

*Geographisches*

*Stempel des  
Königlichen Museums für Naturgeschichte*

# Entwurf

für die

Herstellung neuer Verkehrswege

zur Entlastung

stark belasteter Strassen und Plätze

in Berlin

von

Fr. Krause

Stadtbaurat

Berlin im Februar 1908

*93*

*427 a 27*



Der Stadtbaurat  
für den Tiefbau.

Berlin, den 19. März 1908.

\*\*\*\*\*

Euer Hochwohlgeboren

beehre ich mich in der Anlage ganz ergebenst  
einen von mir aufgestellten „Entwurf für die  
Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung  
stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin“  
mit der Bitte um gefällige Kenntnisnahme zu  
überreichen.

Ganz ergebenst

*F. Krause*

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000303998



# Entwurf

für die

## Herstellung neuer Verkehrswege

zur Entlastung stark belasteter  
Straßen und Plätze in Berlin.

Von

Fr. Krause

Stadtbaurat.

---

Berlin, im Februar 1908.







III 33993

Akc. Nr. 5044 51



# Inhalt.

	Seite
I. Allgemeines . . . . .	5
II. Ursachen der Verkehrsbelastung der Potsdamer Straße, des Potsdamer Platzes und der Leipziger Straße . . . . .	6
III. Straßenbahnverkehr in dem Straßenzuge Potsdamer Straße, Leipziger Straße, Spittelmarkt, Mühlendamm und Königstraße . . . . .	7
1. in der Potsdamer Straße . . . . .	7
2. auf dem Potsdamer Platz . . . . .	7
3. in der Leipziger Straße . . . . .	8
4. auf dem Spittelmarkt . . . . .	9
5. auf dem Mühlendamm, Molkenmarkt und in der Königstraße . . . . .	9
IV. Vorschläge für die Entlastung des Straßenzuges Potsdamer Straße, Potsdamer Platz, Leipziger Straße, Spittelmarkt, Mühlendamm und Königstraße . . . . .	9
A.	
Entlastung durch Schaffung neuer Verkehrswege . . . . .	10
1. Straßendurchbruch in der Verlängerung der Vohßstraße . . . . .	10
2. Straßendurchbruch in der Verlängerung der Frobenstraße . . . . .	11
3. Brücke im Zuge der Köthener Straße und Verbreiterung des Schöneberger Ufers . . . . .	11
4. Straßentunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhofe . . . . .	12
5. Folgen der Anlage der vorstehenden neuen Verkehrswege . . . . .	12
6. Straßendurchbruch im Zuge der Lindenstraße nach dem Spittelmarkt . . . . .	13
7. Entlastung des Mühlendamms, Molkenmarkts und der Königstraße . . . . .	14
B.	
Entlastung durch die Beseitigung der Weichen- und Kurvenverbindungen aus den Hauptstraßen . . . . .	15
C.	
Entlastung durch den Bau elektrischer Schnellbahnen (Untergrundbahnen) . . . . .	15
V. Vorschläge für die Entlastung der Plätze vor dem Brandenburger Tor und am Opernhause . . . . .	17
VI. Kosten der in Vorschlag gebrachten Straßendurchbrüche, Tunnelanlagen usw. . . . .	19
VII. Vergleich zwischen den Tunnelentwürfen der Großen Berliner Straßenbahn und dem vorliegenden Entwurfe . . . . .	20
1. in bezug auf die Entlastung der Hauptstraßenzüge und Plätze . . . . .	20
2. in bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Anlagen . . . . .	22
3. Schlussbemerkungen . . . . .	23



	Seite
Anlage 1.	
1. Zusammenstellung der geplanten neuen Verkehrsverbindungen . . . . .	25
2. Belastung der einzelnen neuen Verkehrswege. . . . .	25
Anlage 2. Tabelle.	
Der Straßenbahnverkehr in der Potsdamer Straße und Leipziger Straße jetzt und nach Durchführung der Ablenkungen . . . . .	27
Anlage 3. Verzeichnis der abgelenkten Linien . . . . .	30
Anlage 4. Verkehrszählungen . . . . .	32
Anlage 5. Kosten-Überschlag . . . . .	34

### Pläne.

1. Stadtplan mit den in Vorschlag gebrachten Straßendurchbrüchen . . . . .	Blatt 1
2. Drei Verkehrspläne (in Mappe) . . . . .	= 2—4
3. Gleisplan an der Victoriabrücke . . . . .	= 5
4. Tunnelanlage unter dem Potsdamer Außenbahnhof . . . . .	= 6
5. Umgestaltung des Potsdamer Platzes . . . . .	= 7
6. Stadtplan mit den vorhandenen und geplanten Schnellbahnlagen . . . . .	= 8
7. Untertunnelung des Platzes vor dem Brandenburger Tor . . . . .	= 9 <i>u. 9<sup>a</sup></i>
8. Untertunnelung des Platzes an dem Opernhause . . . . .	= 10 <i>- 10<sup>a</sup></i>
9. Gleisanlagen auf dem Potsdamer Platz . . . . .	= 11
10. Gleisanlagen auf dem Spittelmarkt . . . . .	= 12



# Erläuterungsbericht

zu dem

## Entwürfe für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin.

### I.

#### Allgemeines.

Die starke Belastung einzelner Straßen und Plätze Berlins durch den Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehr haben der Großen Berliner Straßenbahn (G. B. S.) Veranlassung gegeben, den Bau mehrerer Tunnelanlagen in Vorschlag zu bringen, durch welche ein mehr oder weniger großer Teil des Straßenbahnverkehrs von der Straßenoberfläche abgeleitet werden soll. Von diesen Entwürfen kommt in erster Reihe der durch die Potsdamer und Leipziger Straße geplante Tunnel in Betracht, der eine Entlastung des Straßenzuges „Potsdamer Straße, Potsdamer Platz, Leipziger Straße und Spittelmarkt“ herbeiführen soll.

Da diese Tunnelprojekte bei den städtischen Behörden sowohl in technischer wie in wirtschaftlicher Beziehung auf großen Widerstand gestoßen sind und nach dem Gutachten der Herren Regierungsrat a. D. Kemmann, Professor Cauer und Professor Dr.-Ing. Blum auch in betriebstechnischer Hinsicht zu großen Bedenken Veranlassung geben, so lag es für mich nahe, zu untersuchen, ob sich die erstrebenswerte Verkehrsentslastung dieser Straßen nicht auf einem anderen Wege erzielen läßt, der in bezug auf die leichtere und schnellere Ausführung der Anlagen sowie in bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und die Sicherheit des Betriebes günstigere Verhältnisse bietet.

Bevor hierauf näher eingegangen wird, sollen zunächst die Ursachen festgestellt werden, die zu der starken Verkehrsbelastung des genannten Straßenzuges geführt haben.



## II.

## Ursachen der Verkehrsbelastung der Potsdamer Straße, des Potsdamer Platzes und der Leipziger Straße.

Wenn man sich den Bebauungsplan von Berlin betrachtet, so findet man, daß die beiden Stadtteile West und Süd-West durch die beiden umfangreichen Bahnanlagen der Potsdamer und Anhalter Bahn von einander getrennt und nur durch wenige den Bahnkörper durchquerende Unterführungen mit einander verbunden sind. Der Verkehr dieser Stadtteile nach dem Inneren der Stadt bewegt sich daher der Hauptsache nach durch Straßen, die parallel zum Bahnkörper liegen. Für den Stadtteil West, der infolge seiner Verbindung mit den Nachbargemeinden Schöneberg, Friedenau, Wilmersdorf und Charlottenburg einen besonders lebhaften Verkehr aufweist, kommen nur 3 Straßenzüge in Betracht:

1. die Bahnstraße, welche mit ihrer Verlängerung, nämlich der Dennewitz-, Flottwell- und Linkstraße, zum Potsdamer Platz führt,
2. die Potsdamer Straße und
3. der Kurfürstendamm mit der Tiergartenstraße.

Dieser dritte Straßenzug gabelt sich am Kemperplatz und führt einen Teil des Verkehrs durch die Bellevuestraße ebenfalls zum Potsdamer Platz und den anderen Teil durch die Lennestraße nach der Königgräzer Straße und dem Brandenburger Tore hin. Verstärkt wird der Verkehr in der Bellevuestraße jedoch durch den die Bellevueallee benutzenden Fuhrwerksverkehr des Stadtteils Moabit.

Diese 3 Hauptstraßenzüge, von denen die Potsdamer Straße als die in der Mitte gelegene den größten Verkehr aufzunehmen hat, führen sämtlich über den Potsdamer Platz und durch die Leipziger Straße nach dem Stadttinnern, da die zwischen der Leipziger Straße und der Straße Unter den Linden belegenen, parallelen 6 Straßenzüge der Friedrichstadt (Behren-, Französische, Jäger-, Tauben-, Mohren- und Kronenstraße) sich an der Mauerstraße bezw. Wilhelmstraße tot laufen und keine Verbindung mit dem Westen haben. Nur eine Straße, die Mohrenstraße, hat durch die Boßstraße eine Fortsetzung bis zur Königgräzer Straße erhalten, es fehlt ihr jedoch an einer zweckmäßigen Verbindung mit einer der obengenannten 3 Hauptzufuhrstraßen des Westens.



Da nun ferner in der Tiergartenstraße und Bellevuestraße die Anlage einer Straßenbahn nicht gestattet ist und die durch die Bahn-, Dennewitz- und Flottwellstraße führenden Bahnen in der Linkstraße endigen, so ist zur Zeit der gesamte Straßenbahn-Durchgangsverkehr des Westens auf die Potsdamer Straße angewiesen, die ohnehin schon durch den Fuhrwerksverkehr am meisten in Anspruch genommen ist.

### III.

## Straßenbahnverkehr in dem Straßenzuge Potsdamer Straße, Leipziger Straße, Spittelmarkt, Mühlendamm und Königstraße.

(Vergl. Verkehrsplan Blatt 2.)

Aus den vorstehend genannten Gründen hat sich in dem Straßenzuge Potsdamer Straße — Leipziger Straße — Spittelmarkt ein sehr lebhafter Straßenbahnverkehr entwickelt, der auf dem Verkehrsplane Blatt 2 zur Darstellung gebracht ist.

Nach diesem Plane verkehren in der Potsdamer Straße zwischen 1. in der Potsdamer Straße.  
der Lützowstraße und dem Potsdamer Platz zur Zeit stündlich

29 Straßenbahnlinien mit 264 Zügen.

Hierbei sind die Züge nach beiden Verkehrsrichtungen gezählt und Einzellinien mit unregelmäßigem Fahrplane nicht berücksichtigt.

Von diesen Bahnen führen über den Potsdamer Platz:

2. auf dem Potsdamer Platz.

21 Linien mit 200 Zügen in gerader Richtung nach der Leipziger Straße,

6 = = 48 = nach dem Brandenburger Tore und

2 = = 16 = nach dem Anhalter Bahnhof hin,

wobei die beiden Kurvenverbindungen nach dem Brandenburger Tore und Anhalter Bahnhöfe besonders lästig empfunden werden, da sie den sonstigen Verkehr auf dem Platz empfindlich stören.

Ferner sind über den Potsdamer Platz geleitet:

4 Linien mit 48 Zügen in der Richtung Brandenburger Tor — Anhalter Bahnhof und

2 = = 16 = , die am Palast-Hotel vorbei nach dem Leipziger Platz führen,



so daß also die gesamte derzeitige Belastung des Potsdamer Platzes mit Straßenbahnen aus

35 Linien mit 328 Zügen stündlich besteht.

3. in der Leipziger  
Straße.

Folgen wir nun weiter dem Laufe der Leipziger Straße bis zur Mauerstraße, so stellt sich die Belastung dieser Strecke auf

23 Linien mit 216 Zügen.

Da an dieser Stelle

7 Linien mit 64 Zügen

nach der Kanonierstraße und Französischen Straße abzuweichen, so bleiben für die Leipziger Straße zwischen der Mauerstraße und Charlottenstraße noch

16 Linien mit 152 Zügen

übrig, die jedoch an der Charlottenstraße noch um

1 Linie mit 4 Zügen

vermehrt werden.

