

5. Von der Schönhauser Allee über Pankow bis Niederschönhausen (Pankower Bahn).
6. Von der Frankfurter Allee über Lichtenberg in das Gebiet von Friedrichsfelde (Lichtenberger Bahn).

2. Nord-Süd-Linie (Stadtgemeinde Berlin). Die von der Stadt Berlin im Zuge der Friedrichstraße geplante Nord-Süd-Linie wird sich südwärts nach Rixdorf und Tempelhof verzweigen. Der Rixdorfer Zweig biegt am Halleschen Tor durch die Blücherstraße oder erst an der Gneisenaustraße nach der Hasenheide ab und folgt dann der Berliner Straße bis zum Bahnhof Rixdorf der Ringbahn; von hier ist eine Fortführung in das Gebiet von Britz vorgesehen. Der Tempelhofer Zweig geht durch die Belle-Alliance-Straße und den der Bebauung zu erschließenden Teil des Tempelhofer Feldes, kreuzt am Bahnhof Tempelhof die Ringbahn, durchzieht das südliche Tempelhofer Gemeindegebiet, um später in das Mariendorfer Gelände einzutreten; hierzu ist ein neuer Straßenzug benutzt, der in der Mitte zwischen der Zossener Vorortbahn und der Rixdorf-Mittenwalder Bahn verläuft. Nordwärts ist die Schnellbahn im Zuge der Müllerstraße bis nach Tegel fortgesetzt, wodurch auch eine Verbindung mit der Kremmener Vorortbahn ermöglicht wird.

Nord-Süd-Linie.

3. Schnellbahn Moabit—Treptow (Stadtgemeinde Berlin). Die Änderung der Fern- und Vorort-Bahnanlagen am Lehrter Bahnhof, ferner die Rücksicht auf die Anlage zweckmäßiger Umsteigebahnhöfe und die Berührung wichtiger Verkehrspunkte gaben Anlaß, für die von der Stadt Berlin geplante Linie Moabit—Treptow zwischen Dönhoffplatz und Königsplatz eine andere Führung vorzuschlagen. Die Bahn folgt der Behren- und Wilhelmstraße, unterfährt in der Straße „Unter den Linden“ die Verlängerung der Schöneberger Bahn, um mit letzterer gemeinsam den wichtigen Verkehrspunkt der geplanten Vorortbahnen am Brandenburger Tor zu fassen. Von der Berliner Weichbildgrenze setzt sich die Bahn in das Nordgebiet von Charlottenburg fort, wo sie die Nonnendammlinie in einem Gemeinschaftsbahnhof berührt. In südöstlicher Richtung ist die Fortführung in das Gebiet von Rixdorf und Treptow vorgesehen, wo das der Stadt Berlin gehörige umfangreiche Gelände der Bebauung erschlossen würde.

Schnellbahn
Moabit-Treptow.

4. Schnellbahn Gesundbrunnen—Rixdorf. Diese Bahn durchzieht die dichtbevölkerte Osthälfte Berlins in wesentlich nordsüdlicher Richtung. Sie beginnt in Reinickendorf als Hochbahn, senkt sich nach Überschreitung der Ringbahn beim Bahnhof Gesundbrunnen (vergl. Abb. 5) im Humboldthain zur Untergrundbahn hinab, folgt der Brunnenstraße, unterfährt die Stadtbahn im Zuge der Kaiser-Wilhelm-Straße, führt durch die Neue Friedrichstraße und — nach Unterschreitung der Spree — in ziemlich gerader Linie zum Kottbuser Tor. Sie kreuzt den Landwehrkanal im Zuge des Kottbuser Dammes, um auf dem Hermannplatz vorläufig zu endigen. Demnächst wäre ihre Verlängerung durch das der Bebauung zu erschließende Gelände der Hasenheide und des östlichen Randes des Tempelhofer Feldes bis zur Ringbahn und in späterer Zeit längs der Mariendorf—Britzer Gemeindegrenze bis zur Tempelhofer Bahn in Aussicht zu nehmen.

Schnellbahn
Gesundbrunnen—
Rixdorf.

Schnellbahn
Nollendorfplatz—
Landsberger
Allee.

5. Schnellbahn Nollendorfplatz—Landsberger Allee. Die westlichen und südwestlichen Vororte entbehren der Schnellverbindung mit dem Tiergarten und Moabit. Von dem Verkehrsknotenpunkt Nollendorfplatz ab, über den von Westen und Südwesten drei Schnellbahnlinien geführt sind, soll diese Ringlinie als Untergrundbahn durch die Maaßenstraße, über den Lützowplatz, durch die Hofjägerallee, über den Großen Stern und durch die Paulstraße nach der Invalidenstraße geleitet werden. Die Linie schwenkt dann in die Elsasser Straße ab, verfolgt die Lothringer, Josty- und Gollnowstraße bis zum Büschingplatz und zieht sich durch die Landsberger Allee und die Landsberger Chaussee in das Gebiet der östlichen Vororte.

Schöneberger
Bahn.

6. Schöneberger Bahn. Diese von der Stadtgemeinde Schöneberg erbaute Bahn ist durch Berlin nach Weißensee verlängert gedacht. Sie geht vom Nollendorfplatz durch die Motz- und Genthiner Straße, zieht sich am Landwehrkanal entlang bis zur Potsdamer Brücke, um durch die Viktoriastraße und Siegesallee den Gemeinschaftsbahnhof am Brandenburger Tor zu erreichen. Weiter folgt sie der Straße „Unter den Linden“, erreicht über die Museumsinsel den Bahnhof Börse, sodann längs der Stadtbahn den Alexanderplatz und dringt durch die Neue Königstraße und die Greifswalder Straße in das Gebiet von Weißensee und der nordöstlichen Vororte ein. Im Süden ist die Bahn durch das Schöneberger Südgelände bis nach Steglitz und Lankwitz verlängert.

C. Straßenbahnen.

Der Straßenbahnverkehr würde durch die im allgemeinen Grundlinienplan vorgesehenen durchgehenden Straßenzüge und Durchbrüche wichtige Verbesserungen erfahren. Der zwischen der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn im Jahre 1911 abgeschlossene Vergleich vermehrt die Zahl der letzterer zur Benutzung überlassenen Straßen, so daß auch jetzt schon den vorhandenen Bahnverbindungen zahlreiche neue hinzugefügt werden können. In der Innenstadt werden die von der Stadt Berlin zu bauenden Straßenbahntunnel auf dem Franz-Josef-Platz und am Brandenburger Tor wesentlich zur Verbesserung des Straßenbildes beitragen. In

Abb. 8 ist gezeigt, wie am Brandenburger Tor die Straßenbahnen vom Vorplatz entfernt und in die Grünflächen und Tunnel verlegt werden können; aber auch eine

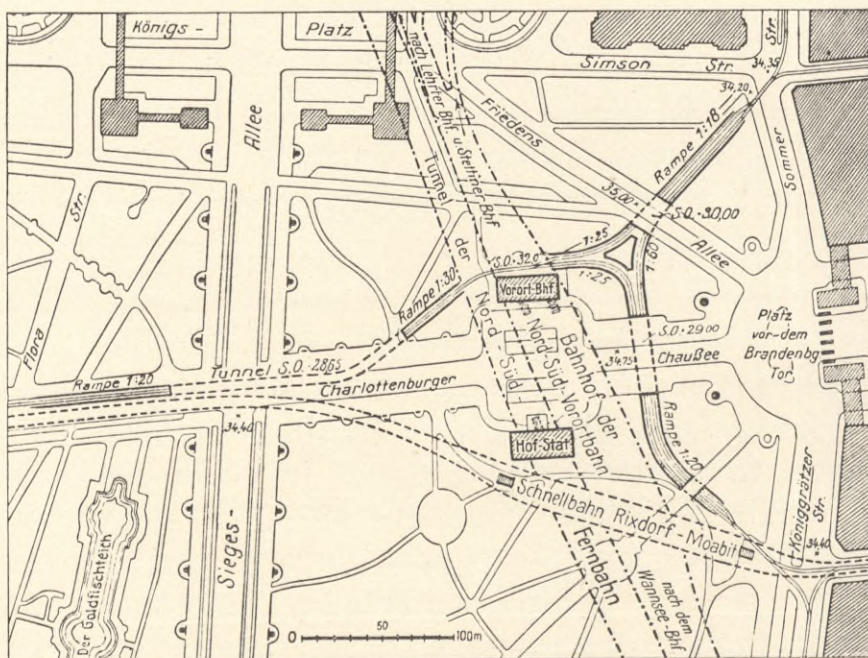


Abb. 8. Tunnelanlagen für die Straßenbahn am Brandenburger Tor.

Straßenbahnen
am Branden-
burger Tor.

entfernt und in die Grünflächen und Tunnel verlegt werden können; aber auch eine

vorläufig nur oberirdische Führung nach diesem Plan würde schon als erhebliche Verbesserung angesehen werden können. *)

Zur Erleichterung des Verkehrs der Vororte untereinander und zu ihrer Verbindung mit den Vorortstationen ist eine Ringlinie (vergl. Tafel I und II) vorgesehen, die auf eigenem Bahnkörper, möglichst auf Grünstreifen, anzulegen und zweckmäßigerweise auch für die Beförderung von Reisegepäck einzurichten wäre. Sie folgt zwar im wesentlichen den Hauptverkehrsstraßen, berührt aber auch an vielen Stellen die Grünflächen, die von der Bevölkerung zur Erholung aufgesucht werden. Wichtige Radialstraßen werden über die Ringlinie, die sich in den breiten Grünanlagen leicht senken läßt, hinweg geführt. Wo die örtlichen Verhältnisse es zulassen, sind an ihr Automobilfahrbahnen entlang geführt, die gemeinsam mit ihr die Radialstraßen unterfahren (vergl. die Straßenquerschnitte e und f in Abb. 3). Auf diese Weise wird für die von außerhalb kommenden Automobilwege ebenfalls eine Ringverbindung geschaffen. Während die Ringstraßenbahn in den Ortschaften möglichst die Verkehrsknotenpunkte berührt, müssen die Automobilwege um die Ortschaften herum geleitet werden. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß, wie bei allen Ringlinien, so auch hier die Bedeutung der in Vorschlag gebrachten Ringstraßenbahn naturgemäß in erster Linie im Teilstreckenverkehr beruht.

Außenringlinie.

Kreuzungen der Ringlinie mit Radialstraßen.

Autostraßen.

D. Straßen und Straßendurchbrüche.

(Vergl. Tafel V.)

Das Straßennetz einer Großstadt soll so geordnet sein, daß die Verkehrszentren durch übersichtliche, möglichst kurze und direkte Wege miteinander verbunden sind. Knotenpunkte sind zur Vermeidung lokaler Stauungen so aufzulösen, daß sie den Verkehr gut verteilen. Um diesen Forderungen zu entsprechen, bedarf das vorhandene Straßennetz zahlreicher Änderungen und Ergänzungen, deren Durchführung vielfach zur Erweiterung bestehender Straßenzüge, stellenweise zur Durchlegung neuer Straßenverbindungen nötig. Namentlich in der Innenstadt liegen in dieser Beziehung noch große Aufgaben vor, deren Lösung trotz der hohen Kosten mit allem Nachdruck anzustreben ist. Dementsprechend sind für eine Reihe der wichtigsten Verkehrspunkte besondere Vorschläge gemacht, die im Abschnitt V dargestellt sind. Um über die notwendigen neuen Straßenverbindungen und Durchbrüche (vergl. Tafel V) ein klares Bild zu gewinnen, sind sie im Anhang (S. 69) besonders zusammengestellt.

Notwendigkeit von Straßendurchbrüchen.

Tafel V.

*) In Abb. 8 ist die Führung des Straßenbahntunnels und der Schnellbahn Moabit—Rixdorf gezeigt, wie sie im Wettbewerbsentwurf vorgeschlagen waren. Würde die durch neuere Anregungen gegebene Verlegung der genannten Schnellbahn und der Verlängerung der Schöneberger Bahn in die »Linden«, wie auf Tafel II dargestellt, zur Durchführung gelangen, so würde der Straßenbahntunnel aufzugeben sein und würde es alsdann bei der bloßen Umlegung der Straßenbahnlinien sein Bewenden haben.

E. Wasserwege und Schiffsverkehr.

- Schiffahrt. **Allgemeines.** Durch den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin, den Teltowkanal, die Spree und die Havel wird im Verein mit dem neu zu schaffenden Nordkanal und den zugehörigen Umschlaghäfen und Eisenbahnanschlüssen auch einem künftig verdreifachten, ja selbst verzehnfachten Verkehrsbedürfnis zu Wasser in ausreichender Weise genügt werden.
- Wassersport. Dem Sportbedürfnis dienen ausreichend die Havel und die damit im Zusammenhang stehenden Seen, ferner die Oberspree, der Müggelsee usw. Es wurde deshalb davon abgesehen, etwa die Grunewaldseen für Sportzwecke miteinander und mit der Havel in Verbindung zu bringen, um so mehr, als diese Verbindung im Falle des durch weiteres Wachstum Groß-Berlins eintretenden Bedürfnisses wohl immer möglich bleibt, weil es sich um Gebietsteile handelt, welche sowieso als freie Wald-, Wiesen-, Graben- und Moorflächen liegen bleiben sollen.
- Vorflutanlagen. Dagegen ist es außerordentlich wichtig, die Vorflutgräben jeder Art offen und in gutem Stande zu erhalten, sowie nötigenfalls eine Korrektur derselben eintreten zu lassen. Es wird daher auf den Bestand dieser Gewässer im Norden und Süden besonderer Wert gelegt und betont, daß im Norden Panke und Wuhle, im Süden Nuthe und Notte als wichtige Vorfluter erhalten bleiben müssen.
- Erhaltung und Verwendung der Vorflutgräben. Um die in Groß-Berlin vorhandenen Vorflutgräben zur Belebung der Landschaft und für Zwecke der Kanalisation zu verwenden, sind sie nach Instandsetzung und Regulierung als offene Wasserläufe zu belassen. Zu beiden Seiten sind Park- und Wiesenflächen angelegt. Auch sind zum Teil die Wasserläufe in Sammelbecken und Seen übergeleitet (vgl. Pankow, Schloßteich), sodaß auch bei den stärksten Regengüssen diese oberirdischen Entwässerungsanlagen für die Ableitung der Regenwässer aus den Orten und Siedlungen ausreichen. Es ist dann die Möglichkeit vorhanden, daß alle an diesen oberirdischen Wasserläufen liegenden Orte sich der für sie einfacheren und billigeren Trennkanalisation zuwenden, soweit nicht ein Anschluß an das Mischkanalisationssystem benachbarter größerer Gemeinwesen zweckmäßiger erscheint.
- Erleichterung der Kanalisation.
- Nordkanalprojekt von 1900. **Der Nordkanal** (Tafel IV). Im Jahre 1900 hatte der Königliche Baurat Düsing eine Denkschrift*) bearbeitet, welche die Schaffung eines Zentralhafens im Norden Berlins, namentlich aber die Schaffung eines Berliner Nordkanals bezweckte, der die Spree von Cöpenick aus mit dem Tegeler See verbinden sollte.
- Notwendigkeit der Trassenfestsetzung. Beim Studium der damals vorgeschlagenen Kanallinie ist man überrascht, wie verbaut heute schon der vor 10 Jahren noch mögliche Weg ist, sodaß die Trasse nunmehr an vielen Stellen weit nach Norden ausweichen muß — z. B. bei Weißensee um 3,75 km, bei Pankow-Heinersdorf um 4,50 km —, um an jetzt bebauten Gebieten vorbeizukommen. Wenn die bei den gleichen Ausgangspunkten noch mögliche Trasse nicht jetzt definitiv festgesetzt und das erforderliche Terrain freigehalten wird, ist es nach weiteren 10 bis 15 Jahren mit der Durchführungsmöglichkeit eines Nordkanals über-

*) Nordkanal Berlin, Denkschrift, bearbeitet vom Königlichen Baurat Düsing, Berlin 1900; Druck F. W. Meyer, N., Chausseest. 67.

haupt vorbei. Die Gründe, welche in der Denkschrift über die Notwendigkeit des Kanals entwickelt wurden, gelten heute in verstärktem Maße. Es kommen dabei noch weitere sehr gewichtige Umstände in Betracht. Wie der Teltowkanal einen wesentlichen Faktor für die Vorflut der Entwässerungsanlagen der südlichen Vororte darstellt, ist es nur durch den Nordkanal möglich, die Vorflutfrage der nördlichen Vororte in einer für alle Zeit zufriedenstellenden Weise zu lösen. Nicht allein, daß für die vielen im Norden Berlins neu entstehenden Siedlungen die Vorflutfrage für den Regenwasserablauf durch den Nordkanal geregelt wird, es wird auch die Frage des Ausbaues und der Regulierung der Panke durch den Kanal einer sehr befriedigenden Lösung entgegengeführt. Durch den Nordkanal wird die Panke einschließlich der Hochwässer aus ihrem großen, nördlichen Niederschlagsgebiete abgefangen, wodurch sich die ganze Pankeregulierung für die Stadt Berlin erübrigt und nur noch ein einfacher und billiger Ausbau dieses Wasserlaufes für die Abführung der verhältnismäßig geringen Flutwässer südlich des Kanals notwendig wird. Dadurch werden Millionen erspart. Die nach Süden fallenden Abflußgräben der nördlichen Gebiete, vorhandene, zum Teil zu erweiternde Rieselfelder und Abwässerreinigungsanlagen finden in dem künftigen Nordkanal eine bequeme und sehr geeignete Vorflut.

Gründe
für den Bau des
Nordkanals.

Pankeregulierung
und Nordkanal.

In noch höherem Maße als der Teltowkanal für die Industriebezirke im Süden wird der Nordkanal der bequeme Transportweg für die im Norden Berlins sich ausdehnenden Fabrikniederlassungen sein. Er wird ferner im Verein mit dem Teltowkanal eine gute Verbindung der Oberspree mit der Havel, außerdem aber mit dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin bilden. Die beiden Kanäle werden den an sich geringen Durchgangsverkehr von der Oberspree nach der Havel aufnehmen und die Spree innerhalb Berlins von dem in künftigen Zeiten stark anwachsenden Lokalverkehr entlasten. Hierzu wird auch der Umstand wesentlich beitragen, daß eine Abwanderung der jetzt noch vielfach im Stadtgebiet Berlins liegenden gewerblichen Anstalten und Fabriken nach Norden, Osten und nach Teilen des Teltowkanal-Gebietes, sowie nach dem Gelände des Großschiffahrtsweges stattfinden wird. Dadurch ist für die Zukunft die Möglichkeit gegeben, einen regelmäßigen Personen-Schiffsverkehr auf der Spree im Innern Berlins einzurichten, der im Laufe der Zeit zu einem Bedürfnis werden kann.

Der Nordkanal
und das nördliche
Fabrikgelände.

Entlastung
der Spree.

Es ist nicht erforderlich, den Nordkanal, an dessen Ufern Park- und Grünstreifen mit Fabrikanlagen abwechseln sollen, gleich voll auszubauen. Es erscheint indessen unbedingt notwendig, seine Trasse schon jetzt festzulegen und dadurch jede damit nicht im Einklang stehende Bebauung zu verhindern, damit künftig, sei es in zwei Jahrzehnten oder selbst noch später, wenn die Notwendigkeit zum Kanalbau eintreten wird, auch noch die Möglichkeit seiner Durchführung vorhanden ist. Es wird vorgeschlagen, noch etwas weiterzugehen, und den Kanal mit vereinfachtem Querprofil von geringerer Tiefe schon jetzt als Vorflutgraben nach dem Tegeler See, eventuell auch nach der Oberspree bei Cöpenick auszubauen, sodaß die Vorteile des Kanals für die Entwässerung bald dem ganzen Norden von Groß-Berlin zugute kommen. Die für den endgültigen Kanal erforderlichen Streifen würden für Grünanlagen oder Laubenkolonien vorläufig recht gute Verwendung finden können.

Sicherung der
künftigen Durch-
führung.

Vorläufiger
Ausbau als
Vorflutgraben.

Die Führung des Kanals, seine Querprofile — als Vorflutgraben und als späterer Schiffahrtskanal — sowie das Längenprofil gehen aus Tafel IV hervor.

Tafel IV.

Schiffahrtskanal
und Industrie-
bahn.

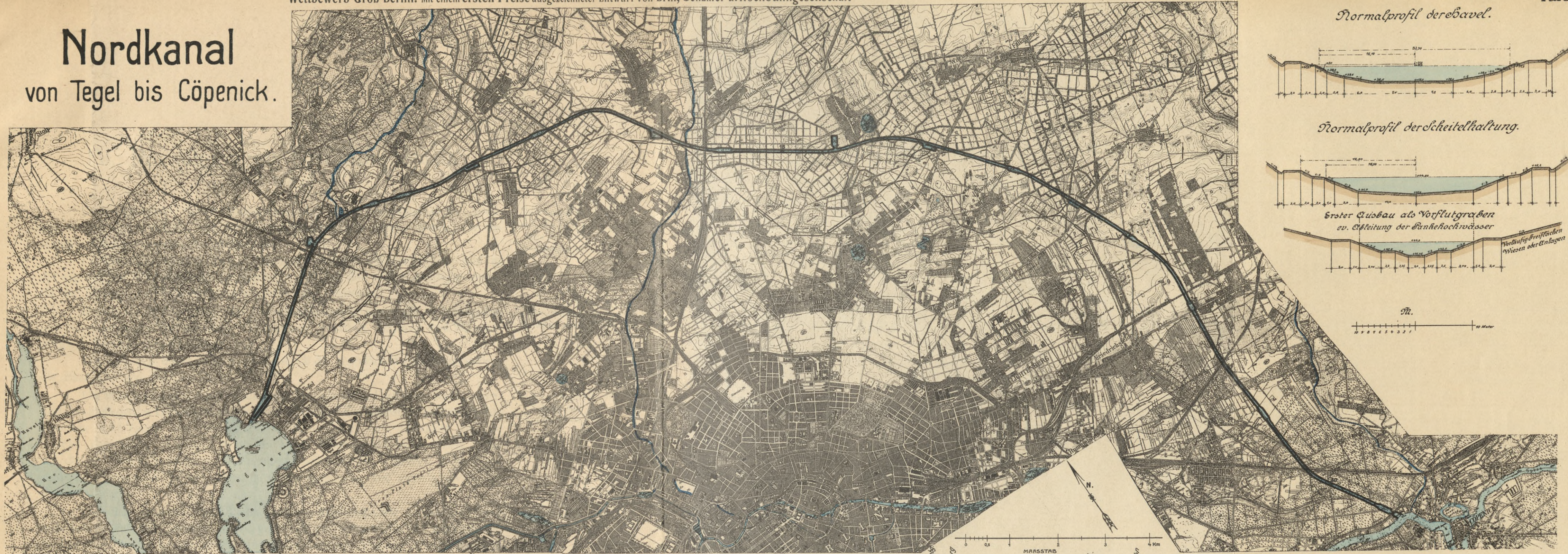
Technische
Einzelheiten.