Ein weiteres stärkeres Anwachsen des Straßenbahnverkehrs findet an der Ecke Jerusalemer Straße statt, da dort 4 neue Linien in die Leipziger Straße einmünden, so daß diese Straße bis zum Spittelmarkt hin durch

21 Linien mit 204 Zügen

belastet ist.

Ähnliche Ergebnisse für die Zu- und Abnahme des Verkehrs in der Leipziger Straße haben auch die am 12. Dezember 1907 vom städtischen Statistischen Amt vorgenommenen Zählungen des gesamten Wagenverkehrs (einschließlich der Straßenbahnen, Omnibusse und Zweiräder) ergeben. Der größte Verkehr betrug innerhalb einer Stunde in der Leipziger Straße\*)

a)	zwischen Potsdamer Platz und Wilhelmstraße . .	1313	Fuhrwerke,
b)	= Mauerstraße und Friedrichstraße . . .	827	=
c)	= Charlottenstraße und Markgrafenstraße	743	=
d)	= Kommandantenstraße und Spittelmarkt	933	=

Die Strecken a und d sind also nicht nur durch die Straßenbahnen, sondern überhaupt durch den gesamten Fuhrwerksverkehr am meisten in Anspruch genommen.

\*) vergl. Anlage 4.



Der Spittelmarkt ist durch den Straßenbahnverkehr nicht so stark 4. auf dem Spittelmarkt.  
belastet wie der Potsdamer Platz. Immerhin bewegen sich auf ihm stündlich ohne Anrechnung der auf ihm endigenden Einfaklinien

in der Richtung:

Leipziger Straße — Gertraudenstraße	13 Linien mit 136 Zügen,
Leipziger Straße — Sehdelsstraße . . . . .	8 = = 68 = ,
Gertraudenstraße — Beuthstraße . . . . .	4 = = 32 =
zusammen . . . . .	25 Linien mit 236 Zügen.

Auch hier wirken die Weichen- und Kurvenverbindungen in gleicher Weise verkehrsstörend wie auf dem Potsdamer Platz.

Befolgt man nun weiter vom Spittelmarkt aus den Hauptverkehrs- 5. auf dem Mühlendamm, Molkenmarkt und in der Königstraße.  
zug über den Mühlendamm, den Molkenmarkt nach der Königstraße, so ergibt sich nachstehender stündlicher Straßenbahnverkehr:

auf dem Mühlendamm . . . . .	18 Linien mit 176 Zügen,
auf dem Molkenmarkt nach 3 Rich- tungen . . . . .	25 = = 200 = ,
in der Königstraße an der Kloster- straße . . . . .	19 = = 168 = .

Der vom städtischen Statistischen Amt durch eine Zählung am 17. Dezember 1907 festgestellte gesamte größte Fuhrwerksverkehr in der Königstraße nahe der Klosterstraße betrug in einer Stunde 1122 Fuhrwerke jeder Art. Der Verkehr in der Königstraße ist hiernach also stärker als der Durchschnittsverkehr in der Leipziger Straße und es mußte daher bei den nachfolgenden Vorschlägen auch die Königstraße mit berücksichtigt werden.

#### IV.

### Vorschläge für die Entlastung des Straßenzuges Potsdamer Straße, Potsdamer Platz, Leipziger Straße, Spittelmarkt, Mühlendamm und Königstraße.

Aus den vorhin unter Abschnitt II erörterten Ursachen, die zur Verkehrsbelastung der vorstehend genannten Straßen und Plätze geführt haben, ergeben sich ohne weiteres auch die Mittel zu ihrer Entlastung. Wären zwischen dem Potsdamer Stadtviertel und der Friedrichstadt andere gute Verbindungen vorhanden gewesen, so würde man sicher nicht



den ganzen Bahnverkehr durch die Potsdamer Straße und Leipziger Straße geleitet, sondern die anderen Verbindungen ebenfalls benutzt haben. So sind z. B. in der Stadt New-York, die einen langgestreckten, schachbrettartigen Bebauungsplan aufweist, die meisten Straßen mit Straßenbahnen versehen, so daß man, da Droschken nur in geringer Zahl und nur zu sehr teurem Preise zur Verfügung stehen, in der Lage ist, in die nächste Nähe jedes Hauses mittelst der Straßenbahn gelangen zu können. Dabei vermitteln den Hauptverkehr in der Längsrichtung der Stadt, welche die größeren Entfernungen aufweist, 5 Schnellbahnen (4 Hochbahnen und 1 Untergrundbahn); die Straßenbahnen dienen dahingegen hauptsächlich dem Lokalverkehr.

Da der Bebauungsplan von Berlin eine derartige Verteilung der Straßenbahnen zwischen dem Potsdamer Viertel und der Friedrichstadt nicht gestattet, so müssen

A. neue parallele Verkehrswege angelegt werden, vermittelt derer der Verkehr von den belasteten Straßen abgelenkt werden kann.

Zur besseren und leichteren Regelung des Verkehrs müssen ferner

B. aus den Hauptstraßen die Weichen und Kurvenverbindungen, welche dem Verkehr hinderlich sind, möglichst beseitigt und in die Nebenstraßen verlegt werden.

Schließlich aber ist es zur Entlastung dieses verkehrsreichen Straßenzuges als Ergänzung der Straßenbahnen notwendig,

C. elektrische Schnellbahnen (Untergrundbahnen) zu bauen, die den Verkehr für weitere Entfernungen vermitteln.

#### A.

#### Entlastung durch Schaffung neuer Verkehrswege.

(Vergl. Stadtplan Blatt 1.)

#### 1. Straßendurchbruch in der Verlängerung der Boßstraße.

Um von dem Potsdamer Stadtviertel in das Innere der Friedrichstadt zu gelangen, kommt, wie vorhin erwähnt ist, außer der Leipziger Straße nur die Boßstraße in Betracht. Es liegt daher nahe, zumal ein Durchbruch der Sägerstraße nach der Königgräzer Straße wegen der dazwischen liegenden Staatsgebäude auf Schwierigkeiten stoßen wird, die Boßstraße über die Königgräzer Straße hinaus zu verlängern und mittelst eines Straßendurchbruchs in das Verkehrsgebiet des Potsdamer Stadtteils hineinzuführen. Dies geschieht am zweckmäßigsten in der Weise, daß der neue Straßenzug die Bellevuestraße durchquert und in die



Victoriastraße am Eingang der Margarethenstraße mündet. Es können alsdann von der Potsdamer Straße über die Victoriabrücke durch den neuen Straßenzug unter Vermeidung des Potsdamer Platzes alle diejenigen Straßenbahnlinien abgelenkt werden, welche ihren Weg

a) nach dem Brandenburger Tore

b) nach der Mauerstraße und Französischen Straße

nehmen.

Um jedoch die alsdann erforderlich werdende Weichenverbindung in der Potsdamer Straße vor der Victoriabrücke zu vermeiden und um ferner eine Entlastung der Lützowstraße und Potsdamer Straße herbeizuführen, ist in dem Entwurfe der aus der Lützowstraße nach dem Brandenburger Tore und der Französischen Straße führende Straßenbahnverkehr durch die Magdeburger Straße am Schöneberger Ufer entlang zur Victoriabrücke geleitet worden. (Siehe Verkehrsplan Blatt 3.) Es gehen alsdann, wie auch aus dem Gleisplane Blatt 5 ersichtlich ist, die beiden Verkehrsströme im Zuge der Potsdamer Straße und Victoriastraße beim Landwehrkanale an einander vorüber, ohne sich zu berühren. Hält man es für zweckmäßiger, obgleich dies meinerseits nicht für notwendig erachtet wird, die beiden Verkehrsströme an dieser Stelle noch weiter von einander zu trennen, so könnte man neben der jetzigen Victoriabrücke noch ein besonderes Bauwerk für den Straßenbahnverkehr errichten.

Um nun auch die von dem Kollendorfsplatz sowie von der Potsdamer Straße (Groß-Görschenstraße) herkommenden Linien (Nr. 51, 52, 60, 61 und 23, 24) ohne Belastung der Lützowstraße nach der Magdeburger Straße hinleiten zu können, ist ferner ein Straßendurchbruch im Zuge der Frobenstraße zwischen der Kurfürstenstraße und Stegliger Straße im Entwurfe vorgesehen. (Siehe Blatt 1 und 3.) Durch Benützung dieses parallel zur Potsdamer Straße gelegenen Straßenzuges ist es dann möglich, die genannten Linien von der Potsdamer Straße (bis zur Winterfeldtstraße hin) sowie von der Lützowstraße fernzuhalten und unter Vermeidung des Potsdamer Platzes durch die Bockstraße und über den Wilhelmsplatz und Zietenplatz in die Mauerstraße bezw. Mohrenstraße zu führen.

Da es zur Entlastung des Potsdamer Platzes notwendig erscheint, auch die zweite auf ihm befindliche Kurvenverbindung in Richtung Potsdamer Straße — Anhalter Bahnhof aufzuheben, so sollen die diese Weichenverbindung benützenden beiden Linien P und R auf anderem Wege nach der Prinz-Albrecht-Straße hingeführt werden. Hierzu wäre ein Straßendurchbruch zwischen der Eichhornstraße und Prinz-Albrecht-

2. Straßendurchbruch in der Verlängerung der Frobenstraße.

3. Brücke im Zuge der Köthener Straße und Verbreiterung des Schöneberger Ufers.



Straße, welche im Plane Blatt 1 punktiert angedeutet ist, sehr geeignet. Da dieser jedoch ohne beträchtliche Erhöhung des Potsdamer Bahnhofes nicht durchführbar ist, so muß die neue Verbindung im Anschluß an die vorhandene Unterführung des Schöneberger Ufers unter dem Bahnkörper geschaffen werden. Unter entsprechender Verbreiterung des Schöneberger Ufers sieht daher der Entwurf eine neue Brücke über den Landwehr-Kanal im Zuge der Köthener Straße vor, über welche die genannten beiden Linien ihren Weg durch die Lützowstraße, Flottwellstraße und das Schöneberger Ufer nehmen und durch neue Gleisanlagen in der Köthener, Bernburger und Dessauer Straße mit der Prinz-Albrecht-Straße verbunden werden können. Abgesehen von der neu zu erbauenden städtischen Linie  $\alpha$ , welche von der Großgörschenstraße nach der Markgrafenstraße führt, sollen über diese Brücke noch zwei weitere Linien Nr. 17 und 63 geleitet werden, die zurzeit die Schöneberger Brücke benutzen (siehe Pläne Blatt 1 und 3).

4. Straßentunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhofo.

Als dritter neuer Straßenzug, welcher zur Entlastung der Potsdamer und Leipziger Straße dient, ist ein 10,6 m breiter Straßen- und 5 m breiter Personen-Tunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhofo zwischen der Kurfürstenstraße und der Schöneberger Straße geplant, der eine neue zweckmäßige und kurze Straßenverbindung zwischen dem Potsdamer Stadtviertel und der Anhalter Straße schafft (siehe Plan Blatt 6). Es sollen durch diesen Tunnel sechs Straßenbahnlinien mit 48 Zügen geführt werden, von denen jetzt schon zwei Linien ihren Weg über die Schöneberger Brücke nehmen.

5. Folgen der Anlage der vorstehenden drei neuen Verkehrswege.

Durch die Ausführung der vorstehend genannten drei neuen Verkehrswege\*) wird der Straßenzug Potsdamer Straße — Leipziger Straße derart entlastet, daß in ihm nur noch 10 Straßenbahnlinien mit 96 Zügen übrig bleiben. Es bedeutet dieses z. B. für die Strecke der Potsdamer Straße zwischen der Lützowstraße und dem Platz eine Entlastung von 64% des jetzigen Verkehrs. Die verbleibenden 36% umfassen Durchgangslinien, welche bis zum Dönhofsplatz ohne irgend welche Abzweigung mit ganz gleichmäßiger Belastung die Leipziger Straße befahren. Sollte diese Belastung als zu groß angesehen werden, so kann man entsprechend der Abnahme des sonstigen Wagenverkehrs noch einige Linien hinzufügen. Daß diese Straßenzüge sowie insbesondere auch der Potsdamer Platz

\*) Vergl. die Anlagen 1, 2 und 3, welche die neuen Verkehrswege, deren Belastung, sowie den Straßenbahnverkehr jetzt und nach Durchführung des Entwurfs in der Potsdamer und Leipziger Straße angeben.



durch die drei neuen Verkehrswege auch vom Fuhrwerksverkehr entlastet werden, ist mit Sicherheit anzunehmen, wenn auch im allgemeinen den Fuhrwerken, abgesehen von den Taxametern, die stets die kürzeste Verbindung wählen sollen, der Weg nicht vorgeschrieben werden kann. Zunächst ist in Betracht zu ziehen, daß von der Potsdamer Brücke aus der neue Weg durch die verlängerte Boßstraße nach den Stadtteilen nördlich der Mohrenstraße um ca. 200 m kürzer ist, als der jetzige durch die Leipziger Straße. Sodann werden viele Fuhrwerksbesitzer, wenn ihnen Gelegenheit geboten wird unter Vermeidung des Potsdamer Platzes, an welchem sie jetzt stets Aufenthalt haben, ihr Ziel bequemer zu erreichen, diese gern benutzen. Endlich aber ist der Entwurf für den Straßendurchbruch der Boßstraße nach der Bellevuestraße so angelegt, daß diese neue Verbindung auch von den Fuhrwerken aus der Tiergartenstraße unter Umgehung des Kemperplatzes benutzt werden kann, wodurch wiederum eine Entlastung des Potsdamer Platzes eintritt. Durch den Fortfall der Gleisverbindungen bleibt auf dem Potsdamer Platz nur eine Gleiskreuzung von 10 Linien mit 96 Zügen in der Richtung West-Ost und von vier Linien mit 48 Zügen in der Richtung Nord-Süd bzw. umgekehrt übrig. Der Verkehr wird sich somit auf dem Potsdamer Platz leicht regeln lassen. Sollte aber später einmal der Fuhrwerksverkehr so zunehmen, daß eine anderweitige Regulierung erforderlich erscheint, so kann man durch Fortnehmen der Vorgärten, wie der Plan Blatt 7 zeigt, auf dem Platz eine Ringstraße herstellen, welche die Leistungsfähigkeit des Platzes wesentlich erhöht. Auch durch die Köthener Brücke wird eine Entlastung des Potsdamer Platzes vom Fuhrwerksverkehr stattfinden, da der Verkehr von und nach dem Potsdamer Güterbahnhofe, welcher zur Zeit zum großen Teil durch die Linkstraße geht, später auch den neuen Weg wählen wird.

Endlich wird auch der Tunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhofe die Potsdamer und Leipziger Straße entlasten, da er Teile von Berlin W. und von Schöneberg in sehr günstiger Weise mit den Stadtteilen südlich der Leipziger Straße und ferner auch mit dem Spittelmarkt verbindet.

Zu letzterem Zwecke ist jedoch die Anlage eines Straßendurchbruchs erforderlich, welcher im Zuge der Lindenstraße nach dem Spittelmarkt hin geplant ist (siehe Plan Blatt 1). Diese neue Straßenanlage entlastet in erster Reihe die Jerusalemer Straße bis zur Leipziger Straße und die letztere Straße selbst bis zum Spittelmarkt, da die von der Lindenstraße bzw. von der Zimmerstraße und Schützenstraße nach dem Spittel-

6. Straßendurchbruch im Zuge der Lindenstraße nach dem Spittelmarkt.



markte hin geführten Linien alsdann diesen Weg benutzen können. Um ferner die jetzt vorhandenen Weichenverbindungen auf diesem Plage entfernen zu können, sollen die über ihn nach der Sehdelfstraße und Alte Jakobstraße führenden Linien schon am Dönhofsplatz durch die Kommandantenstraße nach der Alten Jakobstraße abgelenkt werden. Die alsdann notwendige Anlage einer neuen Weiche in der Leipziger Straße ist an dieser Stelle unbedenklich, da die Kommandantenstraße bei der Leipziger Straße ihr Ende erreicht und ein größerer Querverkehr dort nicht vorhanden ist. Ferner muß die Alte Jakobstraße auf der kurzen Strecke zwischen der Kommandantenstraße und Sehdelfstraße zur Aufnahme der Straßenbahnen eine angemessene Verbreiterung erfahren. Auch der Spittelmarkt selbst erhält eine Erweiterung, um eine zweckmäßige Einführung des neuen Straßenzuges zu ermöglichen. Die beiden Straßenbahn-Richtungen Leipziger Straße—Mühlendamm einerseits und Verlängerte Lindenstraße—Wallstraße andererseits führen aneinander vorbei ähnlich wie der Straßenbahnverkehr an der Potsdamer Brücke und Victoriabrücke.

Während der Spittelmarkt zurzeit

in der Richtung Leipziger Straße—

Mühlendamm . . . . . von 13 Linien mit 136 Zügen,

in der Richtung Leipziger Straße—

Sehdelfstraße . . . . . = 8 = = 68 = ,

in der Richtung Mühlendamm—

Beuthstraße . . . . . = 4 = = 32 =

Zusammen . . . . . von 25 Linien mit 236 Zügen,

die durch Weichenanlagen mit einander verbunden sind, befahren wird, soll er später nach dem diesseitigen Entwurfe nur noch

in der Richtung Leipziger Straße—

Mühlendamm . . . . . von 7 Linien mit 72 Zügen,

in der Richtung Lindenstraße—

Wallstraße . . . . . = 8 = = 80 =

Zusammen . . . . . von 15 Linien mit 152 Zügen

benutzt werden, deren Gleispaare in keinem Zusammenhange mit einander stehen (siehe Gleispläne Blatt 12).

7. Entlastung des Mühlendamms, Mollenmarkts und der Königstraße.

Die Entlastung des Mühlendamms, des Mollenmarkts und der Königstraße erfolgt nicht durch neue Straßendurchbrüche, sondern unter Benutzung vorhandener Verkehrswege, die zum Teil wie die Wallstraße zu diesem Zwecke erst ausgebaut werden müssen. Die Verbreiterung



dieser Straße ist jedoch ohnehin infolge der dort geführten Untergrundbahn notwendig und ist zum größeren Teile bereits vollendet oder in Angriff genommen.

Von den 8 der Wallstraße zugewiesenen Linien zweigen 5 an der Grünstraßenbrücke ab und vereinigen sich an der Petrikirche mit den von der Gertraudenbrücke herkommenden Linien, während 3 Linien unter Hinzutritt von 2 weiteren, an der Neuen Kofstraße einmündenden Linien über die Waisenbrücke, Stralauer Straße, Neue Friedrichstraße und Grunerstraße nach dem Alexanderplatz geführt werden. Hierdurch vermindert sich die Belastung des Mühlendamms und der Königstraße um 5 Linien mit 48 Zügen (vergl. den Verkehrsplan Blatt 3 sowie das Verzeichnis der abgelenkten Linien Anlage 3).

#### B.

#### Entlastung durch die Beseitigung der Weichen- und Kurvenverbindungen aus den Hauptstraßen.

Wie schon in den Erläuterungen für die Schaffung neuer Verkehrswege ausgeführt ist, bilden die Weichen- und Kurvenverbindungen an belebten Straßen und Plätzen, insbesondere an Straßenkreuzungen, eine sehr große Belästigung und Störung des übrigen Fuhrwerksverkehrs. Es sind daher sämtliche Weichenverbindungen auf dem Potsdamer Platz und Spittelmarke,<sup>\*)</sup> sowie ferner in der Leipziger Straße: am Leipziger Platz, an der Mauerstraße, an der Charlottenstraße und Jerusalemer Straße beseitigt worden und nur einfache Kreuzungen verblieben. Neu eingeführt ist die Weiche an der Kommandantenstraße, die jedoch wegen Mangels einer Straßenkreuzung an jener Stelle nicht so störend ist und wegen der Vorteile, welche durch sie für den Spittelmarkt geschaffen werden, nicht zu vermeiden ist.

#### C.

#### Entlastung durch den Bau elektrischer Schnellbahnen (Untergrundbahnen).

Das dritte besonders wichtige Mittel, die stark belasteten Straßenzüge zu entlasten, besteht in der Anlage von elektrischen Schnellbahnen, die im Inneren der Stadt bei den vorhandenen Straßenbreiten nur als

<sup>\*)</sup> Siehe Gleispläne Blatt 11 und 12.



Untergrundbahnen ausgebaut werden können. Im vorliegenden Falle kommen dem Verkehr 3 derartige Bahnen zur Hilfe:

1. die elektrische Hoch- und Untergrundbahn Charlottenburg — Potsdamer Platz — Spittelmarkt — Alexanderplatz — Schönhauser Allee,
2. die geplante städtische Untergrundbahn „Süd — Nord“,
3. die geplante städtische Untergrundbahn „Moabit — Rixdorf“.

(Siehe Plan Blatt 8.)

In erster Reihe wird die unter Nr. 1 genannte Bahn, welche zum Oktober bis zum Spittelmarkt fertig sein soll, eine wesentliche Entlastung der Leipziger Straße herbeiführen, da sie parallel zur Leipziger Straße durch die Mohrenstraße geführt wird und an den wichtigsten Verkehrspunkten Haltestellen hat. Die Inhaberin dieser Bahn, die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, hat in einem an den Herrn Polizei-Präsidenten gerichteten Schreiben vom 27. Juni 1907 ausgeführt, daß die Leistungsfähigkeit dieser rund 14,5 km langen Bahn bis auf einen Verkehr von 300 Millionen Fahrgäste\*) jährlich gesteigert werden könne und daß der weitaus größte Teil dieses Verkehrs auf die innere Stadt entfallen werde. Daß auch die Große Berliner Straßenbahn in diesem Unternehmen eine große Konkurrenz erblickt, geht schon daraus hervor, daß sie gegen die Verlängerung der Bahn vom Potsdamer Platz bis zum Spittelmarkt Klage erhob und wegen dieser 2 km Bahnlänge einen Schadenersatzanspruch von jährlich rund 2½ Millionen Mark beim Gericht anmeldete.

Aber auch die städtische Untergrundbahn „Süd — Nord“ wird einen Teil des jetzigen Straßenbahnverkehrs in der Leipziger Straße aufnehmen, da sie von der Kreuzbergstraße aus nach der Großgörschenstraße und Grunewaldstraße verlängert werden soll und dadurch die Städte Schöneberg und Wilmersdorf mit der Friedrichstraße und Leipziger Straße verbindet. Die von dieser Bahn berührten Stadtgebiete sind zur Zeit lediglich auf Straßenbahnen angewiesen, welche die Potsdamer Straße und Leipziger Straße benutzen müssen.

\*) Die G. B. S. beförderte im Jahre 1907 auf ihren sämtlichen Linien in Berlin und in den Vororten 378 200 000 Personen.



Endlich kommt auch noch die Schnellbahn „Moabit — Kixdorf“ mit ihrer Haltestelle Ecke Leipziger Straße Jerusalemmer Straße in Betracht, da sie zur Entlastung der von Moabit zur Zeit durch die Leipziger Straße führenden Straßenbahnlinien beiträgt.