Zwischen dem Teltowkanal und dem künftigen Nordkanal besteht eine gewisse Übereinstimmung, indem beide schließlich von fortlaufenden Industrie- und Anschlußbahnstrecken begleitet sein werden, nur mit dem Unterschied, daß im Norden die Industriebahn des Kreises Niederbarnim schon vorhanden ist, während im Süden zuerst der Kanal erbaut wurde, dem nach und nach die Bahngleise folgten. Schiffahrtskanäle und Industriebahnen erfordern und ergänzen sich eben gegenseitig.

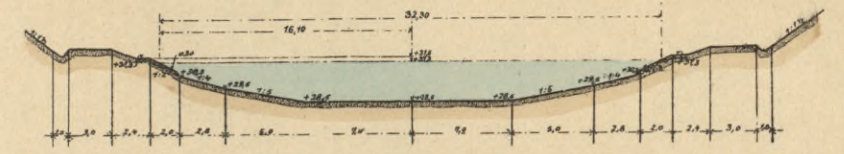
Nachstehend noch einige technische Angaben. Bei der Trassierung ist darauf gesehen worden, daß bei geringster Erdbewegung möglichst unbebaute Gebiete berührt werden. Zum großen Teil fällt der neue Schiffahrtskanal in Berliner Riesengebiet, welches an dieser Stelle ohnehin für die Bebauung und den Grüngürtel zu erschließen ist und wofür weiter im Norden Ersatz gesucht werden muß. (Vgl. Abschnitt IX, Rieselfelder.) Ferner ist auf gute Anschlüsse an die bestehende Industriebahn sowie an die Nord- und Ostbahn gesehen worden. Da der Kanal gleichsam eine Fortsetzung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin in die nördlichen Industriegebiete Berlins darstellt, ist auch das gleiche Querprofil des Großschiffahrtsweges (geeignet für 600-t-Kähne) für den Nordkanal gewählt worden, sodaß die Kähne ohne Umladung bis zur Oberspree gelangen können, wenn auch der Nordkanal weniger als Durchgangskanal, denn als Zubringer und Aufschlußtransportweg für das von ihm berührte Gebiet gedacht ist. Der Kanal beginnt am Tegeler Hafen mit + 31,3 NN. Sommerstau. Diese „Havelhaltung“ geht bei km 5,5 in der Nähe von Lübars mittels einer Schachtschleuse auf die Scheitelhaltung mit dem Wasserspiegel + 44,0 über und führt durch eine weitere Schachtschleuse bei Friedrichsfeld-Biesdorf — km 25,1 — auf die Spreehaltung mit + 32,30 MW. Das Niveau der Scheitelhaltung ist zu + 44,0 NN. gewählt, damit noch eine gute Entwässerung der nördlichen Gebiete möglich ist, ohne einen zu tiefen Einschnitt in dem durchschnittlich + 50 NN. liegenden Gelände zu erhalten. Die Berechnung hat ergeben, daß die Speisewasserversorgung durch die Panke völlig ausreichend geschieht. Die Panke wird in ihrer südlichen Fortsetzung durch eine kleine Schleuse mit dem Kanal verbunden, sodaß von dem Kanal bzw. dem Graben aus von Zeit zu Zeit Spülungen des Pankebettes vorgenommen werden können und das etwa nicht erforderliche Überwasser bis zu einer gewissen Maximalmenge in die Panke ablaufen kann.

Der Kanal ist 31,6 km lang, somit kürzer als der Teltowkanal, wenn er sich auch wegen der erforderlichen größeren Erdbewegung nur wenig billiger stellen wird. Die Brückenunterkanten sind 4 m über Wasser angenommen.

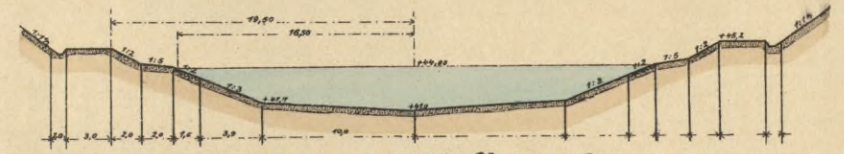
Nordkanal von Tegel bis Cöpenick.



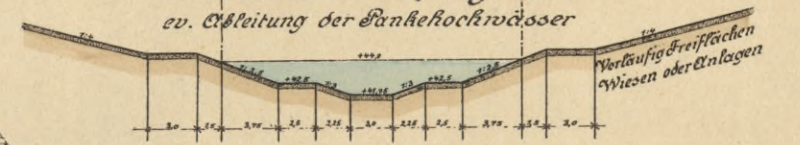
Normalprofil der Abzweigung.



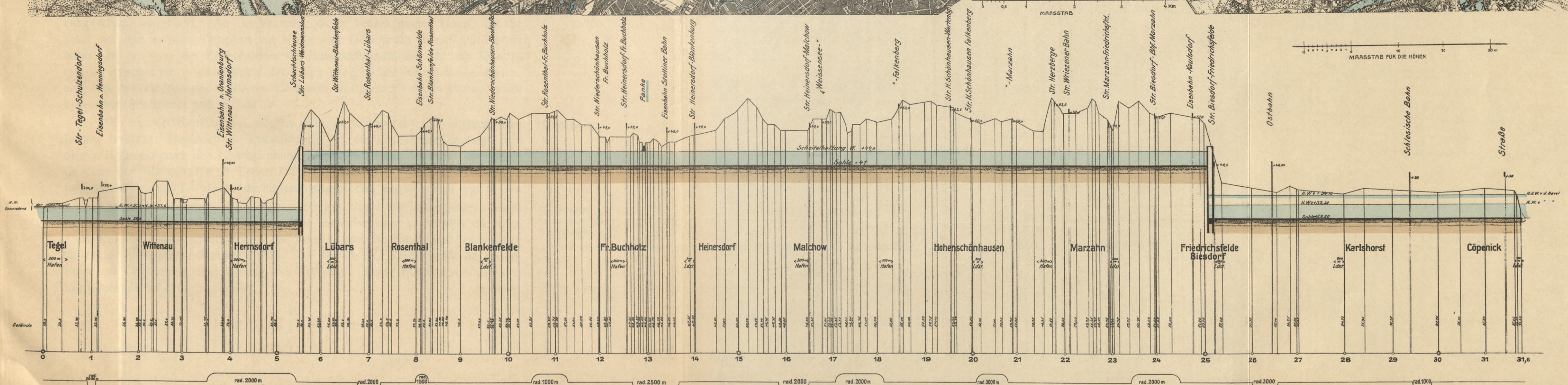
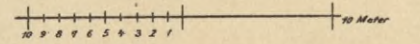
Normalprofil der Scheitelhaltung.



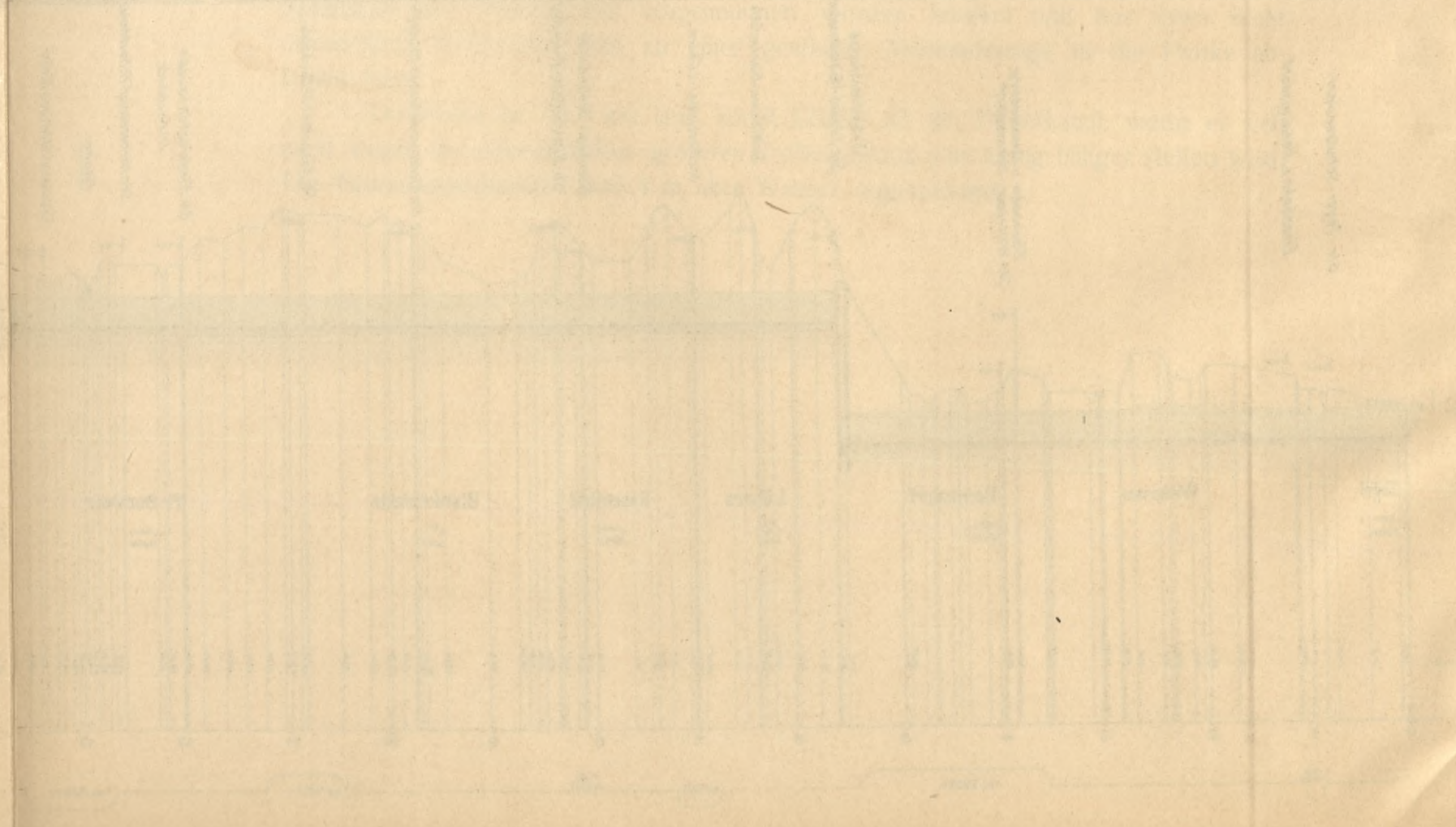
Erster Querschnitt als Vorflutgraben
zur Ableitung der Kanalhochwässer



M.



Nordkanal
von Tegel bis Cöpenick



IV. Der allgemeine Grundlinienplan.

(Vergl. Tafel I.)

Es ist wiederholt darauf hingewiesen, daß den Ausgangspunkt für einen allgemeinen Grundlinienplan die wichtigsten Verkehrslinien bilden müssen, die im vorigen Abschnitt eingehender erörtert sind.

Verkehrslinienplan als Grundlage für den Bebauungsplan.

Der Verkehrslinienplan und die dadurch gegebene Flächeneinteilung sind in die eigentlichen Bebauungsteilpläne übertragen und für die weitere Aufteilung sowie für die Straßen- und Platzgestaltung zugrunde gelegt worden.

In den Knotenpunkten des Verkehrsliniennetzes liegen die Verkehrsplätze und alle Übergangsstellen zwischen Bahnen und Straßen, Bahnen und Wasserwegen, Straßen und Wasserwegen.

Knotenpunkte des Verkehrsnetzes.

Die Maschen dieses Netzes werden durch die eigentlichen Aufteilungsstraßen, die Baublöcke und die Freiflächen gebildet.

Um in dem großen Gesamt-Stadtkörper das eigentliche Berlin von den Vororten und den umliegenden Gemeindegebieten zu scheiden und die Innenstadt markant herauszuheben, sind Grenz- und Teilungs-Straßenlinien sowie auch besonders geartete Plätze angeordnet. Dadurch wird ein klares Planbild der Stadt erzielt. Die zu diesem Zweck angelegten Grenzstraßen zwischen den einzelnen Gemeinden sind als Grünstraßen weiter unten (s. Gemeindegrenzen und Grünflächen S. 40) behandelt worden.

Tektonische Teilung des Stadtkörpers.

Um dem gesamten Groß-Berlin einen verkehrstechnisch notwendigen und äußerlich bedeutsamen Zentralpunkt zu geben, ist der Schnittpunkt der markantesten Straßenzüge Alt-Berlins, der Straße Unter den Linden und der Friedrichstraße entsprechend ausgebildet. An der Kreuzung dieser beiden großen Linien, die die Stadt wie das römische Templum mit Kardo und Dekumanus in vier Quadranten teilen, ist im Sinne des Zentralplatzes der Renaissancestadtidee oder des Quattro cantoni Palermos ein in einheitlicher Architektur ausgebildeter Kern herausgearbeitet, also ein den Forderungen moderner Großstädte durchaus dienliches Prinzip antik klassischen Städtebaues (vgl. S. 55).

Zentralpunkt.

Wo es zweckdienlich und möglich erschien, sind an der Gemarkungsgrenze Berlins besonders ausgezeichnete Platzbildungen für die Orientierung angelegt, wie dies z. B. bereits durch den Charlottenburger Brückenkopf geschehen ist. Sie liegen im Zuge der nach dem Herzen Berlins strebenden alten Staats- und Provinzialstraßen und bilden als neue Torplätze die Haupteingangspforten zur Innenstadt (vgl. S. 51).

Peripherieplätze.

Außer diesen Plätzen finden sich in der Innenstadt wie in den äußeren Stadtgebieten eine größere Anzahl sonstiger Plätze als Ortszentren (namentlich die alten Dorfauen) und Verkehrsschnittpunkte. Sie dienen je nach Bedeutung und Bestimmung als ruhige, geschlossene Architekturplätze oder ähnlich der Weichenstraße der Eisenbahn zur Orientierung und Lösung des Verkehrs. Diese Plätze sind unter den Einzelvorschlägen näher beschrieben.

Sonstige Architektur- und Verkehrsplätze.

Grünflächen und
bebaute Flächen.

Bei den Außengebieten, die zurzeit erst teilweise oder noch gar nicht bebaut sind, ist eine scharfe Scheidung des zu bebauenden und des dauernd freibleibenden Geländes erfolgt. Soweit das unbebaute Gelände nicht zu Park- und Promenadenanlagen bestimmt ist, soll es freie Natur bleiben als Wald, Wiese und Feld.

Vergrößerung der
Wiesenflächen.

Während der Wald im wesentlichen unverändert bleibt, ist das Wiesengebiet ganz beträchtlich ausgedehnt worden. Ein großer Teil der weiter nach außen hin verlegten Rieselfelder ist in Weideland umgewandelt, ferner sind viele verstreute kleine Ackerstücke oder als künftiges Bauland brach liegende Parzellen für die Grüngebiete zurückgewonnen worden.

Diese Umwandlung von Feld- in Wiesenflächen ist für die Großstadt von Bedeutung,

1. weil das wohltuende Grün der Wiesen frischer und stetiger als das der Felder ist,
2. weil es im Gegensatz zu der oft staubaufwirbelnden Feldbebauung die weitere Umgebung der Großstadt staubfrei läßt,
3. weil die Wiesen, mit Obstbau und Milchwirtschaft verbunden, der Stadtbevölkerung gesunde Nahrungsmittel frisch und billig liefern,
4. weil das Anlegen öffentlicher Wege, neuer Sportplätze, Grünschulen usw. im Wiesengelände leichter möglich ist als zwischen bebauten Feldern.

Wenn auch die Saftigkeit englischer Wiesenflächen in unserem Klima nicht zu erzielen ist, so dürfte durch eine entsprechende Wasserwirtschaft doch mehr als bisher zu erreichen sein.

Einschränkung
des Ackerlandes.

Die Zone des Kartoffel-, Rüben-, Kohl- und Getreidebaues muß selbstverständlich in Übereinstimmung mit dem idealen Zonensystem bedeutender Nationalökonomien aus der näheren Umgebung der Großstadt weichen.

Rieselfelder-
gebiet.

Eine besondere Gelegenheit zur Schaffung von Grünflächen bietet das Verlegen von Rieselfeldern. Sobald anstatt der Abwässer reines Wasser durch die vorhandenen Verteilungsgräben eingelassen wird, ist hier das beste Gebiet für guten Wiesenwuchs gegeben. Außerdem aber liegt in der Benutzung ehemaliger Rieselfelder noch eine große wirtschaftliche und soziale Bedeutung. Es sind dies, abgesehen von den Waldgebieten, die einzigen großen und zusammenhängenden Flächen, die sich in städtischem Besitz befinden und bisher von jeder Spekulation freigeblieben sind. Hier bietet sich der Gartenstadtbewegung ein bisher noch nicht beachtetes Feld der Tätigkeit, welches allen wirtschaftlichen Anforderungen entspricht.

Gartenstädte.

So ist in dem Entwurf beispielsweise südlich von Lankwitz bei dem Gutshof Heinersdorf auf jetzigem Rieselfeldgebiet eine solche Gartenstadt vorgesehen. Sie bietet Raum für 20—30 000 Einwohner, hat genügend abgeschlossene Lage und gute Verbindung mit der Stadt.

Für eine andere Gartenstadt wird eine Stelle südlich der Charlottenburger Rieselfelder zwischen der Havel und dem Glienicker See vorgeschlagen. Sie ist vom Bahnhof Wannsee aus durch eine Dampferverbindung zu erreichen und vereinigt so gesunde und schöne Lage, Abgeschlossenheit und gute Verbindung mit der Stadt von Wannsee oder Pichelswerder aus. Außerdem ließe sich leicht eine Straßenbahn-

PLAN DER STRASSENDURCHBRÜCHE.



oder Omnibusverbindung herstellen, die über Pichelswerder (Döberitzer Heerstraße) oder Spandau den Anschluß an das Berliner Verkehrsnetz vermitteln würde.

Auf die wichtigsten der bearbeiteten Abschnitte des Gesamtgebietes übergehend, ist folgendes zu bemerken:

1. Alt-Berlin.

(Vergl. Tafel V.)

Weitaus die meisten der notwendigen Verkehrsverbesserungen, die nur noch durch Straßendurchbrüche zu erreichen sind, liegen naturgemäß in dem bereits ausgebauten Teile der Stadt, in Alt-Berlin. Aus Tafel V ist ihre Anordnung im einzelnen und ihre Zweckbestimmung ohne weiteres erkennbar (vgl. auch Anhang). Bezüglich des größten noch unbebauten Gebietes unmittelbar bei der Stadt, des Tempelhofer Feldes, ist die Absicht verfolgt, den größeren Teil für alle Zeiten als Freifläche zu erhalten. Er soll Veranstaltungen dienen, für die größere unbebaute Ebenen nahe der Stadt erforderlich sind, wie Ausstellungen, Wettspielen, Volksfesten usw. Militärischen Zwecken braucht das Feld deshalb nicht entzogen zu werden.

Straßendurchbrüche.

Tafel V.

TempelhoferFeld.

2. Die südwestlichen Vororte.

(Vergl. Tafel I und VI.)

Für die Ortschaften des vornehmen Südwestens von Groß-Berlin: Dahlem, Zehlendorf, Düppel, Schlachtensee, Nikolassee, Wannsee steht im Mittelpunkt des Interesses die **Grunewaldfrage**.

Die Grunewaldfrage.

Je näher der Stadt, um so wertvoller ist der Boden, aber um so wertvoller ist auch der Wald in hygienischer Beziehung. Er muß daher trotz der höheren Bodenwerte, wenn auch nicht unter völliger Außerachtlassung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, der Allgemeinheit erhalten werden.

Es ist versucht worden, das Grün so weit als möglich gegen die Stadt vorzustrecken und den Bewohnern von Schöneberg, Wilmersdorf, Friedenau, Steglitz u. a. durch zirka achtzig Meter breite Parkstreifen Grün und Waldluft zu bieten. Hierzu wurden die auch jetzt schon namentlich an Sonntagen von Spaziergängern am meisten benutzten Straßenzüge ausgewählt.

Zufahrtswege zum Grunewald.

Durch die Abzweigung der Hoch- und Untergrundbahn vom Wittenbergplatz aus wird das Zentrum Berlins mit Dahlem und Zehlendorf und darüber hinaus unmittelbar mit dem Walde verbunden. Eine große Ringstraße verbindet den waldlosen Süden mit dem Grunewald.

Eine vollständige Erhaltung des Grunewalds ist wirtschaftlich kaum durchführbar. Deshalb ist folgender Mittelweg gewählt:

Für die durch Bebauungspläne bereits aufgeteilten Waldgebiete wird eine neue Bauklasse E¹ in Vorschlag gebracht. Statt höchstens $\frac{3}{10}$ bei Eckgrundstücken (§ 14 Ziffer 5 der neuen Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907) dürfen nur bis $\frac{2}{10}$ der Baugrundstücke (§ 12 Ziffer 1) bebaut werden, und kein Grundstück darf eine geringere Fläche als 2000 qm besitzen. Ausgenommen hiervon sind Eckgrundstücke, die um $\frac{1}{4}$ kleiner sein können.

Neue Bauklasse E¹.

- Neue Bauklasse E². In den bisher nicht aufgeteilten Waldgebieten, die aber fest abgegrenzt und unter keinen Umständen zu erweitern sind, möge eine Bebauung nach einer neuen Bauklasse E² bis zu $\frac{3}{40}$ der Grundstücksfläche gestattet werden, sofern das Grundstück wenigstens 4000 qm umfaßt. Die so zu bebauenden einzelnen Grundstücke ziehen sich an den mit Rasenstreifen versehenen Waldstraßen entlang oder gruppieren sich um Waldwiesen, die an Stelle bestehender Rodungen oder besonders magerer Waldbestände angelegt werden. Dabei ist der Grundsatz verfolgt, den Wald als zusammenhängendes Ganzes zu erhalten. Diese Waldsiedlungen sollen lediglich Bebauungsinselfn im Walde bilden, genau so wie die Parkanlagen als Grüninseln im Häusermeere auftauchen. Bei diesen großen Grundstücken der neuen Bauklasse E² ist natürlich nur an herrschaftliche Villen und Herrschaftssitze gedacht, deren Bewohner zum großen Teile im Besitze von Automobilen oder anderem Fuhrwerk und daher nicht an Straßenbahn- oder Schnellbahnlinsen gebunden sind. Diese Waldsiedlungen sind so angelegt, daß sie von Hauptspazierwegen nicht gesehen werden. Beispielsweise kann der Weg von Dahlem nach Nikolassee oder der von Düppel nach Potsdam so gewählt werden, daß er keine der Siedlungen berührt. Auf den Waldgrundstücken können innerhalb der Grenzen der neuen Waldbauordnung nach Maßgabe der umgrenzenden Bauflichtlinien Einzelhäuser, Sanatorien und Lehranstalten errichtet werden.
- Waldsiedlungen.
- Neue Waldbauordnung. Die Gesamtfläche, die innerhalb des Waldbestandes für derartige Waldgrundstücke in Betracht kommt, ist auf rund 160 ha = 640 Morgen ermittelt. Hierauf werden sich nach Abzug der Straßenflächen rund 300 bis 350 Grundstücke mit ungefähr 8000 Einwohnern befinden. Bei dieser Zahl ist die größere Bewohnerzahl von Anstalten und Sanatorien berücksichtigt. Eine Berechnung ergibt, daß der Fiskus nach Abzug aller Straßen- und Kanalkosten gegen 18 bis 20 Millionen Mark für die Waldbauplätze einnimmt. Gegenüber dieser Einnahme ist die Aufrechterhaltung eines Bauverbotes für die übrigen Teile des Grunewalds berechtigt.
- Finanzielles.
- Forstaufsicht. Wie für das ganze Waldgebiet Gross-Berlins ist auch hier die Einrichtung von Förstereien notwendig, ohne deren Erlaubnis kein Baum geschlagen werden darf und denen die sachgemäße Behandlung und Inventarisierung auch der privaten Waldbestände obliegt. Die Bewohner der Waldgrundstücke würden in der Hauptsache als Mieter von Teilen des der Öffentlichkeit gehörenden Waldes zu betrachten sein.
- Gemeindegrenzen. Die bestehende Lage der Gemeindegrenzen ist möglichst innegehalten worden. Zwischen Dahlem, Zehlendorf und Groß-Lichterfelde wäre jedoch eine Umgemeindung zweckmäßig, von der sämtliche Gemeinden Nutzen haben. In der Regel fallen die Grenzen in die Straßenzüge. In diesen Fällen sollen die Bürgersteigkanten an der Seite des abfallenden Terrains die Grenze bilden, sodaß die in den Straßenzügen liegenden Hauptentwässerungskanäle den höher liegenden Gemeinden, die nach diesen Kanälen ihre Flächen entwässern, zugeteilt werden.
- Grünflächen. Wo tunlich, wurden die Grünflächen und Streifen längs der Gemeindegrenzen gelegt, um die Grenzfragen möglichst zu vereinfachen, durch die Aneinanderlegung von Grünstreifen aus zwei Gemeinden größere Parkflächen zu erhalten und ferner um das wahllose Ineinanderbauen der Gemeindegebiete zu verhindern.



Maßstab
 100 0 500 1000

Teilplan für die Bebauung der südwestlichen Vororte.

In den Grünflächen haben Sportplätze Raum gefunden. Desgleichen sind die Friedhöfe einbezogen worden. Ferner ist an die Benutzung der Wiesenflächen durch Milchwirtschaften gedacht, die außer ihren hygienischen Vorzügen mit ihren weidenden Viehherden der Umgebung Berlins und der Vororte den ländlichen Charakter erhalten und für die unmittelbare Versorgung mit frischer Milch für einen Teil der Bewohner von Wert sind. Die Waldbestände sind ganz geschont.

Wahrung
des ländlichen
Charakters.

Für den Zusammenhang der Grünflächen untereinander ist durch breitere Anlagen, durch Parkstraßen und in bereits bebauten Gebieten durch ein- oder zweiteilige Grünstraßen gesorgt worden.

Grün-
verbindungen.

Dahlem hat bei einer Gesamtfläche von rund 450 ha künftig eine Bevölkerungsziffer von etwa 40 000 Einwohnern zu erwarten. Trotz durchgehender Park- und Verkehrsstraßen wird der Ort einen gewissen geschlossenen Gesamteindruck erhalten. Der weit angelegte Dorfanger bildet einen nicht zu dichten Kreuzungspunkt. Die Umgebung der reizend gelegenen Dorfkirche ist nach Möglichkeit in ihrem heutigen Zustande zu belassen. Daran schließt sich ringförmig eine enger bebaute bürgerliche Zone für Handwerker, Kaufleute, Beamte und kleinere Hausbesitzer. Nach dem Walde hingegen und nach den Grünflächen zu ist eine sehr weite, vornehme Bebauung nach teilweise bereits vorhandenen Bebauungsplänen angeordnet.

Dahlem.

Im Gegensatz zu Dahlem ist für Zehlendorf eine etwas weniger weiträumige Bebauung vorgesehen. Den Kern der Anlage bilden vier um große Grünflächen gruppierte Quartiere. Dadurch könnten die hier vorhandenen Grünflächen selbst bei engerer Bebauung erhalten werden. Nördlich schließen sich zu beiden Seiten der vom Bahnhof ausgehenden in nordsüdlicher Richtung bis zum Teltowkanal führenden Grünstraße ähnliche Quartiere an. Zehlendorf wird bei 650 ha Grundfläche künftig rund 100 000 Einwohner aufnehmen können.

Zehlendorf.

Die Umgebung des Teltowkanals ist teils als Gebiet für Kleinindustrie, Textilindustrie und ähnliche, weniger belästigende industrielle Betriebe, teils als Grünfläche vorgesehen, die bei späterem Bedarf der Industrie zum Teil noch geöffnet werden könnte. Wo die große Ringstraße den Kanal schneidet, ist ein größeres Arbeiterviertel für das erwähnte Industriegebiet vorgesehen, dessen Straßen schräg zum Nordpfeil verlaufen, um sie gut zu besonnen.

Teltow-
kanalstrecke.

Westlich, mit Zehlendorf durch eine grüne Ringstraße verbunden, schließt sich Düppel an. Sein Mittelpunkt ist infolge der Lage des neuen Vorortbahnhofs an der Magdeburger Fernbahnstrecke vom alten Gutshof etwas abgerückt. Die Hauptstraßen sind nach den Bahnhöfen der Wannseebahn orientiert. Hierdurch kommt Düppel mit den Kolonien Wannsee, Nikolassee, Schlachtensee und Zehlendorf-West fast zu einem größeren Gemeinwesen in Verbindung. Düppel wird bei einer Grundfläche von 250 ha später mit 25- bis 30 000 Einwohnern rechnen müssen.

Düppel.

Die längs der Wannseebahn gelegenen Kolonien Wannsee, Nikolassee, Schlachtensee und Zehlendorf-West sind der Havel und den Grunewaldseen vielfach leider schon näher gerückt, als es der Schönheit des Landschaftsbildes zuträglich ist.

Wannsee,
Nikolassee,
Schlachtensee,
Zehlendorf-West.

Bauverbot für
die Ufer der
Havel und der
Grunewaldseen.

Hier müßten die unbebauten Flächen, auch wenn sie im Privatbesitz sind, der Bebauung entzogen werden. Den Gemeinden wäre durch Erschließung von Bauland in entgegengesetzter Richtung Ersatz zu schaffen, was durch die Benutzung oder den Ausbau der Magdeburger Fernbahnstrecke als Vorortbahn wohl gefördert werden könnte. Auch hier ist, wie im Grunewald, eine Waldbebauung nach Bauklasse E² vorgesehen. Bei einem Gesamtgebiete von 600 ha werden die westlichen Villenkolonien bei der vorgesehenen, sehr weiträumigen Bebauung künftig zwischen 45- und 60 000 Einwohner beherbergen können.

3. Berlin-Nord.

(Vergl. Tafel I und VII.)

Ortschaften.

Die Tafel VII (Berlin-Nord) umfaßt die im Norden der Jungfernheide und nördlich des großen Ringstraßenzuges der Berliner Seestraße, der Christiania-, Bornholmer und Wisbyer Straße liegenden Ortschaften: Wittenau, Weidmannslust, den Südosten von Hermsdorf, Reinickendorf, Wilhelmsruh, Rosental, Lübars, Pankow, Schönholz, Niederschönhausen, Nordend, die Berliner Rieselfelder von Blankenfelde, den Nordwesten von Weißensee, Heinersdorf, die Rieselfelder von Blankenburg und Französisch-Buchholz und die anschließenden Rieselfelder. Östlich der Jungfernheide und südlich des Straßenzuges der Christiania-, Bornholmer und Wisbyer Straße liegt das Berliner Gebiet, welches durch Schillerpark, Amtsgericht Wedding, Humboldthain, Bahnhof Gesundbrunnen und Ringbahnhof Schönhauser Allee charakterisiert erscheint.

Verkehrslinien.

Dieses Gebiet wird durchquert von der Nordbahn mit den Vorortbahnhöfen Gesundbrunnen, Pankow, Schönholz, Reinickendorf-Rosental, Wittenau und Weidmannslust, ferner von der Berlin-Stettiner Bahn mit den Bahnhöfen Pankow-Schönhausen, Pankow-Heinersdorf usw., außerdem sind eine Reihe weiterer Bahnhöfe vorgeschlagen. An großen Straßenverkehrszügen sind hauptsächlich zu nennen: in der Richtung von Süd nach Nord die Müllerstraße mit ihrer Gabelung nach Westen durch die Scharnweberstraße (Richtung Tegel) und nach Norden durch die Berliner und Oranienburger Straße (Richtung Wittenau). In die Oranienburger Straße mündet auch, von Süden (Charlottenburg) herkommend, die Jungfernheide und den Schießplatz Tegel durchquerend, die Charlottenburger Straße ein. Ein zweiter Hauptzug wird von der Reinickendorfer und Kopenhagener Straße und deren, die Orte Reinickendorf und Rosental verbindenden, nördlichen Fortsetzungen gebildet. Von Osten nach Westen sind der bereits mehrfach genannte nördliche Berliner Ringstraßenzug und die Verbindungsstraße vom Bahnhof Eichbornstraße über Schönholz bis zum Bahnhof Pankow-Heinersdorf hervorzuheben.

Verkehrsstraßen-
Züge.

Industriebahn
Tegel—
Friedrichsfelde.

Dieser Bebauungsbezirk erhält seinen besonderen Charakter und die gewiesene Bahn für seine künftige Entwicklung neben den bereits genannten Eisenbahnlinien durch die Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde und den annähernd mit dieser Bahn parallel verlaufenden künftigen Vorflut- und Schifffahrtskanal von Tegel nach Cöpenick, welcher als Verbindung des Großschifffahrtsweges Berlin—Stettin und der Havel mit der Dahme und der Oberspree das ganze von der Industriebahn und dem Kanal aufgeschlossene Land auf die billigste Weise an die großen Verkehrswege anschließt.

Nordkanal.



Diese Umstände kennzeichnen das auf Tafel VII dargestellte Bebauungsgebiet in hervorragender Weise als Industrie- und Fabrikgebiet.

Hierbei war die Aufgabe zu lösen, das stark von Industrie durchsetzte Gebiet auch für die Bewohnung entsprechend aufzuteilen. Zu dem Zweck sind nahe dem Industriegebiet Arbeiterquartiere vorgesehen und, wo irgend möglich, durch Grünflächen und grüne Streifen von den Fabriken getrennt worden. Erst jenseits der Arbeitergebiete sind dann Wohngebiete für die übrigen Anwohner angeordnet. Auch dieses Baugebiet wird in weitgehendem Maße von Freiland für Park- und Wiesenflächen durchdrungen, die mindestens durch grüne Straßen untereinander verbunden sind. Die zahlreichen Friedhöfe sind dabei stets in einen zusammenhängenden Streifen des Grünggebietes eingefügt. In den grünen Flächen sind mit Rücksicht auf die zahlreiche Industriebevölkerung, welcher die Wohltat dieser Einrichtungen besonders zuteil werden muß, Sport- und Spielplätze, Schulgärten und Pachtgärten (Schrebergärten und Laubenkolonien) anzulegen. Bezüglich des in diesem Gebiet liegenden Nordkanals wird auf die besonderen Ausführungen verwiesen (vgl. S. 34).

V. Einzelvorschläge.

A. Verkehrstechnische Einzelvorschläge.

Vorschlag I.

Belle-Alliance-Platz und Hallesches Tor. Eine verkehrstechnische Verbesserung ist an der Straßenkreuzung Gitschiner Straße—Belle-Alliance-Brücke—Hallesches Tor notwendig. Hier besteht schon heute während der Hauptverkehrsstunden eine beängstigende Verkehrsanhäufung. Nach dem Bau der städtischen Nord-Süd-Linie und dem weiteren Ausbau der südlichen Gebiete (Tempelhofer Feld) wird diese Stelle zu einem Verkehrsgefahrpunkt erster Klasse. Jede weitere Belastung dieses

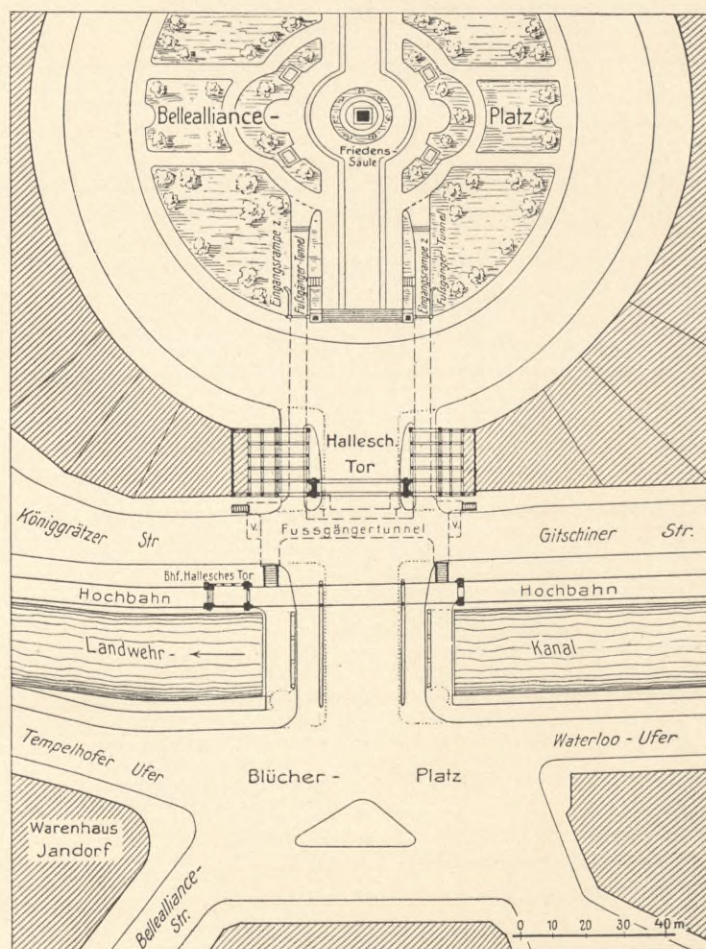


Abb. 9. Verkehrsverbesserung am Belle-Alliance-Platz und Halleschen Tor.

Platzes, etwa durch Neueinmündungen von Straßen, ist verwerflich. Die Anordnung, die diese Verkehrsgefahren beseitigen soll, ist aus Abb. 9 ersichtlich.

Verbreiterung der
Brücke.

Die Belle-Alliance-Brücke ist beiderseits um je rund 5 m zu verbreitern. Die bisherigen breiten Bürgersteige kommen der Fahrbahn zugute. Unter der Hochbahn

wird eine Dreiteilung der Fahrbahn vorgenommen, durch die eine durchgehende Mittelstraße und zwei seitliche Ein- und Ausbiegungsstraßen geschaffen werden. Innerhalb des Halleschen Tors wird die Fahrbahnbreite durch Hinzunahme der jetzigen, teils offenen, teils überbauten Bürgersteige als neu überbaute Nebenfahrbahnen unter ähnlicher Dreiteilung auf 37,6 m gebracht. Durch Öffnen je zweier Bögen der beiden Torgebäude entstehen für die Fußgänger zwei neue, überbaute Bürgersteige von je 6 m Breite. Der verbleibende letzte Bogen auf jeder Seite kann weiterhin als Geschäftsladen verwertet werden. Die beiden jetzigen Torgebäude sind durch einen im gleichen Stile gehaltenen, über die Straßenfahrbahnen hinwegsetzenden neuen Torüberbau miteinander verbunden. Dadurch wird auch ein mit Rücksicht auf die südwärts sichtbaren Bauten der Hochbahn wünschenswerter Abschluß des Platzbildes erreicht.

Von den Anlagen des Belle-Alliance-Platzes bis zur Gitschiner Straße und unter der Gitschiner Straße hindurch, einerseits bis zum Hochbahnhof, andererseits bis zum nordöstlichen Brückenkopf, sind Fußgängertunnel mit je zwei Ausgängen nach den nördlichen und südlichen Bürgersteigen angeordnet. Die parterreartig vertiefte Grünfläche des Platzes gestattet einen bequemen Zugang durch zwei in mäßigem Gefälle liegende Rampen. Der Rampeneingang erhält nur ein paar Stufen, um das Einfahren von Handwagen u. dergl. zu verhüten. Die beiden Tunnel münden in einen breiten Quergang im Zuge der Gitschiner Straße, der auf kurzem Wege das Erreichen jeder der beiderseits der Straße angeordneten vier Treppen ermöglicht. Zur Anlage unterirdischer Toiletten und kleiner Verkaufsläden bietet sich gute Gelegenheit. Der westliche Tunnel könnte mit dem auf dem Belle-Alliance-Platz vorgesehenen Bahnhof der Nord-Süd-Linie in Verbindung gebracht werden.

Fußgängertunnel.

Leipziger und Potsdamer Platz. Dieser Doppelplatz leidet vor allem unter Verkehrsstauungen. Die Leipziger Straße kann ihren Fußgänger- und Fahrverkehr erst auf dem verhältnismäßig engen Platzstreifen, mit dem sie in den eigentlichen Potsdamer Platz mündet, in die Königgrätzer, Potsdamer und Bellevuestraße und nach dem Potsdamer Bahnhof ergießen; in der Gegenrichtung strömt an dieser Mündungsstelle der Verkehr zusammen. Die schon heute recht bedenklichen Stauungen können nur durch die Vergrößerung des dichten Verkehrsfeldes, namentlich aber durch frühzeitige Teilung der Verkehrsrichtungen durch neu zu schaffende und wirklich abkürzende Wege für Straßenfahrbahn und Fußgänger behoben werden (Abb. 10).

Vorschlag II.

Teilung der Verkehrswege.

Die Lösung der Aufgabe liegt in der Verschiebung der beiden Torgebäude nach dem Oktogon des Leipziger Platzes, die technisch leicht ausführbar ist. Dadurch gewinnen die alten Torgebäude eine günstigere Stellung und zwischen Palast-Hotel und Hotel Fürstenhof ergeben sich Vorplätze, welche von drei breiten Fahrbahnen umschlossen sind. Diese ermöglichen im Verein mit zwei neuen durch das Oktogon geführten Fahrstraßen eine gute Verkehrsabwicklung. Unter Schonung des bestehenden Baumbestandes und unter Berücksichtigung der vorhandenen Eingänge zur Untergrundbahn ist auf jeder Oktogonhälfte eine Fahrbahn mit beiderseitigem Bürgersteig und ein Promenadenweg vorgeschlagen worden. Diese neuen

Verschiebung der Torgebäude.

Unterirdische
Fußgänger-
verbindungen.

Strassenverbindungen vermeiden die Mittelpartie des Potsdamer Platzes und stellen die kürzesten Wege zwischen der Leipziger Straße und der Königgrätzer Straße dar. Dabei münden die neuen Fahrstraßen an verschiedenen Stellen in die Leipziger Straße und ergeben somit eine weitere Erleichterung für die Verkehrsabwicklung. Die kleinen Vorplätze sollen die Zugänge eines Fußgängertunnels aufnehmen, der auch den Zugang zu den Bahnhöfen erleichtert. Auf der westlichen Seite des Potsdamer Platzes ist eine gleichartige unterirdische Verbindung vorgesehen.

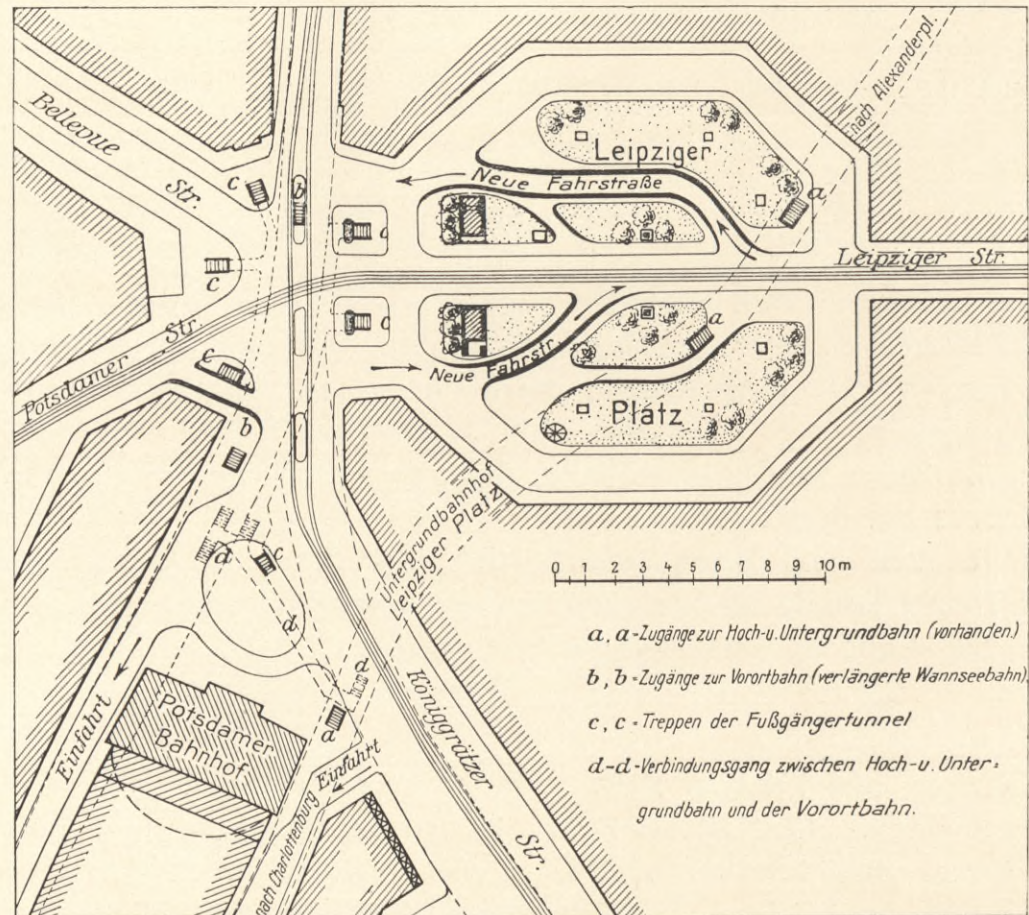


Abb. 10. Teilung der Verkehrswege auf dem Leipziger Platz.

Ablenkung
der Straßenbahn-
linien.