## V.

### Vorschläge für die Entlastung der Plätze vor dem Brandenburger Tor und am Opernhause.

Die Große Berliner Straßenbahn hat in ihren Entwürfen auf dem Platze vor dem Brandenburger Tor und auf dem Platze am Opernhause 2 unterirdische Ringschleifen angeordnet und diese im Zuge der Straße Unter den Linden durch einen Längstunnel verbunden. Desgleichen sind die Bahnen in der Querrichtung an beiden Stellen unterirdisch angeschlossen, um dann durch Rampen wieder zur Oberfläche zu gelangen. Auf die geringe Leistungsfähigkeit und Gefährlichkeit des Betriebes dieser Ringschleifen will ich hier nicht näher eingehen, da sie von den vorher genannten Gutachtern eingehend kritisiert sind. Es ist aber auch die Bedürfnisfrage für den Längstunnel in der Straße Unter den Linden zu verneinen, da eine Entlastung der wenig belebten Dorotheenstraße, welche auf der Strecke zwischen der Neuen Wilhelmstraße und der Charlottenstraße nur durch 4 Linien mit 32 Zügen in Anspruch genommen wird, nicht notwendig ist. Die gegenwärtig etwas stärkere Belastung der Strecke zwischen der Neuen Wilhelmstraße und Sommerstraße durch 7 Linien mit 84 Zügen kann, obgleich es nicht notwendig ist, durch Ablenkung der 3 nach der Luisenstraße führenden Linien abgeschwächt werden. Im übrigen würde durch einen Durchbruch der Behrenstraße zwischen der Königgräzer- und Wilhelmstraße (vergl. Plan 1) ein zweiter Straßenzug neben der Straße Unter den Linden geschaffen werden können, der bei etwaiger Vermehrung von Linien im Zuge der Charlottenburger Chaussee solche aufzunehmen im stande wäre. Wenn die G. B. S. die Anlage des Längstunnels im Zuge der Straße Unter den Linden mit dem starken Verkehr von Moabit her motiviert hat, so wird diese Verkehrsfrage durch die projektierte Schnellbahn Moabit—Kixdorf, welche parallel zu den Linden durch die Dorotheen-



straße geführt ist, sicher in viel besserer Weise gelöst, als durch den Straßenbahntunnel im Zuge der Straße Unter den Linden.

Anderwärts liegen dagegen die Verhältnisse für den Straßenbahnverkehr in der Richtung quer zur Straße Unter den Linden. Es erscheint angemessen, diese Bahnen, welche auf dem Brandenburger Torplatze aus 12 Linien mit 112 Zügen und auf dem Opernplatze aus 12 Linien mit 120 Zügen bestehen, durch je einen Quertunnel über die beiden Plätze zu führen. Die von der Charlottenburger Chaussee nach der Dorotheenstraße führenden 3 Linien mit 44 Zügen können dabei, wie der Entwurf auf Blatt 9 zeigt, oberirdisch hinter dem Denkmal des Kaisers Friedrich herumgeführt werden. Eine Weichenverbindung zwischen diesen Gleisen und den unterführten Gleisen vor der Tunnelmündung ist zwar ausführbar, jedoch unterblieben, da die auf dieser Verbindung zur Zeit verkehrenden 3 Linien, wie schon vorher erwähnt, leicht abgeleitet werden können. Mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr der Bahnlinien unter dem Platze am Opernhause sich viel stärker vermehren wird als vor dem Brandenburger Tore, ist geplant worden diese Anlage 4gleisig herzustellen. Sie ist in zwei Varianten bearbeitet, von denen die eine auf dem Plane Blatt 10 zur Darstellung gebracht ist. Diese letzteren Entwürfe sind den Staatsbehörden bekannt und bereits zu einem Zeitpunkte von den städtischen Behörden in Vorschlag gebracht, als die G. B. S. mit ihren Tunnelprojekten noch nicht hervorgetreten war. Die diesseits entworfenen beiden Tunnelanlagen vor dem Brandenburger Tore und am Opernplatze unterscheiden sich von den Entwürfen der G. B. S. ganz wesentlich dadurch, daß ihre Länge aufs äußerste beschränkt ist und daß innerhalb der Tunnel und Rampen keine Abzweigungen vorkommen, auch jegliche Haltestellen fehlen. Sie können daher ohne Gefahr und in schnellem Tempo in ähnlicher Weise wie der viel längere und eingleisige Tunnel unter der Spree in Treptow von den Zügen passiert werden und sind somit auch viel leistungsfähiger als die von der G. B. S. geplanten Tunnelanlagen.



## VI.

### Kosten der in Vorschlag gebrachten Straßendurchbrüche, Tunnelanlagen usw.

Die in den vorstehenden Vorschlägen als notwendig erachteten Straßendurchbrüche, Tunnel, Brücken usw. beschäftigen die städtischen Behörden zum größeren Teile bereits seit längerer Zeit und sind daher auch meist eingehend bearbeitet und veranschlagt worden. In dem als Anlage 5 beigelegten Kostenüberschlage ist ein Unterschied gemacht worden zwischen denjenigen Anlagen, welche sowohl dem Straßen- wie dem Straßenbahnverkehr dienen und denjenigen, welche lediglich von Straßenbahnen benutzt werden. Zu den ersteren gehören die Straßendurchbrüche und Straßenerweiterungen sowie die Brücke im Zuge der Köthener Straße und der Tunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhofe. Da bei der Durchführung von Straßendurchbrüchen und Erweiterungen die Grundstücke zum Teil in ganzer Größe erworben werden müssen und die Restflächen später als Bauland wieder verkauft werden können, so mußte in dem Kostenanschlage eine Unterscheidung gemacht werden zwischen dem erstmaligen Kapitalaufwande und den dauernd verbleibenden Kosten. Unter Berücksichtigung der Zinsverluste, welche beim Verkaufe dieser Restflächen entstehen, stellen sich für die erste Gruppe

das Anlagekapital zu . . . . .	33 823 000	Mark,
die dauernden Kosten zu . . . . .	22 218 000	= .

Zu den Anlagen der zweiten Gruppe, welche lediglich von den Straßenbahnen benutzt werden, gehören die Gleise in den neuen Verkehrswegen und die beiden Tunnel vor dem Brandenburger Tore und auf dem Opernplatze; sie sind mit 5 380 000 Mark veranschlagt worden, so daß die dauernden Gesamtkosten rund 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Mark betragen werden.



## VII.

## Vergleich zwischen den Tunnelentwürfen der Großen Berliner Straßenbahn und dem vorliegenden Entwurfe.

(Siehe Verkehrspläne Blatt 2 und 3.)

### 1. In bezug auf die Entlastung der Hauptstraßenzüge und Plätze.

Dem Entwurfe der G. B. S. wird nachgerühmt, daß er die Leipziger Straße zwischen dem Potsdamer Platz und der Jerusalemer Straße von Gleisen befreit. Ob dadurch jedoch eine stärkere Entlastung des gesamten Fahrverkehrs eintritt, als sie der vorliegende Entwurf anstrebt, ist zweifelhaft, da ja bei dem Entwurfe der G. B. S. die Fuhrwerke auf den bisherigen alten Verkehrsweg, die Leipziger Straße, angewiesen sind, während nach den diesseitigen Vorschlägen 3 neue Verkehrswege zur Ableitung des Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehrs geschaffen werden. Auf dem am stärksten belasteten Teile der Leipziger Straße ist, wie früher angegeben, ein maximaler stündlicher Fahrverkehr von 1313 Fuhrwerken in der Zeit von 11 bis 12 Uhr vormittags gezählt worden, unter denen sich auch die fahrplanmäßigen 216 Straßenbahnzüge befanden.\*) Nach dem vorliegenden Entwurfe sollen 120 Züge in Fortfall kommen und nur 10 Linien mit 96 Zügen verbleiben. Die Beibehaltung dieser Bahnen erscheint für den Lokalverkehr nicht nur erwünscht, sondern auch unbedenklich wegen der Entlastung der Leipziger Straße von sonstigem Fuhrwerksverkehr.

An allen anderen verkehrreichen Stellen zeigt sich das vorliegende Projekt nicht nur in bezug auf die Entlastung von Fuhrwerksverkehr, sondern auch von Straßenbahnen dem Entwurfe der Großen Berliner Straßenbahn überlegen.

So sollen auf dem Potsdamer Platz nach dem städtischen Projekte in der Richtung Potsdamer Straße —

Leipziger Straße . . . . .	10 Linien mit	96 Zügen,
in der Richtung Königgräber Straße	4 = =	48 =
Summe . . . . .	14 Linien mit	144 Zügen

verkehren. Nach dem Entwurfe der G. B. S. dahingegen in der Richtung

\*) Gezählt wurden 324 Straßenbahnwagen einschließlich der Anhängewagen. Falls also keine Einzellinien verkehrt haben, deren unregelmäßiger Fahrplan mir nicht bekannt ist, würde die Hälfte der obigen 216 Züge mit Anhängern versehen gewesen sein. Im übrigen fällt der größte Straßenbahnverkehr nicht mit dem maximalen Gesamtfuhrwerksverkehr zusammen. Ersterer wurde in der Zeit von 6—7 Uhr nachmittags zu 441 Straßenbahnwagen ermittelt, während der Gesamtfuhrwerksverkehr zu derselben Stunde nur 1231 Wagen betrug (vergl. Anlage 4).



Potsdamer Straße — Bran-				
denburger Tor . . .	6 ( 8 )	Linien mit	48 ( 72 )	Zügen,
Potsdamer Straße — An-				
halter Bahnhof . . .	2 ( 2 )	= =	16 ( 16 )	= ,
Königgräzer Straße . . .	4 ( 7 )	= =	48 ( 80 )	= ,
Königgräzer Straße —				
Leipziger Platz . . .	( 1 )	= =	( 8 )	= ,
Summe . . .	12 ( 18 )	Linien mit	112 ( 176 )	Zügen,

wobei die eingeklammerten Zahlen die von der G. B. S. geplante Vermehrung der Linien und Züge einschließlich der vorhandenen angibt. Selbst wenn man von dieser Vermehrung absehen wollte, stellen sich die Verkehrsverhältnisse bei dem Entwurf der G. B. S. ungünstiger, da die Weichen- und Kurvenverbindungen auf dem Potsdamer Platz beibehalten sind, während nach dem diesseitigen Entwurfe nur eine einfache Kreuzung stattfindet (vergl. Gleispläne Blatt 11). Der weitere Nachteil des Entwurfs der G. B. S. ergibt sich aber daraus, daß eine Vermehrung der Linien nur unter Inanspruchnahme des Potsdamer Platzes möglich ist, während nach dem diesseitigen Entwurfe noch 3 andere Verkehrswege zur Verfügung stehen, von denen 2 bisher nur in geringem Maße in Anspruch genommen sind. Ähnliche Verhältnisse zeigen sich auch auf dem Spittelmarkt, woselbst die G. B. S. ebenfalls ihre jetzigen Weichenverbindungen beibehalten hat, während sie im vorliegenden Entwurfe beseitigt sind (vergl. Gleispläne Blatt 12). Ganz besonders überlegen zeigt sich dieser Entwurf gegenüber dem der G. B. S. in bezug auf die Entlastung des Mühlendamms, des Mollenmarkts und der Königstraße.

Während der diesseitige Entwurf

den Mühlendamm nur mit 13 Linien und 128 Zügen und  
die Königstraße = = 14 = = 120 =

befahren lassen will, sieht der Entwurf der G. B. S. eine Belastung vor  
des Mühlendamms mit 18 (23) Linien und 176 (216) Zügen  
und der Königstraße = 19 (24) = = 168 (208) = .

Hiernach dürfte wohl behauptet werden können, daß der diesseitige Entwurf eine größere Entlastung der verkehrsreichen Straßen und Plätze und eine zweckmäßigere Verteilung des Straßenbahnverkehrs vorsieht, als dies in dem Entwurfe der G. B. S. geschehen ist. Durch die von ihr



geplante Zusammenpressung des Verkehrs in den Tunnel der Leipziger Straße findet an der Tunnelmündung ein starkes Ausströmen des Verkehrs und dadurch eine starke Belastung der dabei beteiligten Straßen statt.