Die erwünschte Verkehrserleichterung für die Straßenbahn soll, dem Entwurf des Stadtbaurats Krause*) entsprechend, durch Ablenkung gewisser Linien in die Voßstraße und die an anderer Stelle besprochenen Straßendurchbrüche bewirkt werden.

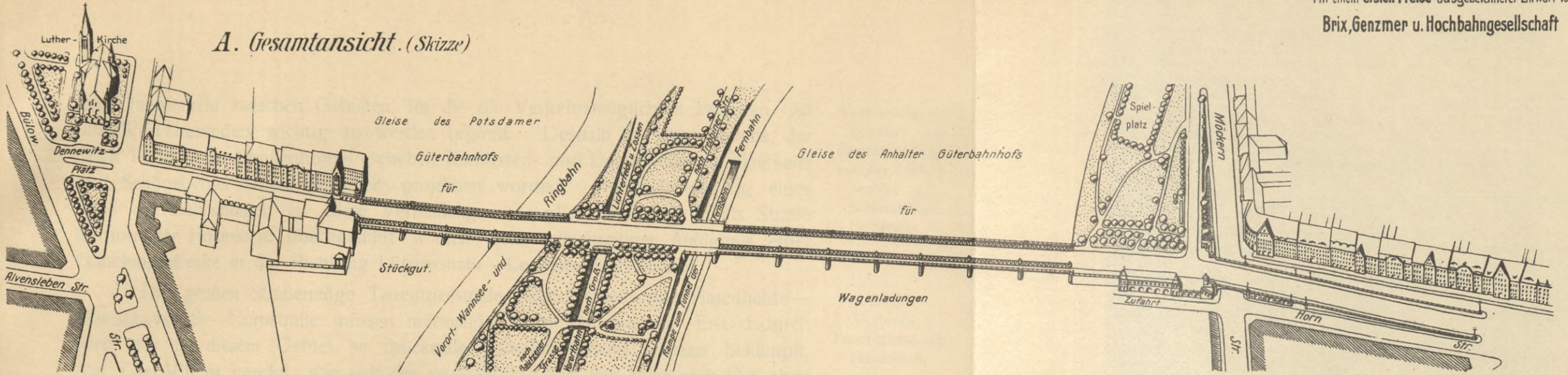
Nach seiner neuen Durchbildung wird der Leipziger Platz dem Publikum auch in seiner Eigenschaft als Grünplatz mehr Genuß bieten als bisher. Obwohl der Gesamteindruck des Platzes sich nicht wesentlich ändert, wird man mehr durch Grünflächen geführt als bisher.

Vorschlag III.
Tafel V und VIII.

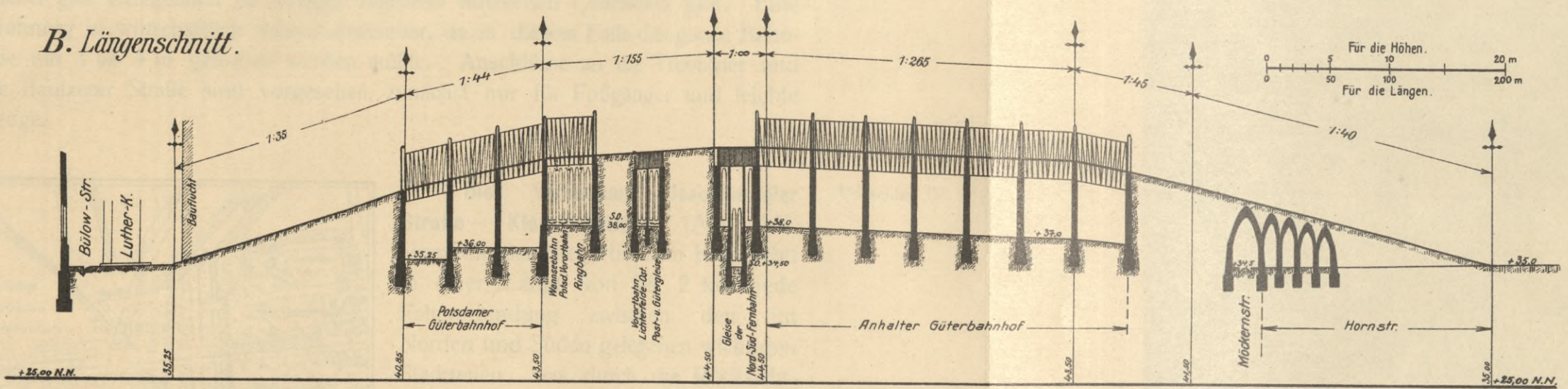
Neue Verbindungen durch das Gelände der Potsdamer und Anhalter Bahn. (Tafel V und VIII.) Die Gleisanlagen des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs unterbinden

*) Vergl. »Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin« von Fr. Krause, Stadtbaurat (Februar 1908).

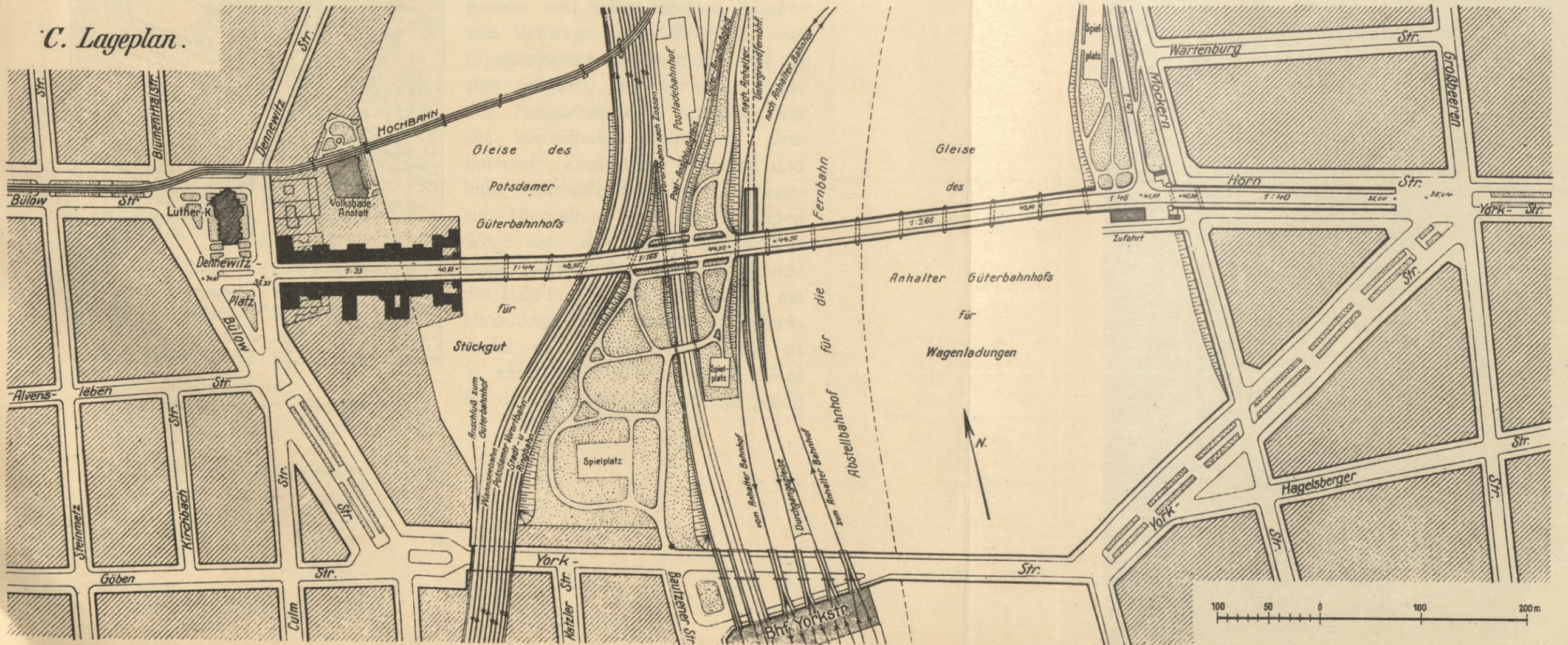
A. Gesamtansicht. (Skizze)



B. Längenschnitt.



C. Lageplan.



den Querverkehr zwischen Gebieten, für die die Verkehrsmöglichkeit zwischen Ost und West besonders wichtig zu werden beginnt. Deshalb ist schon seitens der Stadt Berlin*) ein Straßentunnel zwischen Kurfürsten- und Dennewitzstraße einerseits und Schöneberger Straße andererseits projektiert worden. Durch Beseitigung eines Teils der Bahnanlagen ist diese Verbindung im vorliegenden Entwurf als Straße in normaler Höhenlage durchgeführt worden unter gleichzeitiger Anfügung einer Gabelungstrecke in der Richtung Lützowstraße—Luckenwalder Straße.

Die großen Straßenzüge Tauentzienstraße—Bülowstraße und Hasenheide—Gneisenaustraße—Hornstraße müssen miteinander verbunden werden. Erst dadurch wird der in diesem Gebiet so drückende Verkehrsnotstand wirksam bekämpft. Auf Tafel VIII ist gezeigt, wie sich der große Straßenzug von West nach Ost ohne Zwang in verhältnismäßig einfacher Weise über das Eisenbahngelände hinwegführen läßt und dabei gute Gelegenheit zu Anlagen allgemein nützlichen Charakters gibt. Eine Unterführung ist wirtschaftlich schwer ausführbar, da in diesem Falle das ganze Bahngelände um 3 bis 4 m gehoben werden müßte. Anschlüsse an die Trebbiner und an die Bautzener Straße sind vorgesehen, zunächst nur für Fußgänger und leichte Fahrzeuge.

Verbindung der Steglitzer und Dennewitzstraße mit der Luckenwalder und Schöneberger Straße.

Direkte Verbindung Tauentzienstraße—Hasenheide.

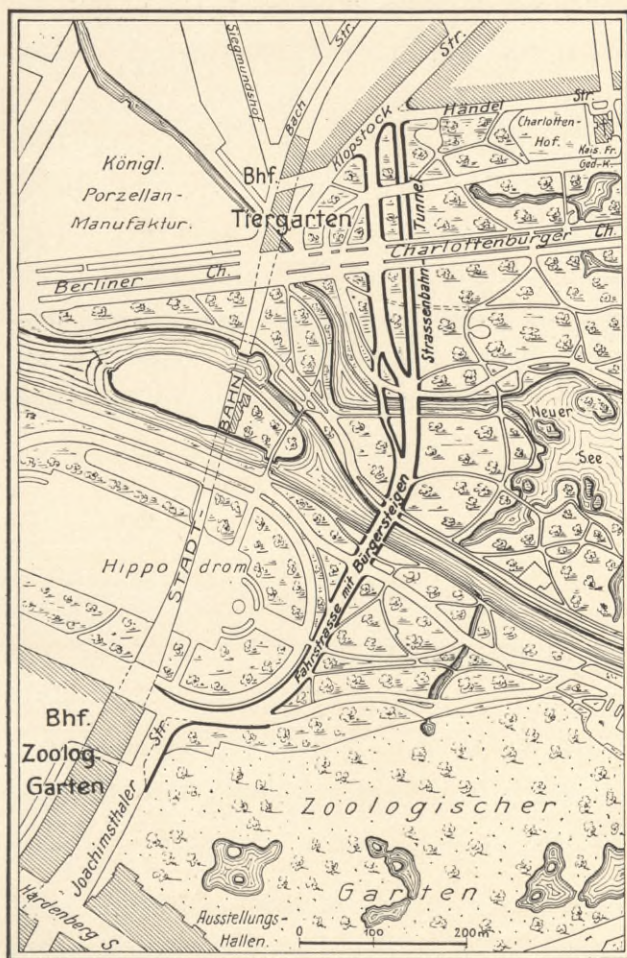


Abb. 11.
Verbindung Joachimsthaler—Klopstockstraße.

Die Verbindung Joachimstaler Straße — Klopstockstraße (Abb. 11).

Vom Großen Stern bis zum Knie fehlt in einer Länge von fast 2 km jede Fahrverbindung zwischen den im Norden und Süden gelegenen wichtigen Stadtteilen, was durch die Rücksichtnahme auf den Bestand des Tiergartens und seine beliebten Spazier- und Reitwege sowie die Spiel- und Erholungsplätze erklärlich ist. Es ist aber möglich, am westlichen Ende des Tiergartens in Verbindung mit der verbreiterten Straße vor dem Bahnhof Zoologischer Garten und unter Aufrechterhaltung der Reitwege am Hippodrom und der sonstigen Wege eine unmittelbare, rund 700 m lange Verbindung vom Nordostende des Bahnhofs Zoologischer Garten, am Hippodrom vorbei, nach der Klopstockstraße zu schaffen. Die Straße ist in einer Breite von 18 m — 10 m für die Fahrbahn und 4 m für jeden

Vorschlag IV.

*) Siehe Anmerkung auf Seite 46.

Straßenbahnlinie
Zoologischer
Garten—Moabit.

Bürgersteig — vorgesehen; die Bürgersteige sind teilweise als Tiergartenwege ausgebildet, die in einiger Entfernung von der Fahrbahn verlaufen. Der neue Straßenzug ermöglicht eine Straßenbahn, die den Zug der Kaiserallee in Wilmersdorf und Charlottenburg durch die Altonaer und Lessingstraße mit dem Nordosten Charlottenburgs und, unter gleichzeitiger Entlastung des Großen Sterns, mit Moabit verbindet. Nach der Überbrückung des Landwehrkanals und des Schafgrabens ist ein besonderes Planum für die Straßenbahn östlich von der neuen Straße in gerader Linie derart durch das Grün abgezweigt, daß sowohl die Charlottenburger Chaussee als auch der nördlich davon gelegene, am Charlottenhof und der Kaiser-Friedrich-Gedächtniskirche vorbeiführende große Promenadenweg im Tunnel unterfahren werden. Die zu dem Tunnel führenden Einschnitte werden mit flachen Neigungen durch Pflanzenwuchs und Architektur harmonisch in die Landschaft eingefügt. Da alle für diese Teile des Tiergartens in Frage kommenden Interessen in weitgehendstem Maße geschont werden, dürften der Durchführung dieser wichtigen Straßenverbindung angesichts ihrer Vorteile kaum Schwierigkeiten entgegenstehen.

Vorschlag V.

Verbindung Turmstraße—Liesenstraße (Chausseestraße). (Vergl. Tafel V.) Nördlich von der Stadtbahn bis fast an den Nordring ist die Invalidenstraße die einzige Verbindung des Berliner Nordens mit Moabit und Charlottenburg. Die Möglichkeit, zwischen der Invalidenstraße und dem Zuge der Quitzow- und Fennstraße, welche 1500 m auseinander liegen, eine neue Verbindung zu schaffen, ist durch eine Überschreitung des Exerzierplatzes, des Geländes der Berlin-Lehrter Eisenbahn sowie der Heidestraße und des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals gegeben. Die Anlage kann in ähnlicher Weise durchgeführt werden wie die Überbrückung des Geländes der Potsdamer und Anhalter Bahn im Zuge der Bülow- und Gneisenaustraße. Nach Überbrückung des Schiffahrtskanals senkt sich die neue Straße zum Niveau der Scharnhorststraße, um schließlich an der Straßenkreuzung Chausseestraße-Liesenstraße zu endigen.

B. Künstlerische Einzelvorschläge.

Vorschlag VI.

Der Königsplatz (Abb. 12—14). An der schon mehrfach aufgeworfenen Frage einer architektonischen Lösung des zu groß angelegten Königsplatzes konnte der Wettbewerb Groß-Berlin nicht vorübergehen.

Selbst ein Gebäude von den Abmessungen des Reichstagsgebäudes und die imposante Siegessäule vermögen die große Fläche des Platzes architektonisch nicht zu beherrschen. Trotz der lediglich als Notbehelf anzusehenden sehr ausgiebigen Grünpflanzung erscheint der Platz öde und leer. Die Einteilung der Grundfläche mit ihrem übermäßig großen kreisförmigen Mittelstück und dem darum gelegten unbrauchbaren Reitweg ist künstlerisch unbefriedigend und verkehrsstörend. Hier ist nur mit einer weitgehenden architektonischen Gliederung zu helfen. Zu dem

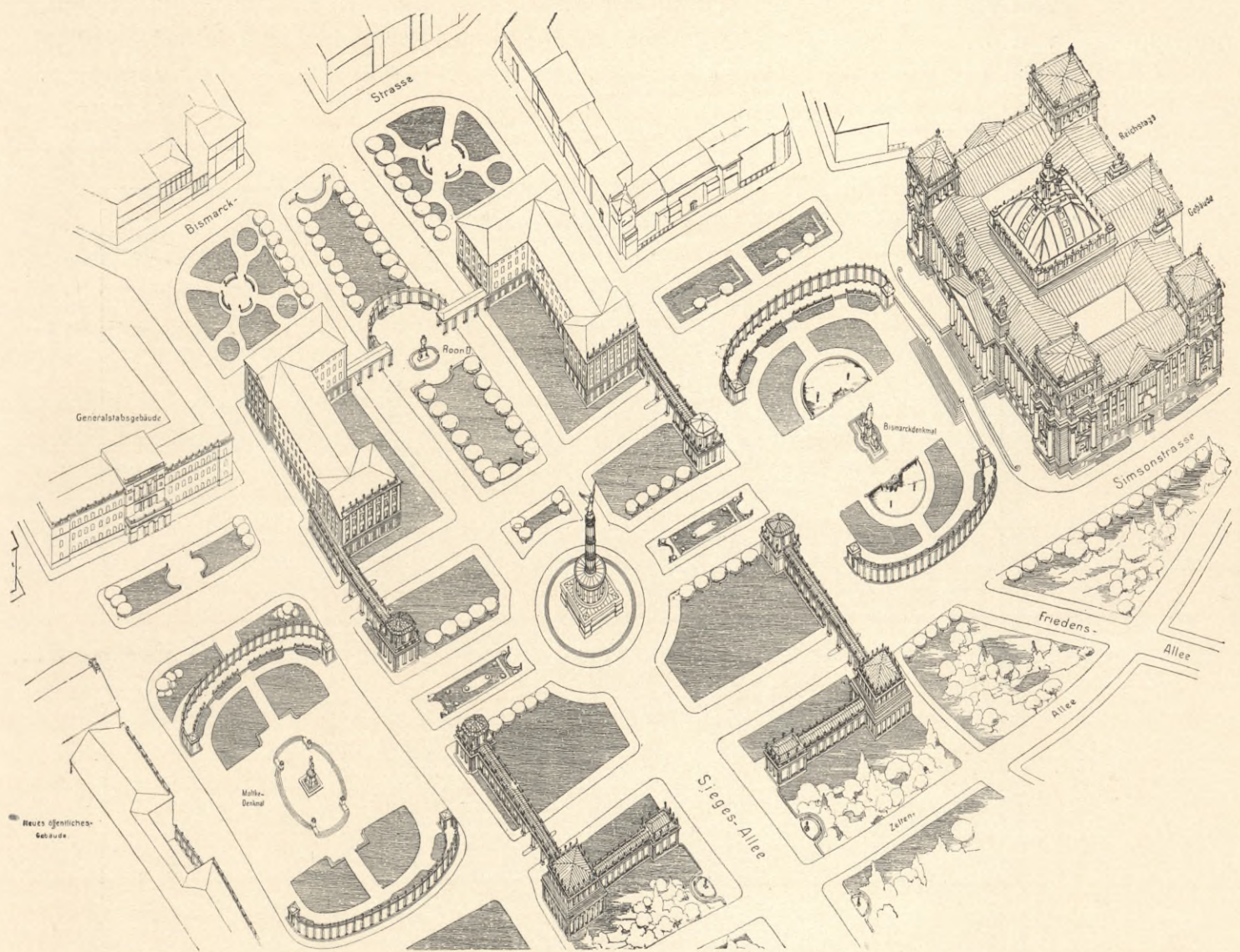


Abb. 12. Architektonische Aufteilung des Königsplatzes.

Zweck ist der Platz durch Säulengänge und flankierende Monumentalgebäude in mehrere Teile zerlegt; durch Schaffung bestimmter Achsen und Betonung großzügiger Sehlinien ist eine rhythmische Aufteilung in die große Platzfläche zu bringen. An Stelle des Krollischen Etablissements ist die für die Westseite noch immer fehlende monumentale Platzwandung angenommen. Hier könnte entweder ein dem Krollischen ähnliches Etablissement mit Theater und Konzerthaus oder ein Dienstgebäude für Staats- oder Reichsbehörden geeigneten Platz finden.

Architektonische Aufteilung.

Die Siegessäule sowie die Denkmäler von Bismarck, Moltke und Roon sind mit einer festen Platzumrahmung umgeben, die die einheitliche Beziehung des Mittelmonumentes zu den verewigten Persönlichkeiten nicht durchbricht, aber die Denkmäler gemäß dem verschiedenartigen Wesen ihres Aufbaues stärker als bisher sondert. Die Säulengänge des Mittelplatzes würden das Roondenkmal zu bedeutenderer Erscheinung gelangen lassen; ferner könnten die flankierenden Gebäude, die sich an die Säulengänge anschließen, für die Erweiterung

Sonderung der Denkmalsplätze.

Platzgrößen.

des Generalstabsgebäudes oder für die Unterbringung anderer Verwaltungen zweifellos von Nutzen sein. Es sei darauf hingewiesen, daß der die Siegessäule umgebende, von den Kolonnaden und Flankengebäuden umgrenzte Platz noch immer 160 m breit und 260 m tief bleibt, also eine Größe von 41 600 qm behält. Der Vendômeplatz in Paris hat 130 m Breite und 145 m Länge, also eine Fläche von 18 850 qm.

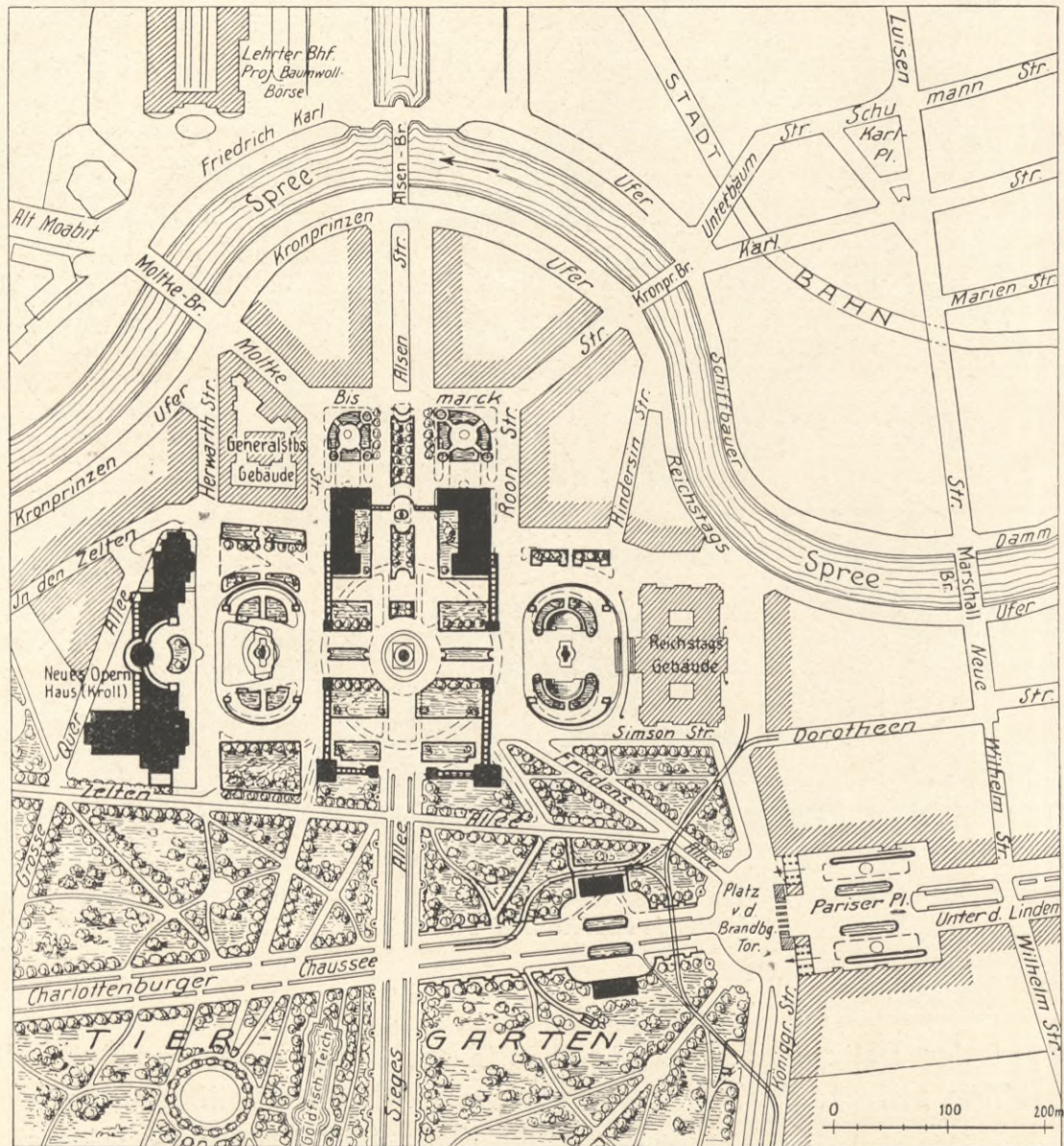
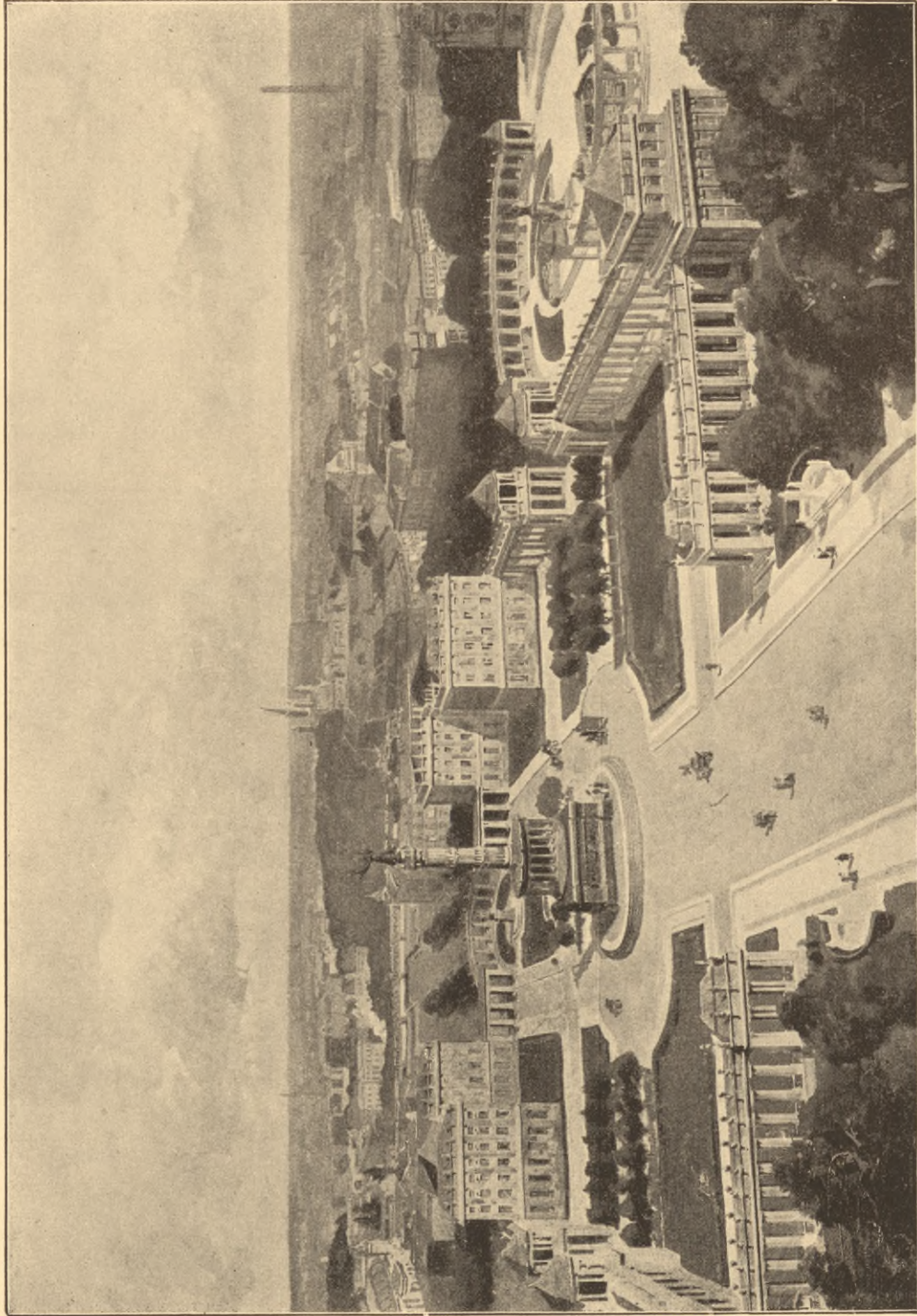


Abb. 14. Architektonische Aufteilung des Königsplatzes. Übersichtsplan.

Die Vendômesäule ist 43,5 m und die Siegessäule 62,5 m hoch. Die Gesamtfläche des Petersplatzes zu Rom einschl. der Piazza Rusticucci umfaßt 39 000 qm.

Durch die vorgeschlagene neue Anordnung können der ganze Platz und die um ihn liegenden Monumentalgebäude und Denkmäler nur gewinnen. Desgleichen gestaltet sich der Anschluß und Übergang nach der Siegesallee günstiger und betont die Siegessäule als Abschluß der Siegesallee in stärkerem Maße. Ähnlich einer Monumentalstraße aus klassischen Zeiten führt die Siegesallee zum Reichsforum!

Abb. 12



Architektonische Aufteilung des Königsplatzes (Mittelplatz mit Siegessäule).

Neue Torplätze. Torplätze kommen an den Einführungspunkten der alten Staats- und Provinzialstraßen, unter anderen im Zuge der Müllerstraße, der Reinickendorfer Straße, der Prenzlauer Allee, ferner im Zuge der Kottbuser, der Tempelhofer und Potsdamer Straße in Betracht. Die Torplätze sind, wie bereits

Vorschlag VII.
Torplätze.

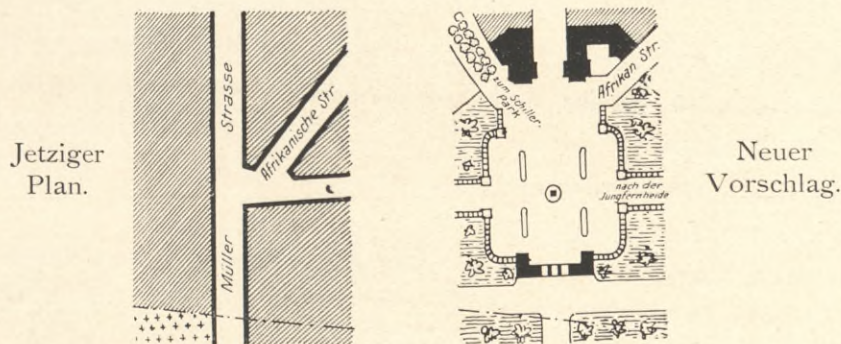
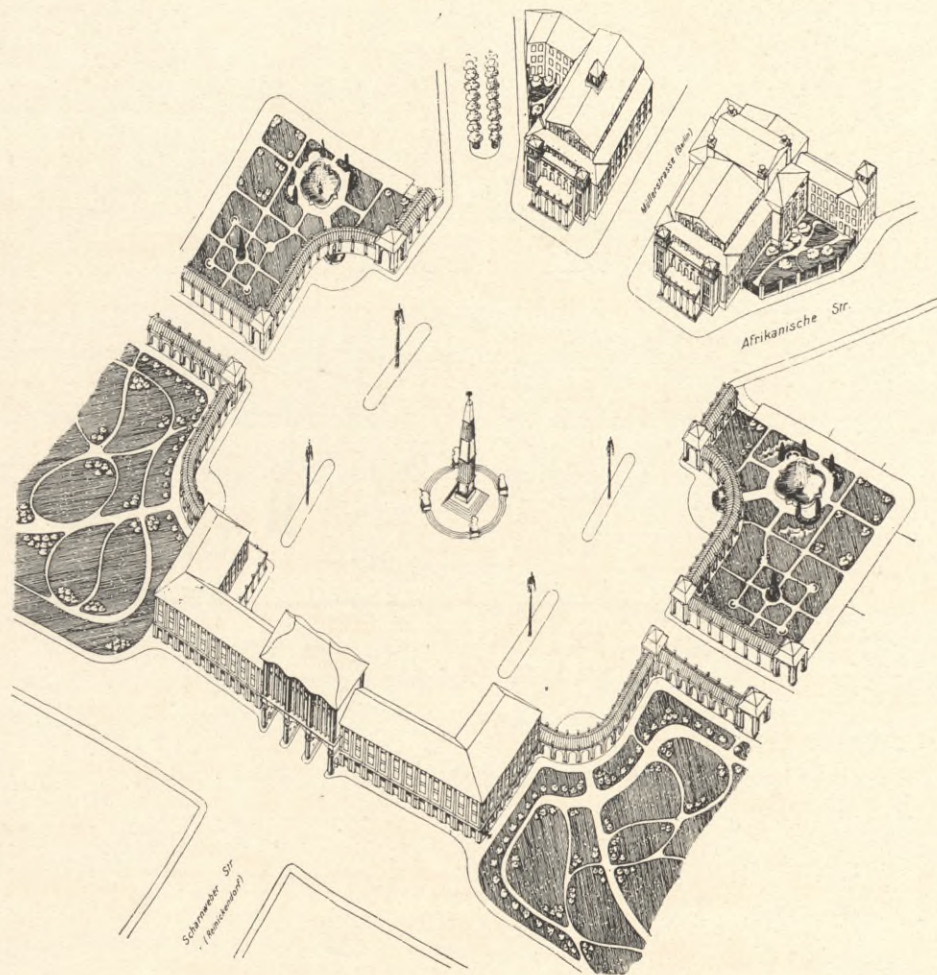


Abb. 15. Neuer Torplatz im Zuge der Müllerstraße.

auf Seite 37 erwähnt, als markante Orientierungspunkte gedacht. Abb. 15 zeigt den neuen Torplatz im Zuge der Müllerstraße mit einer Verbindung zum Schillerpark. In Abb. 16 ist die Ausgestaltung des bereits vorhandenen Oskar-

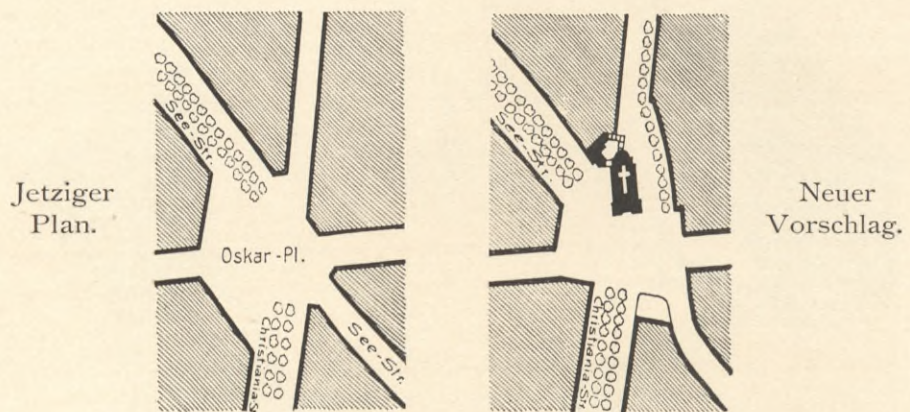
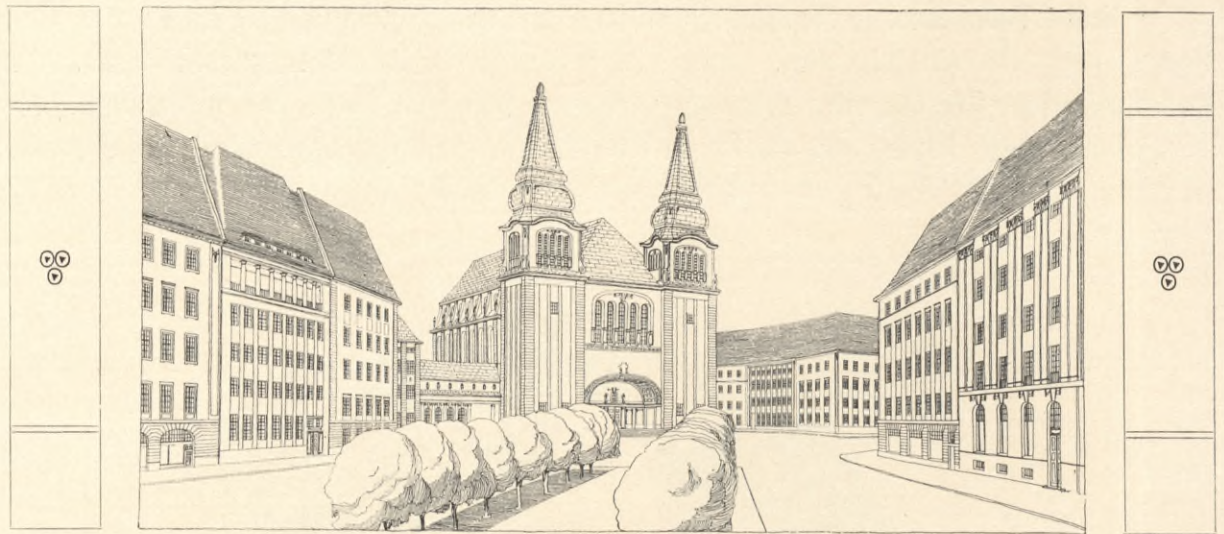


Abb. 16. Oskarplatz im Zuge der Reinickendorfer Straße.

platzes im Zuge der Reinickendorfer Straße dargestellt. Abb. 17 zeigt die Erweiterung der Kreuzung der Prenzlauer Allee und der Wisbyer Straße.

Vorschlag VIII.
Drittes Rathaus
für Berlin.

Das dritte Rathaus Berlins.
Zwei über die Ostspitze der Spreeinsel führende Straßenzüge begrenzen hier eine Stelle, die zurzeit zum Teil von dem Inselfpeicher eingenommen wird und sich bei entsprechender Vergrößerung infolge ihrer Lage sehr für die Errichtung eines dritten Rathauses der Stadt Berlin eignen würde.

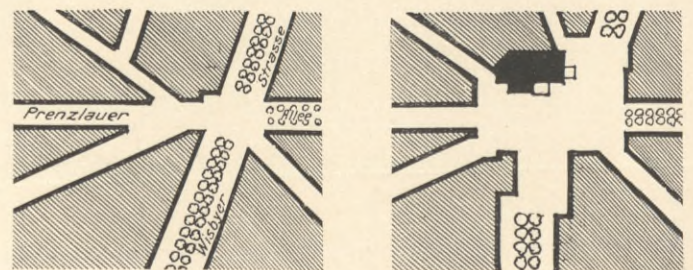


Abb. 17. Kreuzung der Wisbyer Straße und der Prenzlauer Allee.

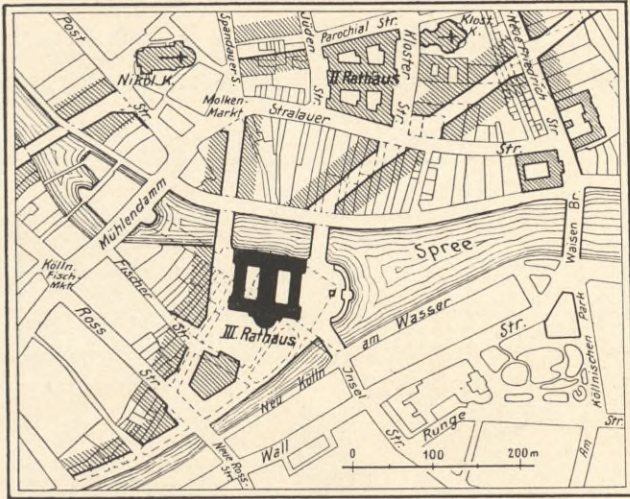


Abb. 18. Baustelle für ein drittes Rathaus Berlins auf der Ostspitze der Spreeinsel.

seitigen sein würde. Hier ergäbe sich ein Platz, würdig des vielleicht größten der drei Verwaltungsgebäude der Stadt Berlin.

Nimmt man dafür die gesamte Ostspitze der Insel in Anspruch und errichtet es am breiteren Nordarm der Spree unmittelbar am Wasser, so werden die drei anderen Seiten von Straßenzügen umgeben. Den Kopf der Insel könnte eine aus Kolonnaden und Pavillons monumental gestaltete, zum Wasser führende Treppenanlage und ein weithin sichtbares hochragendes Säulen- oder Obeliskendenkmal zieren. Die Brückenanschlüsse müßten dementsprechend umgestaltet werden, wobei die dem Verkehr wenig nützliche und an sich unschöne Fischerbrücke zu be-

Bauliche Ergänzung des Platzes an der Marienkirche. Abb. 19 stellt einen Vorschlag für eine Ergänzung der Gebäude um die Marienkirche dar. Wie vielen guten alten Bauwerken ist auch der Marienkirche seinerzeit durch zu weitgehende Freilegung ein empfindlicher Schaden zugefügt worden.

Vorschlag IX.
Bauliche Ergänzung des Platzes an der Marienkirche.

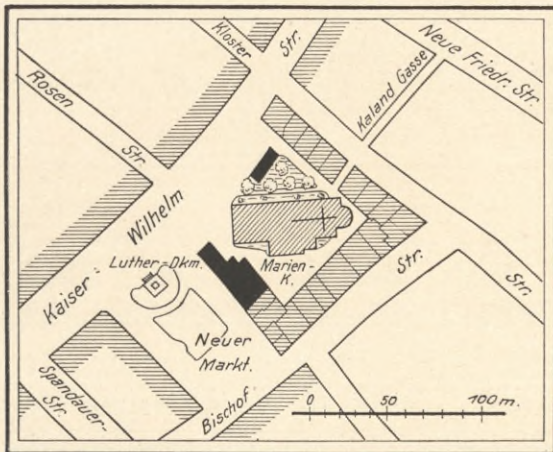


Abb. 19. Bauliche Ergänzung des Platzes an der Marienkirche.

Hier wäre es außerordentlich nützlich, die auf der Südwestseite befindliche Häuserreihe um etwa 45 m weiter gegen die Kaiser-Wilhelm-Straße zu erstrecken und den unvorteilhaft wirkenden Dreiecksplatz auf der Nordseite der Kirche durch ein niedriges Bauwerk von der genannten Straße abzusondern. Dadurch würde auch das Lutherdenkmal unstreitig zu besserer Wirkung gelangen.

C. Einzelschlüsse von vereinigt künstlerischen und verkehrstechnischen Interesse.

Umgestaltung des Alexanderplatzes (Abb. 20). Der Alexanderplatz selbst ist entsprechend den künftigen Verkehrsverhältnissen der sich dort kreuzenden Untergrundbahnen und der Hauptstraßenzüge umgestaltet, wobei darauf Bedacht genommen wurde, daß die gesamte wieder zu bebauende Fläche keine Verminderung erfährt.

Vorschlag X.
Rücksicht auf Verkehrsverhältnisse.

Es ergibt sich sogar ein Zuwachs von rd. 600 qm. Die Straßenbreite nordöstlich der Stadtbahn ist gegenüber dem jetzigen Zustand wesentlich vergrößert; außerdem ist die Stadtbahn durch unterirdische Zugänge mit den künftigen Untergrundbahnen in Verbindung gebracht; ferner ist ein

Fußgängertunnel.

Fußgängertunnel nordöstlich der Stadtbahn im Zuge der Dirksenstraße vorgesehen, wodurch dem schon heute vorhandenen Bedürfnis nach gefahrloser Verbindung der beiden Bürgersteige Genüge geleistet wird. Von dem unterirdischen Verbindungsgang aus, der nach den in verschiedenen Stockwerken liegenden Untergrundbahnsteigen führt, ist auch eine unterirdische Bedürfnisanstalt, von welcher wieder eine Treppe unmittelbar nach dem Alexanderplatz führt, bequem zu erreichen.

Aus Abb. 20 ist ersichtlich, daß die Verfasser die Erhaltung der Königskolonnaden ins Auge gefaßt hatten.

Durch Anlage einer Straße hinter der südöstlichen Kolonnade und Öffnung eines Stadtbahnbogens (Restaurant „Zum Prälaten“) wäre die erforderliche Verkehrsverbesserung unschwer zu schaffen gewesen. Da der Abbruch der Königskolonnaden bei Erscheinen dieser Schrift schon erfolgt ist, kann von weiterer Erörterung des Vorschlages abgesehen werden.

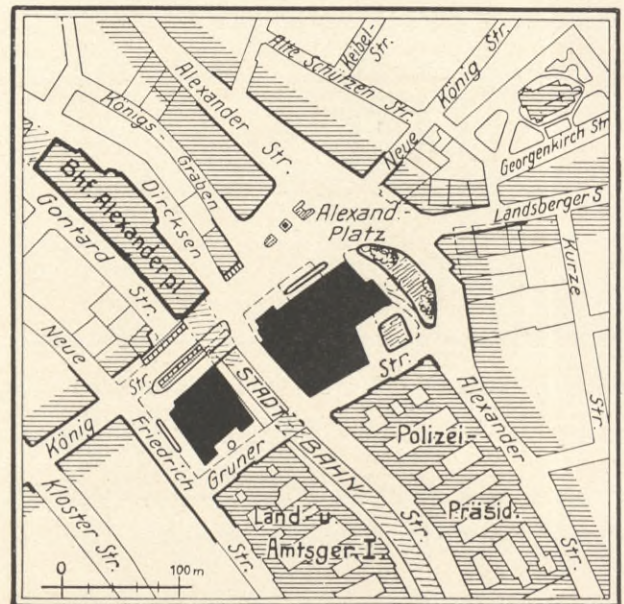


Abb. 20. Alexanderplatz und Königskolonnaden.