## 2. In bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Anlagen.

Nach den Angaben der Großen Berliner Straßenbahn sind ihre Tunnelentwürfe mit 85 Millionen Mark veranschlagt. In den am 12. März 1907 im Verein für Eisenbahnkunde abgegebenen Erklärungen führt der Direktor dieser Bahn, Herr Ministerialdirektor a. D. Mücke, über diese Entwürfe folgendes aus:

„ . . . die Straßenbahn gewinnt durch die neuen Anlagen keine neuen Verkehrsgebiete, das aufgewendete Kapital ist zum größten Teile nicht verbend, es werden nur Meliorationen geschaffen, die eine bessere Ausnutzung bereits vorhandener Verkehrswege gestatten.“

Hieraus ist erklärlich, daß die Große Berliner Straßenbahn, deren Aktienkapital zur Zeit rund 100 Millionen Mark beträgt, bei der Durchführung der Tunnelprojekte zur Verzinsung und Amortisation des neuen Anlagekapitals eine „angemessene“ Erhöhung der Tarife anstrebt und daß sie diese Tarifierhöhung voraussichtlich im Verhältnis zur Vermehrung des Anlagekapitals d. h. um 85 % beantragen wird. An Stelle des jetzigen 10 Pfg.-Tarifs wird also voraussichtlich später ein Durchschnittstarif von 18½ Pfg. gezahlt werden müssen, der als Staffeltarif mit 10, 15, 20 und eventuell 25 Pfg. zum Ausdruck kommen wird. Genauere Angaben hierüber sind bisher der Stadt noch nicht gemacht worden, jedoch ist es ja als sicher anzunehmen, daß das Publikum die Verzinsung und Amortisation der 85 Millionen Mark wird tragen sollen. Nun gibt es aber in Berlin außer der Königstraße auch noch andere Straßen, die einen ebenso großen, zum Teil größeren Verkehr, als die Leipziger Straße aufzuweisen haben, zumal wenn bei der Feststellung der Verkehrsbelastung auch die Straßenbreiten in Rücksicht gezogen werden. Sollen nun in diesen anderen verkehrreichen Straßen die Straßenbahnen auch wieder in Tunnel verlegt werden? Das darf doch schon der hohen Kosten wegen als ausgeschlossen betrachtet werden, auch müßten dann doch die Tarife abermals erhöht werden.

Wesentlich günstiger stellen sich die finanziellen Unterlagen, wenn man die Straßenbahnen auf den Straßen beläßt und die Entlastung



durch Herstellung neuer Verkehrswege anstrebt, die einmal wesentlich billiger als Tunnel sind und außerdem nicht nur den Straßenbahnen, sondern auch dem sonstigen Verkehr zugut kommen. Die Kosten für diese neuen Verkehrswege sind auf 22,2 Millionen Mark veranschlagt und ich könnte mir denken, daß die Stadt diese Kosten zur Hälfte selbst übernimmt und für die andere Hälfte von der Straßenbahngesellschaft als Entgelt für die Benutzung dieser Straßen eine angemessene Verzinsung und Tilgung während der Konzessionsdauer verlangt. Desgleichen würde für die Benutzung der Gleise und der beiden Tunnel vor dem Brandenburger Tore und unter dem Opernplatze, deren Anlage rund 5,4 Millionen Mark erfordert, von der Stadt eine Gebühr zu erheben sein, die eine angemessene Verzinsung und Tilgung gewährleistet. Diese Gebühr würde nach Maßgabe der Benutzung (nach Wagenkilometern) von den betreffenden Straßenbahnunternehmern (Große Berliner Straßenbahn, Berliner elektrische Straßenbahnen A.-G., Städtische Straßenbahn) gemeinschaftlich zu bezahlen sein. Es wäre hiernach wohl möglich, daß die Große Berliner Straßenbahn bei ihren derzeitigen glänzenden Finanzverhältnissen, wie sie bei den Verkaufsverhandlungen von den Vertretern der G. B. S. gegenüber den städtischen Vertretern geschildert sind, wohl in der Lage wäre, diese Abgaben auch ohne Tarifierhöhung zu leisten. Hiernach dürfte die Schlußfolgerung wohl berechtigt sein, daß auch wirtschaftlich das diesseitige Projekt sich wesentlich günstiger, als das der G. B. S. stellt.

### 3. Schlußbemerkungen.

Es ist zur Empfehlung der Entwürfe der G. B. S. gesagt worden, daß man jetzt gleich 2 Gleise des Tunnels in der Leipziger Straße so ausbauen könne, daß sie später für eine Schnellbahn nutzbar zu machen seien und daß dann nur die beiden nach der Charlottenstraße und Französischen Straße abschwenkenden Tunnelgleise für die Straßenbahn beibehalten werden sollten. Ganz abgesehen davon, daß alsdann große Schwierigkeiten in der Anordnung und Zugänglichkeit der Bahnsteige entstehen und daß bei der vorhandenen Breite der Leipziger Straße die Anlagen beider Betriebe ohne große Schädigung des städtischen Leitungsnetzes nicht ausführbar sind, entsteht doch die Frage, was dann bei Einführung des Schnellbahnbetriebes aus den sämtlichen nach dem Spittelmarkt führenden Straßenbahnlinien werden soll, die doch als Verkehrsmittel für den Lokalverkehr nicht entbehrt werden können. Sollen



diese Bahnen alsdann wieder auf den Straßenkörper verlegt werden? Da erscheint es doch richtiger, sie auf der Straße zu belassen und den Untergrund für den Fall zu reservieren, daß die Untergrundbahn in der Mohrenstraße den wachsenden Verkehr nicht mehr bewältigen kann und zu ihrer Entlastung eine zweite Schnellbahn hergestellt werden muß. Weiter muß erwähnt werden, daß Straßendurchbrüche und Straßenerweiterungen sich mit jedem Jahre schwieriger und kostspieliger gestalten und daß namentlich die Verlängerung der Boßstraße bei der schnellen Umwandlung der Bellevuestraße aus einer Wohnstraße in eine Geschäftsstraße vielleicht schon in wenigen Jahren wegen der dann entstandenen Neubauten nicht mehr durchführbar ist. Man sollte daher den jetzigen Zeitpunkt nicht vorübergehen lassen, ohne die neuen Verkehrswege zu schaffen. Werden dagegen die Tunnelprojekte der G. B. S. zur Ausführung gebracht, so dürften die städtischen Behörden kaum geneigt sein, die Kosten für die neuen Straßenanlagen aufzuwenden.

Berlin, im Februar 1908.

**Fr. Krause**

Stadtbaurat.



## 1. Zusammenstellung

der unter Benutzung von Straßendurchbrüchen, Tunnel, Brücken und Niveau-Gleisverbindungen sich ergebenden neuen Verkehrsverbindungen.

- a) Victoriastraße — Durchbruch — Boßstraße — Mohrenstraße — Hausvoigteiplatz (bezw. Mauerstraße — Taubenstraße — Kanonierstraße).
- b) Kurfürstenstraße — Tunnel — Schöneberger Straße — Zimmerstraße — Lindenstraße (bezw. Kochstraße — Marktgrafenstraße).
- c) Flottwellstraße — Röhthener Brücke — Zimmerstraße.
- d) Lindenstraße — Durchbruch nach der Wallstraße — mit Gleisanschlüssen: Grünstraße — Gertraudenstraße — bezw. Waisenbrücke — Neue Friedrichstraße — Brunerstraße.
- e) Umfahrung: Dönhoffplatz — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße.
- f) Winterfeldtstraße — Frobenstraße — Durchbruch — Magdeburger Straße.
- g) Umfahrung: Charlottenstraße (bezw. Marktgrafenstraße) — Schützenstraße — Lindenstraße — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße.

## 2. Belastung der einzelnen neuen Verkehrswege.

	Linien	Züge	Linien-Nummern
a) Victoriastraße — Durchbruch — Boßstraße	13	120	23 — 24 — 33 — 51 — 52 — 54 — 56 — 57 — 60 — 61 — 76 — 80 — 81.
b) Kurfürstenstraße — Tunnel — Schöneberger Straße	6	48	40 — 59 — 62 — 69 — 72 — III.
c) Röhthener Brücke	5	48	17 — 63 — P — R — a*).
d) Lindenstraße — Durchbruch — Wallstraße	5	56	38 — 62 — 64 — 69 — 72.

\*) a bedeutet die Städtische Linie: Groß-Görschenstraße — Marktgrafenstraße.



	Linien	Züge	Linien-Nummern
e) { e <sup>1</sup> Umfahrung: Dönhoffplatz — Kommandantenstraße	4	32	87 — 88 — 91 — 92.
{ e <sup>2</sup> Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße	9	76	6 — 9 — 59 — 83 — 84 — 87 — 88 — 91 — 92.
f) Frobenstraße — Durchbruch — Magdeburger Straße	6	48	23 — 24 — 51 — 57 — 60 — 61.
g) Umfahrung: Schützenstraße	4	36	6 — 9 — 83 — 84.



**Der Straßenbahnverkehr  
in der Potsdamer Straße und Leipziger Straße jetzt  
und nach Durchführung der geplanten Ablenkungen.**



Strecke	Jetziger Verkehr			Ablenkung	
	Zahl der Linien	Züge in beiden Richtungen in der Stunde	Verzeichnis der Linien-Nummern	a) Durchbruch Victoriastraße—Vohstraße (zum Teil weiter durch die Mohrenstraße)	b) Tunnel Kurfürstenstraße—Schönebergerstraße (weiter durch die Zimmer- bzw. Kochstraße)
<b>Potsdamer Straße:</b> Kurfürstenstraße—Lützowstraße	16	136	23—24—40—51—57—59—60—61—62—69—71—72—74—87—88—III	23—24—51—57—60—61	40—59—62—69—72—III
<b>Potsdamer Straße:</b> Lützowstraße—Potsdamer Platz	29	264	23—24—33—40—51—52—54—56—57—60—61—66—67—69—71—72—74—76—78—79—80—81—87—88—91—92—III—P—R	23—24—33—51—52—54—56—57—60—61—76—80—81	40—69—72—III
<b>Leipziger Straße:</b> Potsdamer Platz—Df— (Leipziger Platz) Mauerstraße	23	216	6—9—33—40—54—60—61—66—67—69—71—72—74—76—78—79—80—81—87—88—91—92—III	6—9—33—54—60—61—76—80—81	40—69—72—III
<b>Leipziger Straße:</b> Mauerstraße—Charlottenstraße	16	152	6—9—54—66—67—69—71—72—74—76—78—79—87—88—91—92	6—9—54—76	69—72
<b>Leipziger Straße:</b> Charlottenstraße—Dönhofsplatz	17	156	6—9—66—67—69—71—72—74—76—78—79—83—84—87—88—91—92	6—9—76	69—72
<b>Leipziger Straße:</b> Dönhofsplatz—Spittelmarkt	21	204	6—9—38—59—62—64—66—67—69—71—72—74—76—78—79—83—84—87—88—91—92	76	59—69—72

von Linien					Späterer Verkehr			
c) Köthener Brücke weiter durch die Zimmerstraße	d) Durchbruch Lindenstraße—Wallstraße	e) Umfahrung: Dönhofsplatz—Kornmandantenstraße	f) Durchbruch Frobenstraße—Magdeburger Straße	g) Umfahrung: Schützenstraße—Lindenstraße usw.	Zahl der Linien	Züge in beiden Richtungen in der Stunde	Verzeichnis der Linien-Nummern	in % des jetzigen Verkehrs
—	62—69—72	—	23—24—51—57—60—61	—	6	56	71—74—87—88—91—92	41
P—R	69—72	—	23—24—51—57—60—61	—	10	96	66—67—71—74—78—79—87—88—91—92	36
—	69—72	—	—	—	10	96	desgleichen	48
—	69—72	—	—	—	10	96	desgleichen	63
—	69—72	—	—	6—9—83—84	10	96	desgleichen	62
—	38—62—64—69—72	87—88—91—92	—	6—9—83—84	6	64	66—67—71—74—78—79	31



Anlage 3.**Verzeichnis der abgelenkten Linien.**

In nachstehender Zusammenstellung sind die von den Ablenkungen betroffenen Straßenbahnlinien und die betreffenden Ablenkungsstrecken angegeben:

- Linie Nr. 6 . . . Königgräzer Straße — Boßstraße — Mohrenstraße — Markgrafenstraße — Schützenstraße — Lindenstraße — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße — Köpenicker Straße.
- = = 9 . . . wie 6.
- = = 17 . . . Lützowstraße — Flottwellstraße — Schöneberger Ufer — Röhthener Brücke und Straße — Bernburger Straße — Dessauer Straße — Zimmerstraße — Jerusalemer Straße.
- = = 23 . . . Potsdamer Straße — Winterfeldtstraße — Frobenstraße — Durchbruch — Magdeburger Straße — Schöneberger Ufer — Victoriastraße — Durchbruch — Königgräzer Straße.
- = = 24 . . . wie 23.
- = = 33 . . . Lützowstraße — Magdeburger Straße — Schöneberger Ufer — Victoriastraße — Durchbruch — Boßstraße — Mohrenstraße — Mauerstraße — Taubenstraße — Kanonierstraße.
- = = 38 . . . Lindenstraße — Durchbruch — Wallstraße — Grünstraße — Gertraudtenstraße.
- = = 40 . . . Bülowstraße — Dennewitzstraße — Tunnel — Schöneberger Straße — Anhaltstraße — Wilhelmstraße — Kochstraße — Markgrafenstraße — Französische Straße.
- = = 47 . . . Beuthstraße — Durchbruch — Wallstraße — Grünstraße — Gertraudtenstraße.
- = = 48 . . . wie 47.
- = = 51 . . . Moßstraße — Kurfürstenstraße — Durchbruch — Frobenstraße — Magdeburger Straße, weiter wie 23.
- = = 52 . . . Lützowstraße — Magdeburger Straße — Schöneberger Ufer — Victoriastraße — Durchbruch — Königgräzer Straße.
- = = 54 . . . Lützowstraße — Magdeburger Straße — weiter wie 52 — Durchbruch, dann Boßstraße — Mohrenstraße — Charlottenstraße.
- = = 56 . . . wie 52.
- = = 57 . . . wie 51.
- = = 58 . . . Dranienplatz — Dresdener Straße — Neue Moßstraße — Wallstraße — Waisenbrücke — Stralauer Straße — Neue Friedrichstraße — Grunerstraße — Alexanderplatz.



- Linie Nr. 59 . . . Potsdamer Straße — Kurfürstenstraße — Tunnel — Schöneberger Straße — Anhaltstraße — Wilhelmstraße — Zimmerstraße — Lindenstraße — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße — Neue Kofßstraße — Wallstraße — Waisenbrücke — Stralauer Straße — Neue Friedrichstraße — Grunerstraße — Alexanderplatz.
- = = 60 . . . Kollendorfsplatz — Kofßstraße — Kurfürstenstraße — Durchbruch — Frobenstraße — Magdeburger Straße — Schöneberger Ufer — Victoriastraße — Durchbruch — Kofßstraße — Mohrenstraße — Mauerstraße — Taubenstraße — Kanonierstraße.
- = = 61 . . . wie 60.
- = = 62 . . . Potsdamer Straße — wie 59 bis Lindenstraße — dann Durchbruch — Wallstraße — Grünstraße — Gertraudenstraße
- = = 63 . . . wie 17.
- = = 64 . . . Lindenstraße — Durchbruch — Wallstraße — Waisenbrücke — Stralauer Straße — Neue Friedrichstraße — Grunerstraße — Alexanderplatz.
- = = 65 . . . wie 47.
- = = 69 . . . Potsdamer Straße — wie 62 bis Wallstraße — dann wie 64 bis Alexanderplatz.
- = = 72 . . . wie 69.
- = = 76 . . . Lützowstraße — Magdeburger Straße — Schöneberger Ufer — Victoriastraße — Durchbruch — Kofßstraße — Mohrenstraße — Hausvoigteiplatz — Oberwallstraße — Jägerstraße — Berderscher Markt — Schloßplatz — Breitestraße — Köllnischer Fischmarkt.
- = = 80 . . . wie 33.
- = = 81 . . . wie 33.
- = = 83 . . . Charlottenstraße — Schützenstraße — Lindenstraße — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße.
- = = 84 . . . wie 83.
- = = 87 . . . Leipziger Straße — Kommandantenstraße — Alte Jakobstraße.
- = = 88 . . . wie 87.
- = = 91 . . . = 87.
- = = 92 . . . = 87.
- = = P . . . = 17.
- = = R . . . = 17.



## Anlage 4.

## Ergebnisse

der

Verkehrszählung des Städtischen Statistischen Amtes  
in der Leipziger Straße und Königstraße  
vom Dezember 1907.

Der gesamte Wagenverkehr einschließlich der Straßenbahnen, Omnibusse und Zweiräder betrug:

Stunde	Leipziger Straße				Königstraße
	Nr. 5/126 zwischen Leipziger Platz und Wilhelm- straße	Nr. 26/107 zwischen Mauer- und Friedrich- straße	Nr. 39/92 zwischen Charlotten- und Markgrafen- straße	Nr. 59/65 zwischen Kommandanten- straße und Spittelmarkt	Nr. 21/45 nahe der Kloster- straße
	Donnerstag, den 12. Dezember 1907. Wetter trocken.				Dienstag, den 17. De- zember 1907. Wetter trocken und kalt.
6— 7	261	187	204	278	389
7— 8	736	506	443	532	832
8— 9	980	540	617 (300)	744	925 (376)
9—10	983	683	637	864	957
10—11	1 005	672	612	799	1 017
11—12	1 313 (324)	747	721	875	1 071
12— 1	1 129	800	743	810	1 122 (268)
1— 2	1 199	799	637	749	954
2— 3	1 072	720	642	717	920
3— 4	988	730	669	778	981
4— 5	1 156	827 (278)	660	896	1 078
5— 6	1 240	808	743 (273)	933 (368)	1 075
6— 7	1 231 (441)	746	702	809	949
7— 8	1 069	731 (308)	642	805 (407)	978
8— 9	932	625	562	562	837
9—10	954	655	445	462	598
zusammen	16 248	10 776	9 679	11 613	14 683



Die eingeklammerten Zahlen geben die in der Gesamtzahl enthaltenen Straßenbahnwagen an, wobei sowohl Motor- wie Anhängewagen einzeln gezählt sind.

Nach vorstehenden Zählungen übertraf das Maximum des Wagenverkehrs der Königstraße mit 1 122 Fuhrwerken jeder Art dasjenige der

Leipziger Straße zwischen Mauer- und Friedrichstraße . . . . .	um 295 d. i. um 35,67 %
Leipziger Straße zwischen Charlotten- und Marktgrafenstraße . . . . .	= 379 = = = 51,01 %
Leipziger Straße zwischen Kommandantenstraße und Spittelmarkt . . . . .	= 189 = = = 20,26 %

Verkehrszahl		Wagenzahl	
1900	1901	1900	1901
1122	1122	1122	1122
295	295	295	295
379	379	379	379
189	189	189	189



Anlage 5.**Kosten-Überschlag**

zu dem

**Entwürfe für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin.**

Bezeichnung der Anlage	Betrag im Einzelnen <i>M</i>	Kostenbetrag	
		einschließlich des gesamten Geländeerwerbes (unter Zuschlag von 10% zum Kostenanschlag für Erwerb) <i>M</i>	nach Abzug der Einnahme aus veräußerten Rest- flächen <i>M</i>
I.			
Straßendurchbrüche, Tunnel- und Brückenanlagen, die sowohl dem Straßenverkehr, als auch dem Straßen- bahnverkehr dienen.			
1	Verlängerung der Boßstraße bis zur Victoriastraße.		
	a) Durchbruch von Königgräzer- bis Bellevuestraße . . . . .	8 850 000	
	b) Durchbruch von Bellevue- bis Victoriastraße . . . . .	6 630 000	
	c) Verbreiterung der Bellevue- straße von verlängerter Boß- bis Tiergartenstraße . . . . .	905 000	
		16 385 000	9 700 000
2	Umgestaltung des Potsdamer Platzes . . . . .	—	505 000
3	Untertunnelung des Pots- damer Außenbahnhofes zwi- schen Kurfürsten- und Schöne- berger-Straße, in einer Breite von 10,6 m Damm und 5,0 m Bürger- steig einschließlich der Gleise . .	—	3 900 000
4	Neubau der Köthener Brücke .	—	266 000



Bezeichnung der Anlage	Betrag im Einzelnen <i>M</i>	Kostenbetrag	
		einschließlich des gesamten Geländeerwerbes (unter Zuschlag von 10 % zum Kostenanschlag für Erwerb) <i>M</i>	nach Abzug der Einnahme aus veräußerten Rest- flächen <i>M</i>
5 Verbreiterung des Schöne- berger Ufers zwischen Flottwell- straße und Schöneberger Brücke	—	90 000	90 000
6 Durchlegung der Lindenstraße von Kommandantenstraße bis Spittelmarkt . . . . .	—	7 745 000	3 900 000
7 Verbreiterung der Alten Ja- kobstraße von Kommandanten- straße bis Stallreiberstraße .	—	1 120 000	485 000
8 Durchlegung der Frobenstraße von Kurfürsten- bis Magdeburger- Straße . . . . .	—	1 965 000	1 525 000
Zusammen . . .	—	31 976 000	20 371 000
9 Hierzu zirka 4 % Zinsverlust auf 4 Jahre von dem Betrage 31 976 000 — 20 371 000 = 11 605 000 <i>M</i> , d. h. von dem Wert der nicht sofort verkäuflichen Restgrundstücke rund . . . . .	—	1 847 000	1 847 000
Summe I . . .	—	33 823 000	22 218 000
II.			
<b>Gleis- und Tunnelanlagen, die allein dem Straßenbahnverkehr dienen.</b>			
1 Gleisanlagen einschließlich Stromzuführungseinrichtun- gen und der erforderlichen Pflaster- usw. Arbeiten.			
a) 4200 m Doppelgleise in schon vorhandenen Straßen, für das Meter 215 <i>M</i> . . . . .	903 000		
b) 700 m Doppelgleise in neu anzulegenden Straßen, für das Meter 205 <i>M</i> . . . . .	143 500		



Bezeichnung der Anlage	Betrag im Einzelnen <i>M</i>	Kostenbetrag	
		einschließlich des gesamten Geländeerwerbes (unter Zuschlag von 10% zum Kostenanschlag für Erwerb) <i>M</i>	nach Abzug der Einnahme aus veräußerten Rest- flächen <i>M</i>
c) 170 m Doppelgleise mit eigenem Bahnkörper, für das Meter 120 <i>M</i> . . . . .	20 400		
d) Zuschlag für Weichen, Kreuz- ungen und Insgemein . . . . .	283 100	1 350 000	1 350 000
2 Untertunnelung des Platzes vor dem Brandenburger Tor, zweigleisig, einschließlich der Gleisanlagen . . . . .	—	815 000	815 000
3 Untertunnelung des Opern- platzes, viergleisig, einschließlich der Gleisanlagen und des Ge- ländeerwerbs . . . . .	—	3 215 000	3 215 000
Summe II . . . . .	—	5 380 000	5 380 000
<b>Wiederholung.</b>			
I. Anlagen, die sowohl dem Straßen- verkehr als auch dem Straßen- bahnverkehr dienen . . . . .	—	33 823 000	22 218 000
II. Anlagen, die allein dem Straßen- bahnverkehr dienen . . . . .	—	5 380 000	5 380 000
Gesamtsumme . . . . .	—	39 203 000	27 598 000

Bemerkung. Die Kosten der bereits in Angriff genommenen Verbreiterung der Wallstraße und Neuen Friedrichstraße sind im Anschlag nicht berücksichtigt.