Vorschlag XI.

Verbreiterung der Friedrichstraße und deren Kreuzung mit der Straße „Unter den Linden“ (Abb. 21 u. 22). Mit der Schaffung einer platzartigen Erweiterung an der Kreuzungsstelle der Friedrichstraße und der Straße „Unter den Linden“, die bereits auf Seite 37 erwähnt wurde, steht die Verbreiterung der Friedrichstraße im Zusammenhang. Die Strecke des stärksten Verkehrs in der Friedrichstraße von der Weidendammer Brücke bis zur Leipziger Straße ist in ihrer nördlichen Hälfte zwischen der Weidendammer Brücke und der Behrenstraße gleichzeitig der schmalste Teil der Friedrichstraße. Die Verbreiterung dieser Strecke auf die größere Breite der südlichen Friedrichstraße ist notwendig und je früher der Plan zur Durchführung kommt, desto billiger wird er. Da erhebliche Umwälzungen auf dem Terrain der Kaiser-Wilhelm-Akademie und auf anderen Grundstücken bevorstehen, ist ein baldiger Gesamtplan für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dieser Straße dringend zu empfehlen. Außer der Verbreiterung der Straße an ihrer Kreuzungsstelle mit den „Linden“ und am Bahnhof Friedrichstraße ist diese Verbesserung ganz besonders dringlich. In Abb. 22 ist ein diesbezüglicher Vorschlag skizziert. Er zeigt auf der Kreuzung der „Linden“ eine platzartige Erweiterung, die vor allen Dingen dazu dienen soll, den gefährlichen

Kreuzungsstelle
„Unter
den Linden“.

Verkehrsknoten an dieser Stelle aufzulösen. Hierbei ergibt sich die dringend erforderliche Verbreiterung für die den Fußgängern vorbehaltenen Flächen in den Ecken. *) Um die Stelle von weitem sichtbar zu machen, könnte die beiderseitige Einmündung der Friedrichstraße durch hochgelegte, von Turmbauten flankierte Bogen überbrückt werden.

Die übermäßig lange Friedrichstraße wird auf diese Weise architektonisch geteilt und zwar an einer Stelle, wo sie die erste und vornehmste Straße der Reichshauptstadt kreuzt. Diese wesentlich breitere Straße erhält in den Platzfluchten Pylonbauten, die für die Raumerscheinung des Platzes notwendig sind. Aber sie sind in die Baumreihen der Straße gestellt, um den einheitlichen Zug der schönen Monumentalstraße zwischen Schloßbrücke und Pariser Platz nicht zu unterbrechen. Sie werden aber „Unter den Linden“ ein durchaus erwünschtes Merkzeichen der Stelle geben, wo die belebteste Straße Berlins, die Friedrichstraße, die große Promenadenstraße kreuzt.

Die Kosten werden sich dadurch aufbringen lassen, daß die wenig tiefen Grundstücke an der für Geschäfte wertvollsten Lage in der Friedrichstraße sich durch Umlegung entsprechend vertiefen lassen und damit Platz für größere, stattlichere und sicherlich höhere Erträgnisse bringende Läden gewonnen wird. Wenn an irgendeiner Stelle, dann ist an diesem Schnittpunkt der verkehrsreichsten und der vornehmsten Straße Berlins eine markante und monumentale Ausgestaltung erforderlich, auch wenn die finanzielle Deckung sich nicht in vollem Umfange durch lokalen Reingewinn ermöglichen läßt. Die würdige Herstellung eines solchen Zentralplatzes

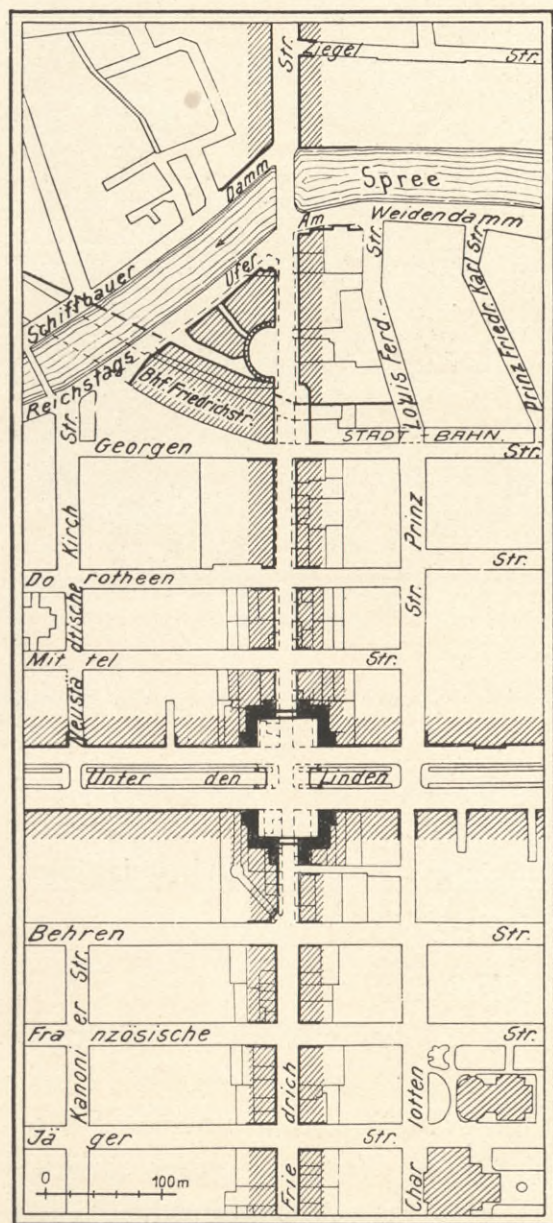


Abb. 21. Verbreiterung der Friedrichstraße und deren Kreuzung mit der Straße „Unter den Linden“.

ist ein wichtiger Schritt zur Verschönerung und Veredelung des Großstadtbildes Berlins. Die hierdurch veranlaßte Steigerung des Verkehrs, insbesondere des Fremdenverkehrs, muß als mittelbare Amortisation solcher Anlagen angesehen werden.

*) Die inzwischen durch teilweise Ablenkung des Fuhrwerksverkehrs herbeigeführte Verkehrserleichterung kann nur als Notbehelf angesehen werden.

Verbesserungen
am Bahnhof
Friedrichstraße.

Am Bahnhof Friedrichstraße macht sich schon jetzt der Nachteil geltend, daß kein besonderer Platz für die Anfahrt zum Bahnhof vorhanden ist. Auch für die dort haltenden Omnibusse ist nicht entsprechend gesorgt. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Bahnhofes würde sich nördlich des Bahnhofes, auf dem Gelände der Kaiser-Wilhelm-Akademie, ein halbkreisförmiger Platz als nützlich erweisen, um den am Bahnhof haltenden Fuhrwerken Gelegenheit zu geben, aus der Verkehrslinie der Friedrichstraße herausfahren zu können. Er könnte mit dem Reichstagsufer durch eine Straße und etwa in der Mitte des verbleibenden Baublocks durch eine Fußgängerpassage verbunden werden. In Anbetracht der Omnibushaltestelle am Bahnhof, die in der Verkehrslinie der Friedrichstraße bleiben muß, ist eine Ausweichstelle neben der Georgenstraße unter der Stadtbahn geschaffen, wofür ein Bogen der Stadtbahn, der jetzt dem Restaurant „Franziskaner“ dient, und ein entsprechendes Stück des angrenzenden Grundstückes auf der Nordseite in Anspruch genommen werden würden (Abb. 21).

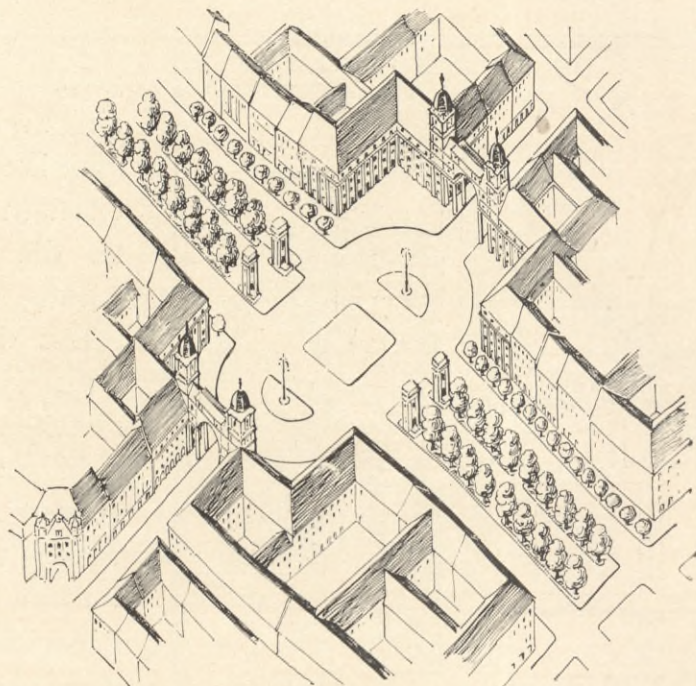


Abb. 22. Anlage eines Platzes in der Kreuzung der Straße „Unter den Linden“.

Vorschlag XII.
Künftig gesteigerter Verkehr
in der Königgrätzer Straße.

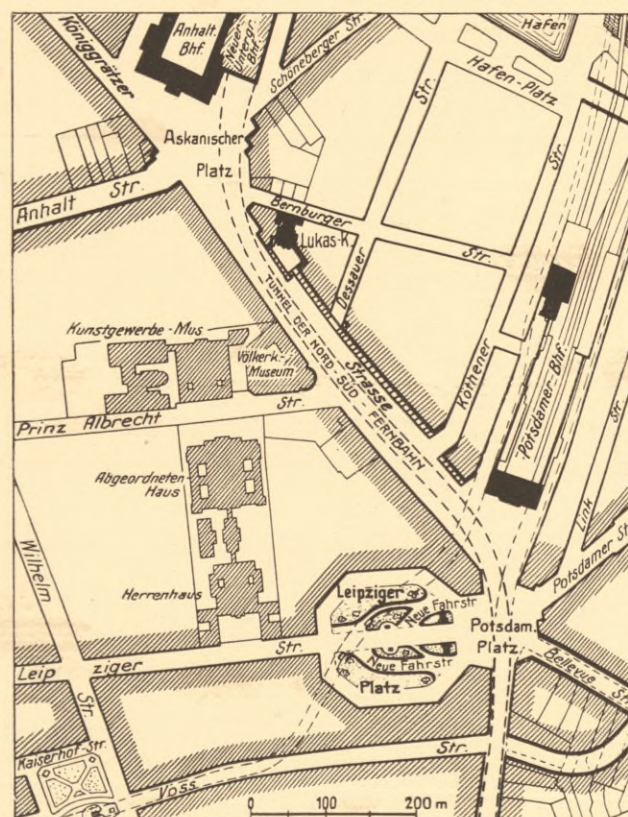
Ausgestaltung der Königgrätzer Straße (Abb. 23 und 24). Im zukünftigen Groß-Berlin wird die Königgrätzer Straße zwischen dem Potsdamer Platz, dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof das wichtigste Verkehrszentrum sein. Schon dieser Grund fordert die Verbreiterung der Königgrätzer Straße auf dieser Strecke. Hinzu kommt noch der bereits heute gerade hier sehr rege Automobilverkehr, der später ungeahnte Dimensionen annehmen wird. Auch deshalb ist für die nächste Zukunft eine Vergrößerung der Fahrbahnbreite geboten.

Zweiteilung der
Fahrbahn.

Erwünscht wäre eine Zweiteilung der Fahrbahn zu beiden Seiten und ein besonderer Streifen für die Straßenbahn. Hierfür ist die Erweiterung der genannten Straßenstrecke erforderlich, welche auch die Anlage der viergleisigen Untergrundvollbahn nach dem Lehrter Bahnhof erleichtern würde. (Vgl. auch Tafel III.) Besonders würden dann die Netze der unterirdischen Leitungen, namentlich der Kanalisation, zu beiden Seiten des Fernbahntunnels in zufriedenstellender Weise Platz finden.



Abb. 24



Ausgestaltung der Königgrätzer Strasse zwischen Potsdamer und Anhalter Bahnhof.

Eine großstädtische Straßenverbindung zwischen dem großen Fernbahnhof und dem vereinigten Ring- und Vorortbahnhof (dem jetzigen Potsdamer Hauptbahnhof) ist auch im allgemeinen städtebaulichen Interesse erforderlich.

Auf Grund dieser Erwägungen wurde deshalb die aus Abb. 23 und 24 ersichtliche Ausgestaltung der Königgrätzer Straße zwischen Anhalter und Potsdamer Bahnhof vorgeschlagen. Eine Kolonnade gestattet bei Regenwetter, den größten Teil des Weges trockenen Fußes zurückzulegen. Das Ganze wird mehr ein langgestreckter Platz als eine Straße und zeigt ein wirklich großstädtisches Bild.*)

Die Kosten dieser neuen Anlage würden sich nach fachmännischer Schätzung etwa wie folgt stellen. Bei einer Breite der Straße von 54 m wären insgesamt 33 Grundstücke zu erwerben, und zwar 28 Grundstücke im Enteignungsverfahren und 5 Grundstücke freihändig, letztere, um eine rationelle Neubebauung der Restflächen zu ermöglichen. Für die 1800 □R großen Grundstücke wären etwa 23 Mill. Mark aufzuwenden. Rund 1060 □R könnten mit einem Erlös von 12 Mill. Mark wiederverkauft werden, sodaß der tatsächliche Kostenaufwand etwa 11 Mill. Mark betragen würde. Bei einer Verbreiterung der Straße auf nur 40 m würden die Kosten etwa 7,5 Mill. Mark betragen.

Kosten.

Die so verbreiterte Straße verläuft an ihren beiden Enden in Bahnhofsvorplätze, die infolge des künftigen umfangreichen Verkehrs entsprechend erweitert sind. Sollte sich später wegen des Automobilverkehrs und zur Gewinnung von Automobilhaltestellen eine abermalige Verbreiterung der Fahrdämme als notwendig erweisen, so kann diesem Zweck der längs der Mittelkolonnade laufende Ziergrünstreifen dienen. Die Vergrößerung des Vorplatzes zwischen Potsdamer und Leipziger Platz und die verbesserte Einmündung und Verbreiterung der Anhaltstraße (vgl. Anhang) schließen die Gefahr späterer Verkehrsstauungen an beiden Endplätzen dieser Bahnstraße von vornherein aus.

D. Einzelvorschlag für die Bebauung des Vorortes Lankwitz.

(Abb. 25.)

Für das über 200 ha große Gebiet von Lankwitz ist in Abb. 25 gezeigt, wie die Bebauung vor sich zu gehen hätte. Das Gebiet ist gewählt, weil durch dessen Mitte eine aus dem Zentrum Berlins kommende Hauptverkehrsstraße, die Marienfelder Straße, führt, das Gebiet teilweise schon ausgebaut ist und die Bauordnung zur Hälfte geschlossenen Hochbau, zur Hälfte offene Bauweise vorsieht. Solche Einzelheiten charakterisieren das Bild der Berliner Vororte. Die bisherigen Bestimmungen der Bauordnung konnten als angemessen beibehalten

Gründe für die Auswahl dieses Einzelgebietes.

*) Der zweite Turm der Lukaskirche, die mit dem Chorchhof an die neue Prachtstraße stoßen würde, ist ausgebaut dargestellt.

Als Beispiel für die Ausbildung der meisten näheren Vororte.

Parkanlage in Verbindung mit Grünflächen und Grünstraßen.

Verkehrsstraßen und Wohnstraßen.

werden. Der Einzelvorschlag für Lankwitz mag daher auch als Beispiel dafür dienen, wie bei den meisten übrigen Vorortbaugebieten die Ausbildung erfolgen könnte. Die Grenze zwischen der geschlossenen und offenen Bauweise liegt in dem Hauptstraßenzuge der Marienfelder Straße. In der Mitte des gesamten Gemeindegebietes ist eine große Parkanlage vorgesehen, die mit benachbarten Plätzen und anderen auch außerhalb des dargestellten Gebietes liegenden Grünflächen durch Grünstraßen (Promenadenwege) verbunden ist. Gegenüber der Stelle, wo der Park an die Marienfelder Straße stößt, ist ein in charakteristischer Weise ausgebildeter Haupt- und Zentralmarktplatz vorgesehen. Zwischen den durchgehenden Hauptverkehrsstraßen, den wichtigeren Verkehrsstraßen des Einzelgebietes und den Aufteilungsstraßen (Wohnstraßen) ist scharf unterschieden. Promenaden sind als Grünstraßen mit Baumreihen, Geschäftsstraßen ohne diese angelegt; letztere sollen auch die notwendigen Straßenbahnen aufnehmen. In dem bereits aufgeteilten größeren, rechteckigen Gebiet im Süden sind Innenparks in den Mittelblöcken angelegt, die auch als Spielplätze Verwendung finden können.

E. Gartenstadt bei Ahrensfelde.

(Abb. 26.)

Gute Eignung des Gebietes.

Verkehrslinien.

Bauklassen.

Ostfriedhof.

Für die Anlage einer Gartenstadt, richtiger einer Ansiedlung in Form einer Gartenstadt, würde sich das rund 210 ha große Gebiet gut eignen, das um die Südspitze des Ostfriedhofs bei Ahrensfelde liegt. Die hierfür geplante Aufteilung ist zum Teil in Abb. 26 dargestellt. Sie wird durch die Wriezener Eisenbahn und deren Haltestelle bei Ahrensfelde sowie durch die Provinzialstraße, die von Wriezen nach Berlin führt und dort in die Kniprodestraße einmündet, im wesentlichen bestimmt. Die Bahnlinie, an die sich noch nordwestlich der Friedhof unmittelbar anschließt, soll auf der Südostseite durch Grünanlagen möglichst verdeckt werden. Ferner ist auf derselben Seite eine größere Parkfläche im Anschluß an den Friedhof, jedoch von ihm durch die Bahnlinie getrennt, vorgesehen. Das bebaute Gebiet ist durchweg für offene Bauweise, etwa nach den Klassen C und E vorgesehen, nur am Bahnhof Ahrensfelde, an der Wriezener Chaussee und einer zur Promenade ausgebildeten Mittelstraße des östlichen, weiträumig bebauten Gebietes sind kleine Platzzentren mit geschlossener Bauweise für öffentliche Gebäude und geschäftliche Zwecke vorgesehen. Die Bebauung könnte hier im Sinne des Reihenhausbaues nach § 54, Ziffer 12 der Baupolizeiordnung von 1907 geregelt werden. Der Friedhof ist mit einem Vorplatz, der wie das Eingangsvestibül einer großen Bauanlage wirkt, mit monumentaler architektonischer Ausbildung gedacht. Er führt auf eine in die Achse der großen Einführungsallee gestellte Kapelle, von der sich der Hauptpromenadenweg nach Norden abzweigt. Von der Südspitze des Friedhofs, an der die Friedhofsgärtnerei Platz finden könnte, führt ein Fahrweg in das Friedhofsgebiet.



Einzelvorschlag für die Bebauung des Vorortes Lankwitz.

F. Anlagen bei Pichelswerder.

Die westliche Hälfte Groß-Berlins wird durch die Heerstraße bis ins Herz der Stadt hinein in einen nördlichen und südlichen Teil zerlegt. Von dem Königlichen Schloß, den Museen und der Nähe des Rathauses ausgehend, schafft dieser Straßenzug freie Bahn aus dem Häusermeer der Stadt in die weite, freie Natur.

Die Heerstraße.

Neben dieser hygienisch-technischen Bedeutung ist die Straße auch ästhetisch von hohem Wert. Sie ist einer der großen Baugedanken Kaiser Wilhelms II. und bestimmt, nicht nur eine der größten Straßen der Welt, sondern „die Kaiserstraße“ zu werden.

Beginnend am Schloß, als Siegesstraße „Unter den Linden“ bis zum Brandenburger Tor seit hundert Jahren bestehend, hat sie vorläufig als Hauptweg des Tiergartens in dem Charlottenburger Brückentor einen ästhetischen Straßenabschluß gefunden. Von da aus im Zuge der Bismarckstraße und des Kaiserdammes fortlaufend, verliert sie ihren künstlerischen Charakter, um einstweilen schließlich nur noch als Durchbruch zu wirken und bei Döberitz, im wahren Sinne des Wortes, im Sande zu verlaufen.

Erst wenn dieser Straßenzug in Zukunft gleichwertige künstlerische Punkte miteinander verbindet, wenn es gelingt, dem Königlichen Schloß, dem Rathaus und den Bauten der Museumsinsel entsprechende Anlagen am andern Ende gegenüberzustellen, wird das künstlerische Gleichgewicht und die befriedigende Lösung dieses großen Baugedankens gefunden sein.

Gymnasion
bei Pichelswerder.

Über die Art dieser Anlagen kann folgendes Programm Klarheit schaffen:

Es gilt, dem städtischen Zentrum der Residenz mit dem Schloß, dem Opernhaus, dem Schauspielhaus, den Museen, der Universität, der Bibliothek usw. ein ähnliches Kunst- und Kulturzentrum in der freien Natur gegenüberzustellen.

Hier kann alles freier, geräumiger, offener sein. Während das Stadtzentrum mehr der wissenschaftlichen Bildung und Arbeit dient, wird die Anlage in der Natur der allgemeinen Ausbildung, der Erholung und Körperkultur, kurz der harmonischen Gesamtbildung zu dienen haben. Das Opernhaus der Stadt wird hier draußen zum Festspielhaus, das Museum zur kunstgeschmückten Ruheshalle und zum Freilichtmuseum, die Universität zum Gymnasion. Kommt zu der freien Lage noch gute Verbindung, schöne Landschaft und Freiblick, so ist die Vorbedingung zu einer Art von Akropolis gegeben, die selbstverständlich dem Sinne ihrer Benutzung und dem nordischen Klima gemäß gehalten werden muß.

Eine derartige Anlage fehlt Groß-Berlin bisher noch vollständig. Während für die Vergnügungslust der Massen durch Gründung großer Rennbahnen und auch des Stadions an der Heerstraße bisher ziemlich viel getan wurde, ist dem Bedürfnis in der vorerwähnten Hinsicht etwas Entsprechendes noch nicht geboten worden. Die Forderung ist also eine dem Lärm der Stadt entrückte und doch leicht erreichbare, der Kunst und edlen Festen geweihte Stätte, eine große und würdige Anlage für Körperkultur, Bäder und Erholungsspiele (Abb. 28).