Verhältnis 1:10000





III - 33 993  
I



# Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin.

Von Fr. Krause, Stadtbaurat

## Linien-Verteilung im jetzigen Verkehr

Zusammengestellt aus Straubes Übersichtplan von Berlin 1:4000.



— Jetzige Linien der Gr. Berl. Strassenbahn und der zugehörigen Gesellschaften

Maßstab:  
1mm = 5 Züge

— Jetzige Linien der Berl. Elektr. Strassenbahnen Act. Ges.

Stich u. Druck vom Geogr. Inst. u. Landkarten-Verlag Jul. Straube, Berlin SW 13, Neuenburger Str. 15.

Aufgetragen nach Kießlings-  
Berliner Verkehr 1907/8.



Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur  
Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze  
in Berlin

Linien-Verteilung  
von  
Büro



59899



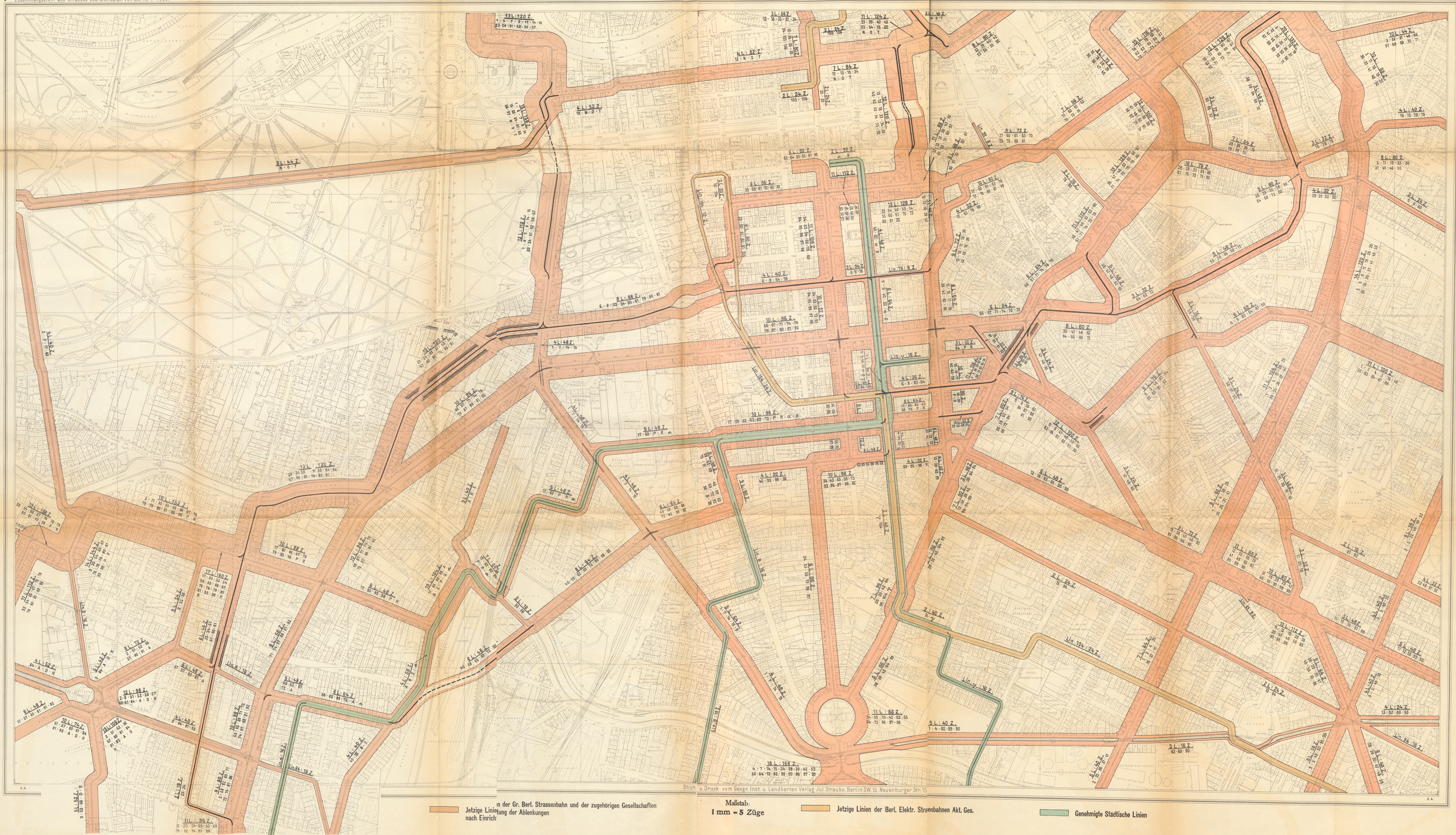


# Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin.

Von Fr. Krause, Stadtbaurat

## Linien-Verteilung nach dem Städtischen Entwurf

Zusammengestellt aus Straubes Übersichtsplan von Berlin 1:4000.





Einheit für die Herstellung einer Verkehrswege  
lastung stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin



№. 55985



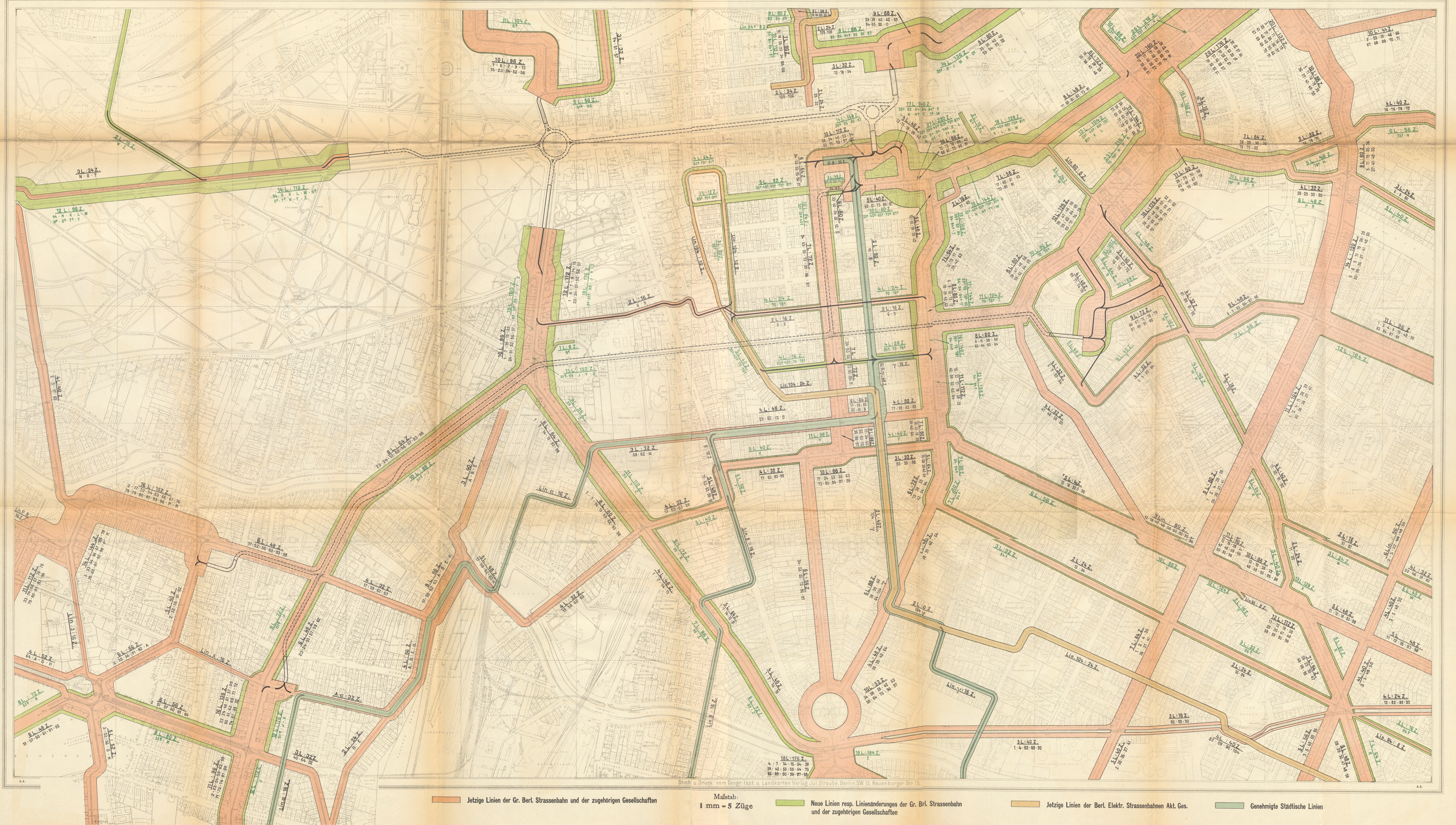


# Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin.

Von Fr. Krause, Stadtbaurat

## Linien - Verteilung nach dem Tunnelprojekt der Gr. Berl. Strassenbahn

Zusammengestellt aus Straubes Übersichtplan von Berlin 1:4000.





Entwurf für die Herstellung einer Verkehrswege...  
Lageplan der Gr. Berl. Strassenbau...  
Lageplan stark belasteter Strassen und Plätze in Berlin.