Lage des
Gymnasions.

Die Heerstraße erreicht ihren höchsten Punkt etwa 800 m hinter der Abzweigung des Weges zur Rennbahn und zum Stadion. Da ein solcher Straßenbuckel stets unschön wirkt, wäre hier der Ort für ein monumentales Portal. Es ist von vier Pylonen ausgebildet und liegt 500 m vor dem Beginn des Gymnasions. Der Zugang hierzu zweigt gerade an der Stelle von der Heerstraße

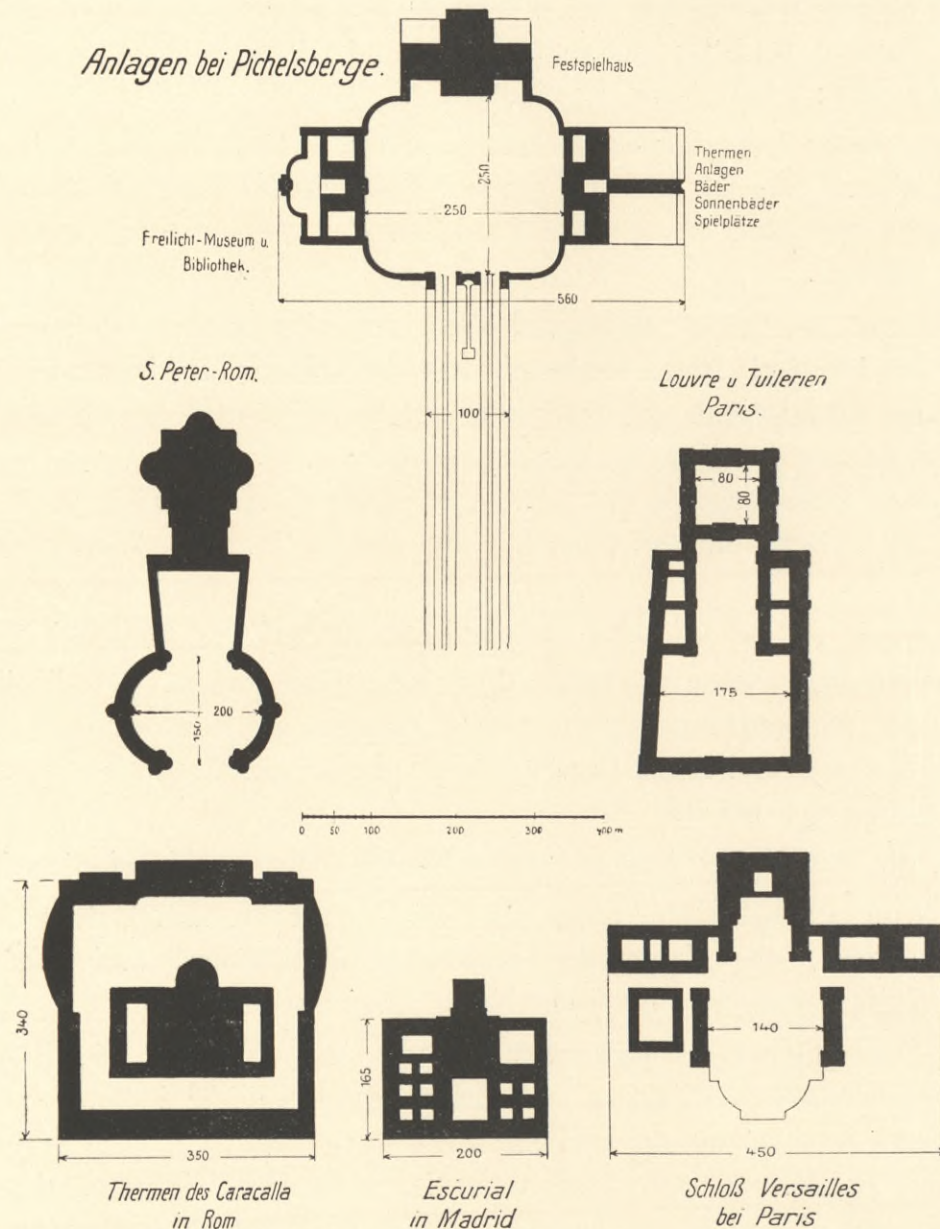


Abb. 27. Vergleichende Darstellung einiger großer Bauanlagen.

ab, wo diese ihren einzigen Knick erleidet und über Pichelswerder nach Döberitz abschwenkt. Durch Aufstellung eines Wasser- oder Aussichtsturmes von etwa 90 bis 100 m Höhe und 30 m im Durchmesser ist diese Knickung gleichsam nachträglich motiviert. Die gerade Straße findet hier dem Rathausturm entsprechend einen festen Zielpunkt. Gleichzeitig wird durch ihn die Abzweigung der Straße nach dem Gymnasion betont.

Über eine mit zwei Fahrbahnen und zwei Fußgängerwegen versehene Zugangsstraße gelangt man durch einen mit Torwegen, Torhäusern und Wasserkünsten ausgestalteten Portalbau auf einen Zentralplatz von 250×250 m Flächenraum.

Diese Abmessungen vergleichen sich mit anderen bekannten Anlagen folgendermaßen (vergl. Abb. 27): Der Platz des Louvre mißt rund 80×80 m, der Große Platz in Versailles 140×140 m, der Platz der Tuileries 175×175 m und der Petersplatz (Ellipse) 150×200 m.

Vergleich mit anderen Plätzen.

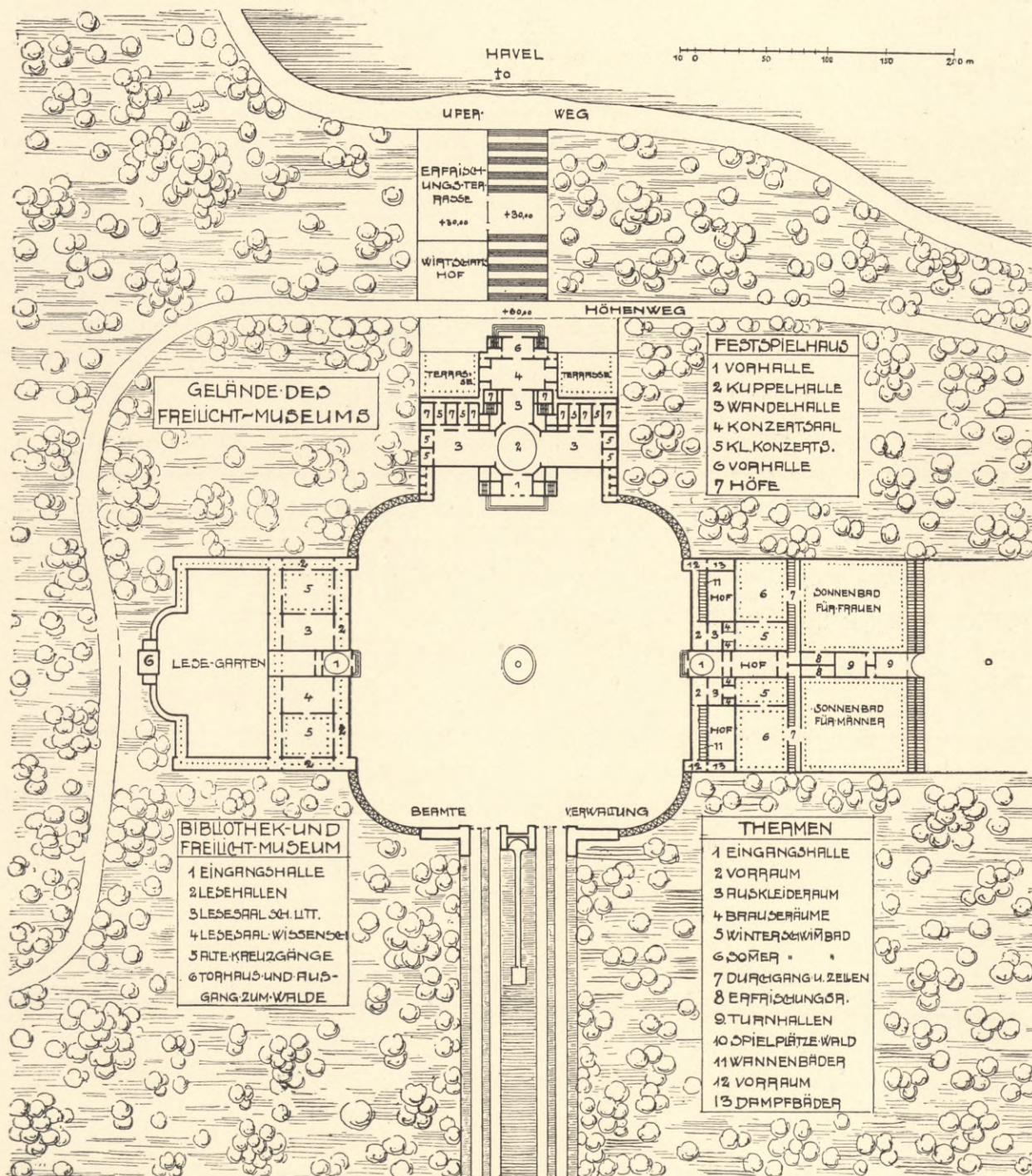


Abb. 28. Anlagen bei Pichelswerder (Gymnasion).

Am Zentralplatz liegen, mit Schauseiten von je 160 m Länge, rechts die Bäder, links die Sammlungsräume und in der Mitte das Festspielhaus. Diese Gebäude sind mit Zufahrten versehen und durch große zweistöckige Arkaden miteinander verbunden. In der Mitte des Platzes ist eine große Fontäne gedacht.

Bestandteile des Gymnasiums.

Bäder.

Die Bäder haben zusammen eine Ausdehnung von 160×190 m, also etwa einen Flächeninhalt wie das Berliner Königliche Schloß. Durch Kuppelhalle, Vorhalle und Auskleideraum mit Toiletten und Brauseanlagen gelangt man in die gedeckte, auch im Winter zu benutzende Schwimmhalle. An diese schließen sich ein offenes Schwimmbad in der Größe des Philharmoniesaaes und ein Sonnenbad an, das mit 105×70 m Fläche und Ruhhallen von 350 m Länge einen Raum umfaßt, der etwa für 16 Tennisplätze ausreichen würde. Auch Teile des umgebenden Waldes können zu Sonnenbädern herangezogen werden.

Gemäldegalerie.

Der gegenüberliegende Bau ist in seiner Bestimmung etwa mit der Gemäldegalerie in Sanssouci zu vergleichen. Damit verbunden sind Ausstellungshallen, an die sich Höfe und Gärten anschließen. Auch dieses Gebäude hat Ausgang zum Wald.

Festspielhaus.

Das Festspielhaus soll seinem Namen gemäß und nach dem Vorbild Bayreuths nur der hohen Kunst geweiht sein und mit seiner Lage fern dem Getriebe der Großstadt und mit seiner freien Aussicht über die Havel die Stimmung erhöhen. Terrassen und eine etwa 60 m breite Treppenanlage führen zur Havel hinunter. Am Abhang liegt auf halber Höhe ein vornehmes Restaurant.

Finanzierung.

Das Projekt würde etwa so zu verwirklichen sein, daß vor der endgültigen Ausführung auf dem Terrain (600×600 m) eine große Ausstellung veranstaltet wird, zu der die erwähnten Gebäude gleichsam als große Modelle aus Monierkonstruktionen in natürlicher Größe errichtet werden. Hierdurch wird eine richtige Bauunterlage für die später nach und nach an Stelle der Ausstellungshallen zu errichtenden Monumentalbauten ermöglicht.

Abb. 26



Landhausiedelung bei Ahrenfelde.

VI. Wohnungsfrage, Bebauungsweise und Baupolizeiordnung.

Nach den bestehenden Baupolizeivorschriften ist es nicht möglich, den Arbeiter- und Mittelstand vom engen Zusammenwohnen abzuhalten. Hier könnte nur eine genaue und zweckentsprechende Ergänzung der baupolizeilichen Vorschriften helfen. Besser noch wäre es, wenn in weit größerem Umfange als bisher die Erbauung von gesundheitlich guten 3 bis 4 Zimmerwohnungen — etwa zu je vier in einem Hause — durch Genossenschaften, Bauvereinigungen oder Fabrikleitungen erfolgen würde. Nur so können für den Arbeiter- und Mittelstand sowie für den kleineren Beamtenstand Musteranlagen geschaffen werden, durch welche der Vorzug gesunder und billiger Wohnungen praktisch gezeigt wird. Von der ersteren Maßnahme — Erlaß entsprechender Baupolizeibestimmungen — ist bei der Besiedlung der Danziger Außengebiete Gebrauch gemacht. Es muß dort für jede Wohnung von 2 bis 3 Zimmern — Arbeiterwohnung — eine Gartenfläche von 150 qm und für jede Mittelstands- und Beamtenwohnung eine Gartenfläche von 100 qm außer der vorgeschriebenen Hofffläche als unbebaute Fläche und zur einzelnen Wohnung gehörig liegen bleiben. Es ist nicht erforderlich, daß durch diese Art der sehr weit offenen Bebauung das Maß der überhaupt frei bleibenden Flächen verringert wird. Zwischen solchen, fast Gartenstädten gleichen Bebauungsgebieten können um so eher Gebiete mit enger Bebauung eingeschaltet werden. Bei weitem nicht jeder wird Wohnung mit zugehörigem Gartenland suchen; und in all diesen Fällen würde die zwangsweise Zuteilung unrichtig sein.

Aber auch abgesehen von dieser Anordnung der Kleinwohnungen ist für verschiedene Gebiete eine Änderung der bestehenden Bauordnung erforderlich. Die Aufstellung des Bebauungsplanes für Groß-Berlin ließe sich nicht zweckmäßig durchführen, wenn die Bauklasseneinteilung gemäß der Polizeiverordnung vom 28. Mai 1907 unbedingt eingehalten werden müßte.

Daher werden an der Bauordnung von 1907 nachstehende Abänderungen empfohlen:

1. Reihenhäuser, wie sie in § 54 Ziffer 12 vorgesehen sind, mögen nicht nur in der Bauklasse C, sondern auch in den übrigen offenen Bauklassen in sinngemäßer Abstufung zugelassen werden.
2. Reihenhäuser mögen nicht nur zu beiden Seiten der Längsseiten einzelner Baublöcke zugelassen werden, sondern auch zur Erzielung von geschlossenen Platz- und Straßenbildern, entlang dieser Plätze und Straßen an der einen Seite eines Baublocks, mit der Maßgabe, daß

Vermeidung zu dichten Zusammenwohnens.

Errichtung guter Wohnungen durch Genossenschaften usw.

Baupolizeiliche Vorschrift zur Freihaltung von Gartenland.

Abänderungsvorschläge zur Bauordnung.

hinter ihnen, gemäß Ziffer 12 a. a. O., überall mindestens 20 m breite Streifen frei bleiben.

3. Die in § 52 Bauklasse A unter Ziffer 5 zugestandene selbständige Wohnung im Kellergeschoß der Vorgebäude möge wegbleiben, um das Kellergeschoß dem Zweck zu erhalten, wofür es zunächst bestimmt ist — als Wirtschaftskeller. Dagegen möge lieber die vorteilhaftere Anordnung von Wohnungen im Dachgeschoß erleichtert werden.
4. Die Errichtung tiefer Gebäude mit geringem Bauwuch möge vermieden werden, weil dadurch eine größere Zahl schlecht beleuchteter Zimmer entsteht. Dies könnte durch die Vorschrift geschehen, daß die Tiefe des Gebäudes höchstens das Dreifache der auf dem gleichen Grundstück liegenden Bauwuchbreite betragen darf.
5. Einführung von zwei neuen Bauklassen E¹ und E² (siehe Seite 39 u. 40).
6. Einführung der obligatorischen Freihaltung von Gartenland in Sondergebieten (siehe oben).

VII. Die Wasserversorgungsanlagen und ihre Beziehungen zu den Freiflächen.

Steigerung des
Wasserbedarfs.

Nicht allein die Bevölkerungszahl und damit der Wasserverbrauch im ganzen, sondern auch der Wasserbedarf des einzelnen steigen erfahrungsgemäß mit der Zeit. Während jetzt in Groß-Berlin bei etwa 3,3 Millionen Einwohnern am Tage des größten Verbrauchs über 450 000 cbm aus den sämtlichen Wasserwerken geliefert werden müssen, wird künftig bei rund 7 Millionen Einwohnern ein täglicher Maximalverbrauch von 1 200 000 cbm zu erwarten sein, der sich bei 10 Millionen Einwohnern auf fast das Doppelte der letztgenannten Zahl steigern kann. Wir müssen deshalb damit rechnen, daß für Groß-Berlin innerhalb der nächsten 90 Jahre die Leistungsfähigkeit der Wasserversorgungsanlagen mindestens bis auf etwa das Vierfache des gegenwärtigen Bedarfs gebracht werden muß. Es ist kein Zweifel, daß diese enorme Wassermenge dem mächtigen Grundwasserstrom des mit Geschiebmassen und diluvialen Sande ausgefüllten Urtales des Oderstromes entnommen werden kann. Es ist dabei erwünscht und aus wirtschaftlichen Gründen geboten, die verschiedenen Grundwassergewinnungsanlagen nicht allzuweit von Groß-Berlin anzuordnen und sie somit auch in räumlicher Hinsicht mehr in Zusammenhang mit den verschiedenen bestehenden Wasserwerken zu bringen, soweit es die

Bedingungen für
die Grundwasser-
gewinnungs-
anlagen.

Vorbedingungen, welche bei der weiteren Aufschließung des Grundwassergebietes zu erfüllen sind, irgendwie gestatten. Außer dem unmittelbaren Erschließungsgebiet des Grundwassers durch die Tiefbrunnenreihen ist aber aus hygienischen und ästhetischen Gründen die Anordnung von ausreichend breiten und langen Terrainschutzstreifen erforderlich, welche nicht bebaut und nur derart benutzt werden dürfen, daß der Boden vor Verunreinigungen geschützt ist. Diesen Bedingungen genügen die Ländereien des die Freiflächen bildenden Wald-, Park- und Wiesengürtels, die deshalb zu einem großen Teil für die künftigen Wasserwerksanlagen ausgenutzt werden können, wobei die die Wassergewinnungsflächen umgebenden Schutzgebiete als Sport- und Spielplätze, als Park-, Wiesen- und Teichanlagen ihren allgemeinen hygienischen und erzieherischen Zwecken weiter erhalten werden können.

Ausnutzung
der Freiflächen
zu Wasser-
gewinnungs-
anlagen.

Einschließlich der Schutzgebiete werden etwa 7500 ha außer den bisher für die Wasserwerke festgelegten Flächen für Groß-Berlin noch weiterhin erforderlich werden, wobei ein beträchtlicher Teil dieses Freilandes in ausreichender Weise wirtschaftlich gewinnbringend sein wird, weil nicht mehr als die Hälfte dieser Fläche der unmittelbaren öffentlichen Benutzung entzogen zu werden braucht.

Erforderliche
Gebiete.

Bei Anordnung der Frei- und Grünflächen ist demgemäß darauf Rücksicht genommen, daß nicht nur die bestehenden Wasserwerke in diese fallen, sondern sich auch günstige örtliche Verhältnisse für die Wassergewinnungsanlagen der Zukunft ergeben.

VIII. Kanalisation und Rieselfelder.

Künftiger Bedarf an Rieselfeldern. Wenn auch in einzelnen Gemeinden das eine oder andere Reinigungsverfahren, namentlich das künstliche biologische Verfahren, sich bei weiterer Vervollkommnung behaupten wird, so wird doch in der Hauptsache auch künftig die Reinigung der Abwässer für Groß-Berlin auf Rieselfeldern besorgt werden müssen. Es darf aber damit gerechnet werden, daß künftig eine intensivere Ausnutzung des Bodens lediglich für Reinigungszwecke durch das System der intermittierenden Bodenfiltrierung erfolgen wird. In diesem Sinne wird jetzt schon in Berlin und Charlottenburg durch die zielbewußte Vervollkommnung der Vorklärungsanlagen und der größeren Versickerungsbecken vorgegangen. Man darf daher jedenfalls annehmen, daß 1 ha Rieselfeld, einschließlich der Nebenfläche usw., für die Reinigung der Abwässer von 400 Einwohnern durchschnittlich genügen wird. In Charlottenburg z. B. wird auf einem Hektar vorbereiteter

Beibehaltung der
Kanalwasser-
reinigung durch
Rieselfelder.

Geländebedarf.

Rieselfläche schon zeitweise mehr als das Doppelte dieser Wassermenge gereinigt. Hiernach wird für Groß-Berlin bei der künftigen Bevölkerung von zehn Millionen Einwohnern eine Gesamtfläche von rund 25 000 ha erforderlich sein. Die Beschaffung dieser Landfläche, die sich auf den Umkreis im Süden, namentlich aber im Norden von Berlin verteilt, macht keine Schwierigkeiten, da Berlin zurzeit schon allein weit mehr als die Hälfte des Gesamtbedarfes an Rieselfeld besitzt, und auch die anderen Gemeinden und Zweckverbände mehrere tausend Hektar Rieselfelder bereits ihr eigen nennen.

Heranziehung von Rieselfeldern zu Bau- und Freiland.

Hinauslegung eines Teiles der Rieselfelder. Ein nicht geringer Teil der Berliner Rieselfelder liegt allerdings jetzt schon den bebauten Flächen sehr nahe. Diese Teile müßten deshalb teils als Bauland, teils als Freiland, teils als Reservationsgebiet, so z. B. für den Nordkanal von Groß-Berlin, verwendet werden. Es handelt sich namentlich um die an Weißensee und Heinersdorf anstoßenden Rieselfelder im Norden von Berlin sowie um einen Teil der südlich von Marienfelde gelegenen Rieselfelder bei Osdorf. Soweit wie möglich werden die bereits bestehenden Rieselfelder benutzt und, wo notwendig und ausführbar, entsprechend erweitert. Die neuanzulegenden Rieselfelder liegen nördlich und nordöstlich von Bernau und zwischen Birkholz und Börnicke, wie auch nördlich und östlich davon. Die Kanalwässer werden durch Überpumpstationen auf die neuen höher liegenden Felder befördert. Die Überpumpstationen werden zweckmäßig an den Enden der Hauptdruckrohre in den aufzugebenden Rieselfeldteilen angelegt, wobei nach Möglichkeit auf gute Bahn- oder Wasserverbindung Bedacht zu nehmen ist.

Neue Rieselfelder.

Gründe für die Hinausschiebung eines Teiles der Rieselfelder.

Die Hinausschiebung der Rieselfelder ist nicht bloß im Hinblick auf die Schaffung von Grünflächen, Fabrik- und Kanalgelände eine wünschenswerte Maßregel, sie ist auch von hoher wirtschaftlicher, sanitärer und geschäftlicher Bedeutung. Eine einfache Rechnung ergibt, daß die Gemeinden mit derartigen Rieselfeldern gute Geschäfte machen, indem der Preis für Bauland den Betrag, der für den Erwerb und die Herrichtung der neuen Rieselfläche aufzuwenden ist, bei weitem übersteigt. Ein Beispiel des Kommenden hat bereits die Gemeinde Weißensee gegeben, die ihr altes Rieselfeld verkauft und ein neues größeres Rieselfeld bei Birkholz angekauft und dabei infolge des hohen Verkaufspreises für das alte Rieselfeld ein sehr gutes Geschäft gemacht hat.

Aufforstung.

Ein Teil der Rieselfelder wird auch zweckmäßig zu Aufforstungen und Parkanlagen benutzt, um dadurch namentlich den waldarmen Nordosten und Süden von vornherein etwas belebter zu gestalten und einen besseren Schluß des grünen Ringes zu erzielen.

Es ist vorgesehen, etwa 5500 ha Rieselfelder für andere Zwecke abzugeben, sodaß 11 500 ha neu erworben werden müssen, um den künftigen Bedarf von rund 25 000 ha zu decken.

IX. Schlussbetrachtungen.

Gesetzliche und verwaltungsrechtliche Maßnahmen.*)

Ein Teil der Anregungen, die der vorliegende Entwurf bringt, dürfte bei den bestehenden Verhältnissen nicht ohne weiteres durchführbar sein. Die Gesetze und Bestimmungen in dem Stadtbezirke Berlin, in den Vororten und in den Außengebieten sind in vielen Punkten ganz wesentlich voneinander abweichend. Die Ausübung der Polizei und die Regelung der Verwaltung sind in den einzelnen Gebieten fast durchweg verschieden. Dazu kommt die sich ständig mehrende Zahl selbständiger Gemeinden, deren Verwaltungen natürlich vor allem das örtliche Interesse im Auge haben, sodaß selbst verhältnismäßig einfache Pläne nur schwer durchführbar sind. Hier können allein gesetzliche Sondermaßnahmen helfen.

Es muß eine Verwaltungsbehörde von Groß-Berlin geschaffen werden, welche als „Generalkommission für die Bebauung von Groß-Berlin“ ins Leben gerufen werden könnte. Dieser Generalkommission müßten gewisse Machtvollkommenheiten, welche jetzt den Bezirksausschüssen und der Polizeiverwaltung zustehen, übertragen werden; sie sollte eine selbständige Behörde in der Hinsicht sein, daß sie keiner staatlichen Behörde untergeordnet ist, sondern mit den einzelnen Ministerien und Reichsbehörden sowie den verschiedenen Gemeindevertretungen unmittelbar amtlich verkehrt. Es ist dabei an eine ähnliche Zentralbehörde für Groß-Berlin gedacht, wie sie in England der „General Board of Health“ in bezug auf sanitäre Fragen und Einrichtungen ist. Der Generalkommission wären vor allem wesentliche Einnahmequellen zu eröffnen, damit sie selbständig handeln könnte. An Sonder-Abgaben für Groß-Berlin kämen in Betracht:

1. Eine Groß-Berliner Sondersteuer auf Grund- und Hausbesitz, entsprechend $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ % des Nutzungswertes;
2. $\frac{1}{5}$ der Wertzuwachssteuer;
3. $\frac{1}{10}$ der Umsatzsteuer;
4. ein allgemeiner Groß-Berliner Steuerzuschlag auf die Einkommen- und Klassensteuer in Höhe von $7\frac{1}{2}$ % bei der ersteren und 5 % bei der letzteren.**)

Diese Abgaben würden schätzungsweise für den Kopf der Bevölkerung jährlich 2,50 bis 3 Mark erbringen, sodaß jetzt schon etwa 7,5 bis 9 Millionen Mark jährlich zur Verfügung stehen würden.

*) Ein Teil der Vorschläge ist durch das inzwischen verabschiedete Gesetz betreffend den Zweckverband »Groß-Berlin« der Verwirklichung nähergerückt.

**) Diese, etwa der halben Kirchensteuer gleichkommende Abgabe würde durch entsprechende Erhöhung der Sätze zu 2 und 3 vermindert werden können.

Undurchführbarkeit einzelner Anregungen ohne gesetzliche Maßnahmen.

Generalkommission für Groß-Berlin.

Geldmittel und ihre Aufbringung.

- Befugnisse. Die Generalkommission müßte sehr weitgehende Befugnisse haben. Sie wäre zu ermächtigen, Gelände anzukaufen und zu verkaufen. Jeder Bebauungs- und Fluchtlinienplan sollte ihrer Zustimmung unterliegen. Sobald die Fluchtlinienpläne ihre endgültige Genehmigung gefunden haben, müßte ihre Durchführung — unter Vermittlung der betreffenden Lokalbehörde — der Generalkommission unterstehen. Die Entschädigung etwa beeinträchtigter Besitzer wäre nach den Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes zu regeln.
- Durchführung der Fluchtlinienpläne.
- Zonenenteignung und Umlegung. Der Generalkommission wäre das Recht der Zonenenteignung sowie der zwangsweisen Umlegung auf Grund des allgemeinen Grundlinienplanes zu verleihen. Ferner würde zu ihren Aufgaben gehören, Waldungen und Grünflächen anzukaufen sowie für deren Erhaltung und Nutzung zu sorgen, Waldbauflächen in Erbpacht und Freiflächen (II. Ordnung) zu gemeinnützigen Zwecken (Spielplätzen usw.) zu vergeben.
- Beschaffung eines endgültigen Bebauungsplanes. Die vorstehenden Ausführungen sollen den einzuschlagenden Weg nur kurz andeuten. Es geht daraus hervor, daß in erster Linie auf Grund ausgewählter Bearbeitungen des Bebauungsplanes von Groß-Berlin und sonstiger Anregungen ein endgültiger, allgemeiner Grundlinienplan durch die Generalkommission unter Mitarbeit von Fachleuten aller in Betracht kommenden Gebiete und der Gemeindebehörden festzusetzen ist. Dieser Plan müßte allen künftigen Maßnahmen zugrunde gelegt werden.
- Sondergesetz für Groß-Berlin. Der Erlaß eines die Regelung all dieser Punkte umfassenden Sondergesetzes für die Bebauung von Groß-Berlin ist hierbei nicht zu umgehen; wenn irgendwo die Unterstützung durch ein zielbewußtes Sondergesetz zum vollen Erfolg helfen kann, so ist es hier der Fall.

Mögen zur Klärung der großen Aufgabe die in diesem Entwurf gegebenen verschiedenen Vorschläge und Ideen mit beitragen; mögen sie mithelfen am Wachsen, Blühen und Gedeihen von Groß-Berlin!



Anhang.

Verzeichnis neuer durchgehender Verkehrszüge und Durchbrüche zur Entlastung stark belasteter Strassen und Plätze.

(Vergl. Tafel V.)

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
1. Umgestaltung des Leipziger Platzes.	Anlage von zwei Straßen in der jetzigen Grünfläche.	15	8	3,5
2. Verlängerung der Behrenstraße bis zur Königgrätzer Straße.	Durchbruch neben dem Park des Prinz-Georg-Palais.	22	15	3,5
3. Verbreiterung der Friedrichstraße zwischen Behrenstraße und Weidendammer Brücke.	a) Verbreiterung der Straße. b) Anlage eines Platzes an der Straße Unter den Linden sowie eines Platzes mit Arkaden am Bahnhof Friedrichstraße.	24	15,5	4,25
4. Ausgestaltung der Königgrätzer Straße.	a) Verbreiterung sowie Umgestaltung zwischen Potsdamer Bahnhof und Köthener Straße. b) Verbreiterung zwischen Köthener Straße und Askanischem Platz. c) Umgestaltung des Askanischen Platzes.	54 bezw. 40		
5. Durchlegung der Anhaltstraße zur Friedrichstraße.	a) Verbreiterung der Anhaltstraße. b) Durchbruch von der Anhalt- zur Kochstraße. c) Verbreiterung der Kochstraße zwischen Durchbruch und Friedrichstraße.	26	17	4,5
6. Durchlegung der Puttkamerstraße bis zum Anhalter Bahnhof.	Durchbruch zwischen Friedrich- und Königgrätzer Straße.	16	10	3
7. Verlängerung der Großbeerstraße bis zur Friedrichstraße.	a) Durchbruch zwischen Königgrätzer und Wilhelmstraße. b) Durchbruch zwischen Wilhelm- und Friedrichstraße.	18	12	3

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
8. Verlängerung der Voßstraße bis zur Viktoriastraße.	a) Durchbruch von der Königgrätzer Straße bis zur Bellevuestraße und weiter bis zur Margaretenstraße. b) Erweiterung der Margaretenstraße, Ecke Viktoriastraße.	20	13	3,5
9. Vergrößerung des Kemperplatzes.	Einziehung der Vorgärten westlich und östlich der Viktoriastraße.	18	12	3
10. Umgestaltung des Königsplatzes.	a) Anlage von Gebäuden und Arkaden. b) Änderung der Grünflächen.			
11. Durchlegung der Mohrenstraße bis zum Molkenmarkt.	a) Durchbruch von der Jerusalemer Straße bis zur Niederwall-, Kur- und Unterwasserstraße. b) Neubau der Jungfernbrücke. c) Beiderseitige Verbreiterung der Spreestraße und der Neumannsgasse. d) Durchbruch von der Breiten Straße bis zur Spree durch das Königliche Ober-Marstallamt. e) Bau einer Brücke über die Spree. f) Durchbruch von der Burgstraße bis zur Poststraße, sowie Verbreiterung derselben bis zum Mühlendamm.	22	15	3,5
12. Verlängerung der Kronenstraße bis zum Spittelmarkt.	a) Durchbruch von der Jerusalemer bis zur Niederwallstraße. b) Verbreiterung der Niederwallstraße zwischen Durchbruch und Spittelmarkt.	20	13	3,5
13. Durchlegung der Lindenstraße bis zum Spittelmarkt.	a) Durchbruch zwischen Kommandanten- und Beuthstraße. b) Vergrößerung des Spittelmarktes durch Zurücksetzen der Bauflucht zwischen Beuth- und Seydelstraße.	22	15	3,5
14. Verbreiterung der Neuen Grünstraße.	Zurücksetzen der östlichen Bauflucht der Neuen Grünstraße zwischen Seydel- und Wallstraße.	20	13	3,5
15. Verlängerung der Sebastianstraße bis zur Grünstraßenbrücke.	Durchbruch der Alten Jakobstraße bis zur Wallstraße.	18	12	3
16. Durchlegung der Zimmerstraße zur Alten Jakobstraße.	Durchbruch zwischen Linden- und Kommandantenstraße.	20	13	3,5

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
17. Verbreiterung der Alten Jakobstraße.	a) Zurücksetzen der Bauflucht zwischen Oranien- und Stallschreiberstraße. b) Platzweiterung an der Kreuzung Ritter- und Alte Jakobstraße.	18	12	3
18. Verlängerung der Wassertorstraße durch die Simeonstraße usw. bis zur Friedrichstraße.	a) Durchbruch von der Alten Jakobstraße bis zur Lindenstraße.	18	12	3
	b) Als Fortsetzung der Charlottenstraße die Durchbrüche nach der Lindenstraße einerseits und der Friedrichstraße andererseits.	20	13	3,5
19. Verlängerung der Zossener Straße bis zur Lindenstraße.	a) Durchbruch zwischen Blücherplatz und Waterloofer.	18	12	3
	b) Bau einer Brücke über den Landwehrkanal.			
	c) Durchbruch von der Gitschiner Straße nach der Lindenstraße, Ecke Neuenburger Straße.			
20. Verbindung der Mittenwalder Straße mit der Alexandrinenstraße.	Durchbruch von der Blücherstraße bis zum Planufer.	18	12	3
21. Verlängerung der Luckenwalder sowie Schöneberger Straße bis zur Steglitzer bzw. Lützowstraße.	a) Verbreiterung der Luckenwalder Straße.	26	17	4,5
	b) Anlage von zwei neuen Straßen auf dem durch Umgestaltung der Bahnanlagen frei gewordenen Gelände (vergl. auch Tafel III).			
22. Verlängerung der Halleschen Straße bis zum Hafenplatz und zur Königin-Augusta-Straße.	Siehe Tafel III und die Erläuterungen S. 19.			
23. Verlängerung der Hornstraße bis zur Bülowstraße.	a) Anlage einer Rampe in der Hornstraße.	20	13	3,5
	b) Anlage eines Parkes nebst einer Rampenstraße auf dem Bahngelände westlich der Möckernstraße.			
	c) Bau einer Brücke über das Anhalter Bahngelände.	22	13	4,5
	d) Anlage eines Parkes auf dem durch Umgestaltung der Bahnanlagen frei gewordenen Gelände.			
	e) Bau einer Brücke über das Potsdamer Bahngelände.	22	13	4,5
	f) Durchbruch zwischen dem Bahngelände und der Bülowstraße zur Anlage der Rampe.	26	15	5,5

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
24. Verlängerung der Magdeburger Straße nach der Frobenstraße und bis zur Elbholzstraße.	a) Durchbruch zwischen der Steglitzer und der Kurfürstenstraße.	24	15,5	4,25
	b) Durchbruch von der Winterfeldt-zur Pallasstraße.	20	13	3,5
25. Durchführung der Barbarossastraße zur Großgörschenstraße.	a) Durchbruch von der Gleditsch-zur Elbholzstraße.	20	13	3,5
	b) Herstellung einer Straße durch den alten Botanischen Garten.			
26. Verbreiterung der Hitzigstraße sowie der Tiergartenstraße beiderseits der Mündung der Hofjägerallee.	Einziehen der Vorgärten zwischen dem Tiergarten und der Corneliusbrücke.	24	15,5	4,25
27. Verbreiterung der Corneliusstraße von der Hitzigstraße bis zur Friedrich-Wilhelm-Straße sowie Neubau und Verbreiterung der Corneliusbrücke.	—	20	12	4
28. Verlängerung der Von der Heydtstraße bis zur Tiergartenstraße.	Durchbruch zwischen der Kaiserin-Augusta-Straße und der Tiergartenstraße (auf Gartengelände).	22	15	3,5
29. Verlängerung der Turmstraße bis zur Chausseestraße im Zuge der Liesenstraße.	a) Überschreitung des Exerzierplatzes, Durchbruch zwischen Lehrter Straße und Bahngelände, Brücke über letzteres und Durchbruch an der Heidestraße nebst Treppen daselbst.	22	15	3,5
	b) Bau von Brücken über das Bahngelände und den Berlin-Spandauer Schiffahrts-Kanal, Verbindung vom Kanal bis zur Scharnhorststraße, teils als Rampe.			
	c) Durchbruch in Straßenhöhe zwischen Scharnhorst- und Chausseestraße.			
30. Verbindung der Invalidenstraße mit dem letztgenannten neuen Straßenzug.	a) Durchbruch zwischen der Invaliden- und der Kesselstraße.	18	12	3
	b) Anlage einer Straße mit Parkstreifen der Panke entlang.			
31. Verlängerung der Perleberger sowie der Lehrter Straße bis zum Südufer.	—	20	12	4

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
32. Verlängerung der Lehrter Straße bis zur Moltkebrücke.	—	22	15	3,5
33. Durchlegung der Hannoverschen Straße zur Scharnhorststraße.	Durchbruch im Zuge der Hannoverschen Straße nach der Invalidenstraße.	20	13	3,5
34. Verbindung vom Oranienburger Tor zum Stettiner Bahnhof unter Benutzung der Chausseestraße.	a) Platzartige Erweiterung zwischen Tieck- und Schlegelstraße. b) Durchbruch von der Schlegel- zur Invalidenstraße.	20	13	3,5
35. Verbindung der Artilleriestraße mit der Borsigstraße und zum Stettiner Bahnhof.	Durchbrüche zwischen Artillerie- und Auguststraße, zwischen August- und Linienstraße und weiter bis Elsasser Straße.	20	12	4
36. Verbreiterung der Kleinen Hamburger Straße.	—	18	12	3
37. Verbreiterung der Gipsstraße.	—	18	12	3
38. Verbindung der Burgstraße mit der Oranienburger Straße.	a) Verbreiterung der Kleinen Präsidentenstraße. b) Durchbruch zwischen Monbijou- platz und Oranienburger Straße.	32 20	23 12	4,5 4
39. Verbreiterung der Großen Hamburger Straße.	—	20	12	4
40. Verbreiterung des Zwirngrabens an der Stadtbahn als Verlängerung der Dircksenstraße.	—	20	12	4
41. Verbreiterung der Straße An der Spandauer Brücke.	—	20	12	4
42. Durchführung der Spandauer Straße zum Hackeschen Markt.	Durchbruch von der Neuen Friedrichstraße zum Hackeschen Markt mit Veränderung des Zugangs zum Bahnhof Börse.	18	12	3
43. Verlängerung der Schönhauser Straße bis zum Bahnhof Börse.	a) Verbreiterung der Neuen Schönhauser Straße. b) Durchbruch von der Neuen Schönhauser Straße zur Dircksenstraße. c) Verbreiterung der Straße An der Spandauer Brücke.	20	13	3,5

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
44. Durchführung der Bernauer Straße bis zum Stettiner Bahnhof.	a) Freilegung eines Teils des Bahngeländes als Bahnhofsvorplatz und Durchbruch bis zur Gartenstraße. b) Verbreiterung der Bernauer Straße zwischen Garten- und Bergstraße sowie längs des Sophienkirchhofs.	24	15,5	4,25
45. Durchführung der Meyerbeerstraße bis zur Prenzlauer Allee.	Durchbruch durch die Häuser an der Mendelssohnstraße sowie durch den Begräbnisplatz.	18	12	3
46. Verbindung der Mendelssohnstraße mit der Winsstraße.	Durchbruch durch die Häuser an der Meyerbeerstraße sowie durch die Friedhöfe.	18	12	3
47. Verbreiterung der Schendelstraße.	—	20	13	3,5
48. Verbindung des Babelsberger Platzes (jetzt Fürst-Bülow-Platz) mit der Landsberger und Blumenstraße nach Bahnhof Jannowitzbrücke.	a) Verbreiterung der Hirtenstraße zwischen Bartel- und Prenzlauer Straße. b) Durchbrüche, sich zu einer Straße ergänzend, zwischen Prenzlauer und Blumenstraße.	22	15	3,5
49. Verbindung der Lothringer und Jostystraße mit der Großen Frankfurter Straße.	a) Durchbruch zwischen der Mendelssohn- und der Neuen Königstraße. b) Verbreiterung der Gollnow- und Weberstraße auf der Nordostseite.	20	13	3,5
50. Umgestaltung des Alexanderplatzes.	Siehe Vorschlag X, S. 53.			
51. Verbreiterung der Sieberstraße.	—	16	10	3
52. Verlängerung der Parochialstraße zwischen Spandauer und Judenstraße.	—	22	15	3,5
53. Verbreiterung der Judenstraße gegenüber dem neuen Rathaus.	—	24	15,5	4,25
54. Umgestaltungen auf der Speicherinsel.	Siehe Vorschlag VIII, S. 52.			
55. Verbindung der Inselstraße über den auf der Speicherinsel neu zu schaffenden Rathausplatz durch die Magazinstraße zur Großen Frankfurter Straße.	a) Durchbruch von der Neuen Uferstraße zur Stralauer Straße und von letzterer zur Neuen Friedrichstraße und zur Dirksenstraße. b) Durchbruch von der Magazinstraße zur Großen Frankfurter Straße.	20	13	3,5
56. Verbreiterung der Neuen Roßstraße.	—	19	13	3

Bezeichnung	Betrifft	Straßen- breite m	Fahr- damm- breite m	Bürger- steig- breite m
57. Verlängerung der Alexandrinenstraße bis zur Neanderstraße.	Durchbruch durch das City-Hotel und Abstumpfung der Ecke Neander- und Annenstraße.	18	12,5	2,75
58. Verlängerung der Adalbertstraße bis zur Holzmarktstraße.	Durchbruch zwischen Cöpenicker Straße und Brandenburger Ufer sowie Bau einer Brücke über die Spree und Durchbruch bis zur Holzmarktstraße.	20	13	3,5
59. Verlängerung der Manteuffelstraße bis zur Fruchtstraße.	Durchbruch des Baublocks zwischen Cöpenicker Straße und Spree sowie Bau einer Brücke.			
60. Verbreiterung der Breslauer Straße.	Vergl. S. 23.	24	15,5	4,25
61. Durchlegung der Diestelmeyerstraße zur Kochhannstraße.	Durchbruch an der Matthiasstraße, Anlage der Straße durch den Georgen-Friedhof und Durchbruch an der Tilsiter Straße.	18	12,5	2,75
62. Verlängerung der Klopstockstraße bis zum Bahnhof Zoologischer Garten (S. 47).	a) Anlage einer Fahrstraße mit Straßenbahn und Reitweg sowie eines besonderen Fußgängerweges (4,50 m) durch den Tiergarten vom Bahnhof Zoologischer Garten bis zum Landwehrkanal.	18		
	b) Bau einer Brücke über den Landwehrkanal.	20		
	c) Wie unter a bis zum Wasserablauf des Neuen Sees.	20		
	d) Bau einer Straßenbrücke sowie einer Fußgängerbrücke (4,50 m) über einen kleinen Wasserlauf.	18		
	e) Anlage einer Fahrstraße bis zur Klopstockstraße sowie eines besonderen Fußgängerweges.	14		
	f) Straßenbahntunnel unter der Charlottenburger Chaussee mit anschließenden Rampen.	5		
63. Verbreiterung der Thusneldaallee im Kleinen Tiergarten.	—	32	22 mit Inseln	5
64. Verlängerung der Flensburger Straße in beiden Richtungen.	Verbreiterung des Borsigstegs, Durchbruch zwischen Brückenallee und Bellevueufer und Bau einer Brücke über die Spree.	20	12	4
65. Durchgehende Straßenverbindung am Bahnhof Stralauer Rummelsburg.	Vergl. S. 24 und Abb. 6.	16	10	3
66. Straßendurchführung im Zuge der Knesebeckstraße nach der Kurfürstenallee.	Durchführung einer Straße zwischen der Hardenbergstraße und der Technischen Hochschule.	16	10	3

W. Moeser Buchdruckerei, Hofbuchdr. S. M. d. Kaisers u. Königs
BERLIN S.
Stallchreiber - Straße 34. 35

ALLGEMEINER GRUNDLINIENPLAN.

Plan der Grünflächen.





In dieser Tasche befinden sich:

Tafel I: Allgemeiner Grundlinien- und
Grünflächenplan.

Tafel II: Verkehrslinienplan.

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

L. inw.

17894

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300712