Blatt



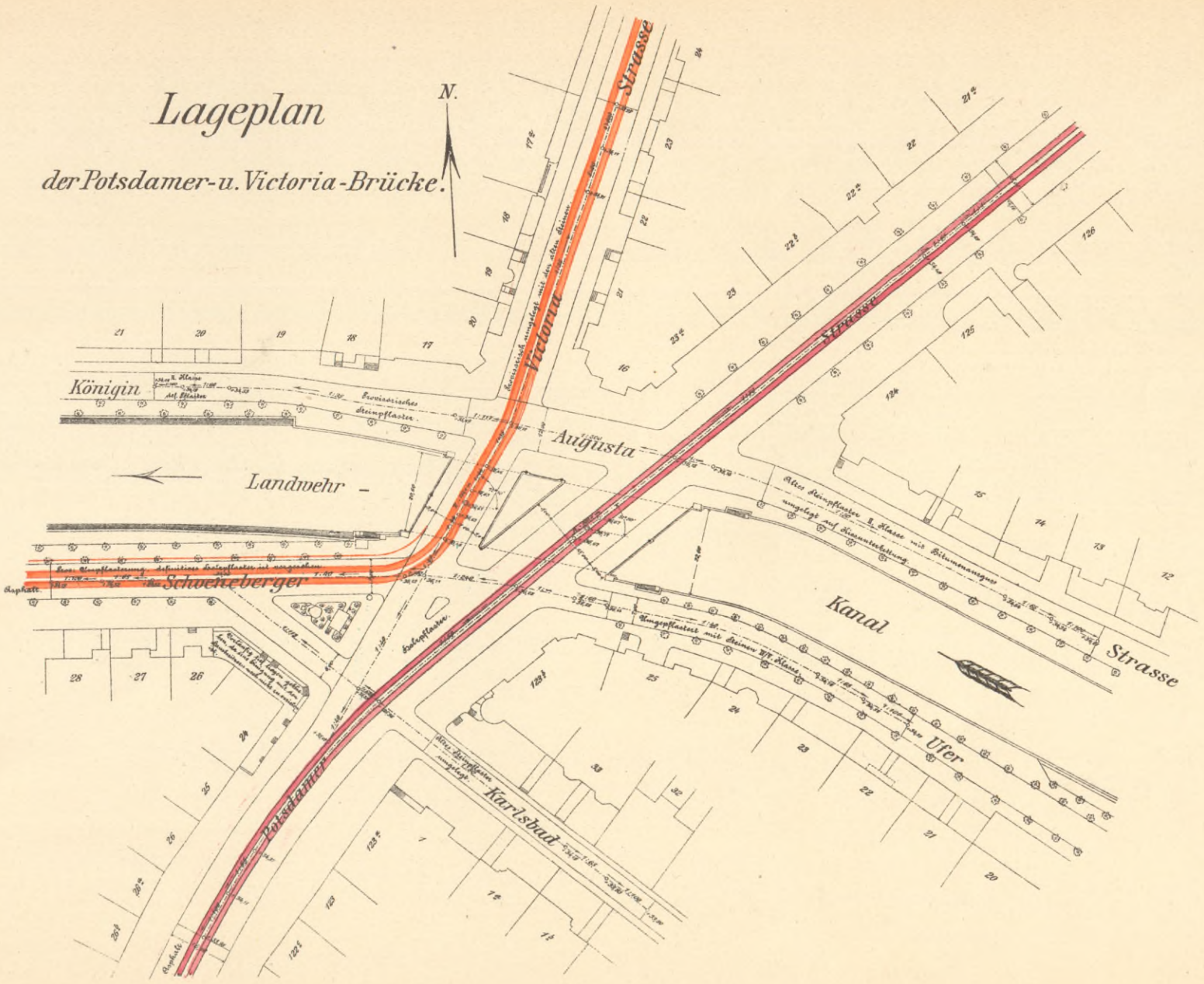
БИБЛИОТЕКА  
1904-11

БИБЛИОТЕКА  
1904-11

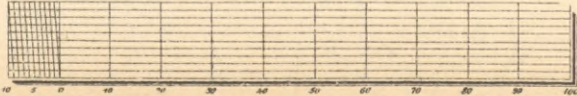


# Lageplan der Potsdamer-u. Victoria-Brücke.

N.



Für die Längen M. 1:1500 für die Höhen 1:150.



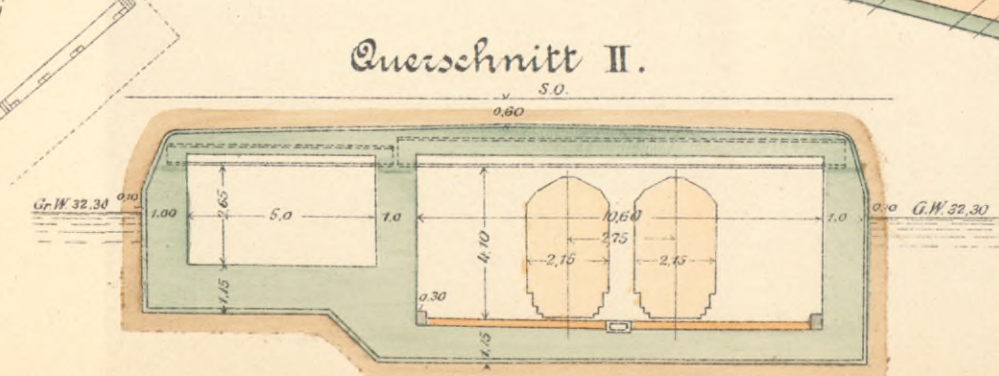
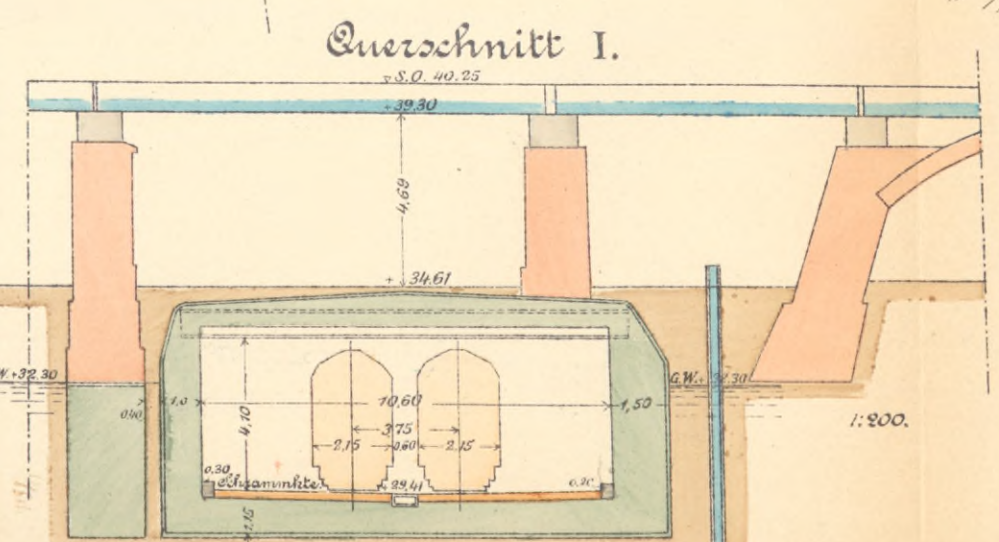
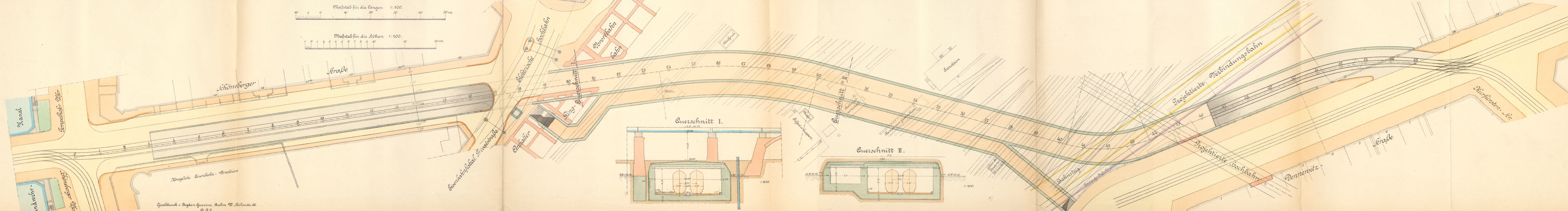
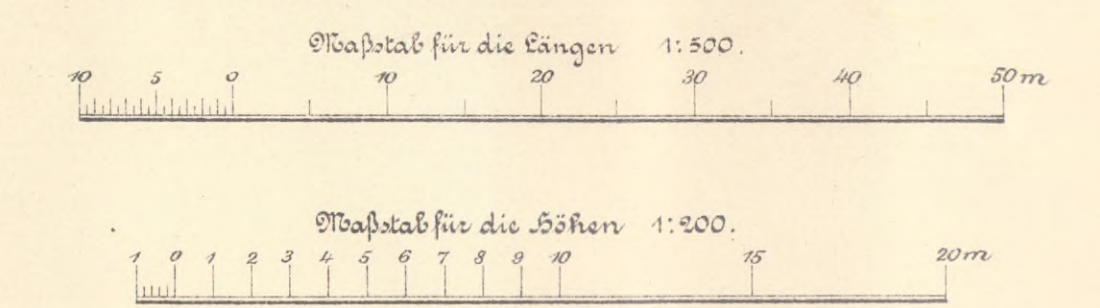
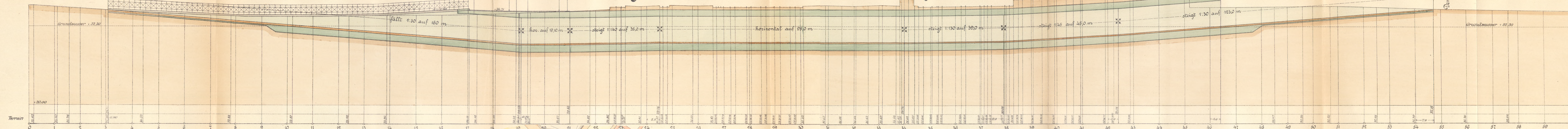




III - 33983



# Straßentunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhof



Geotechnik v. Bogdan Grovino, Berlin W., Anl. Nr. 66. 1903.



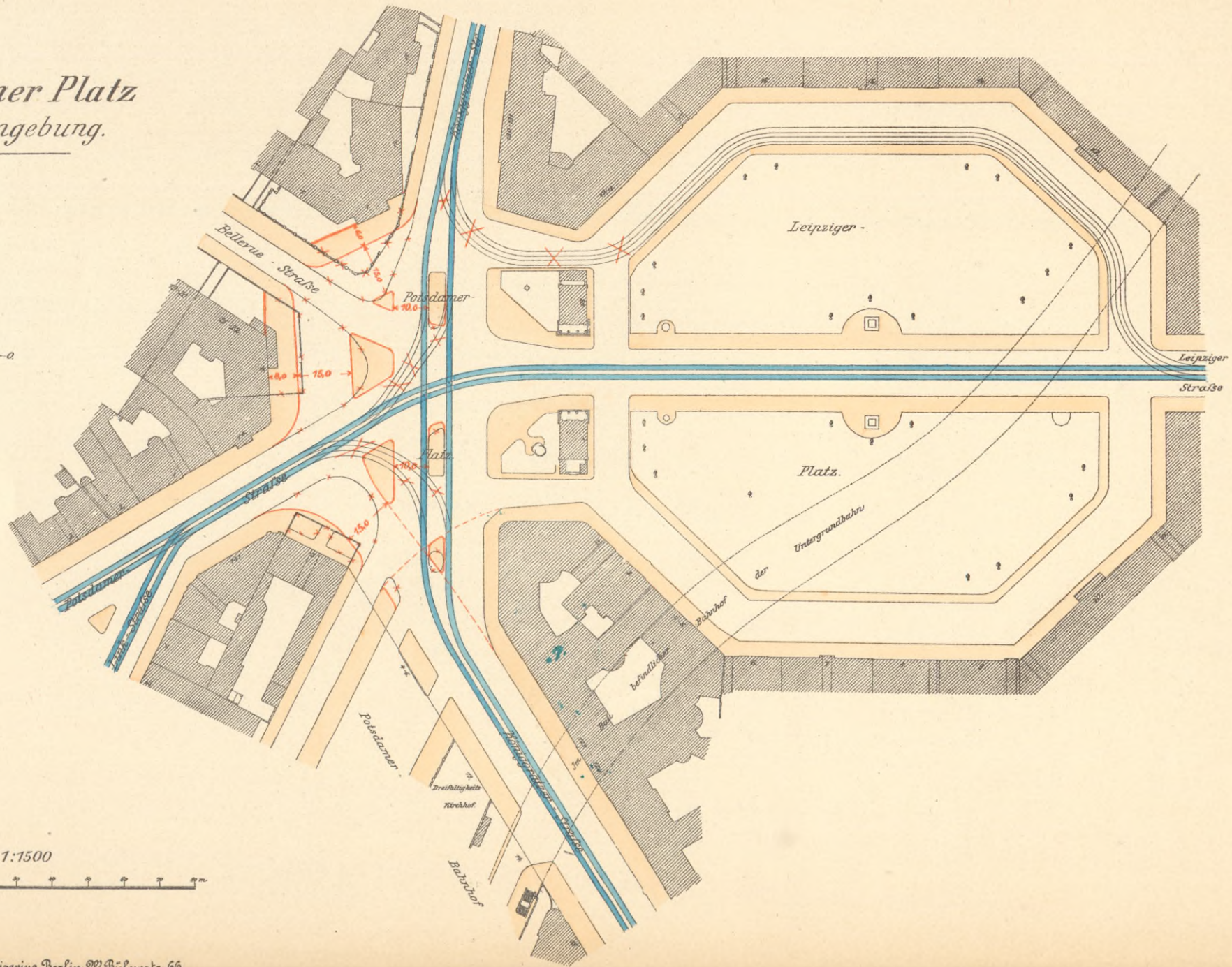


W-33993





*Potsdamer Platz  
mit Umgebung.*



1:1500

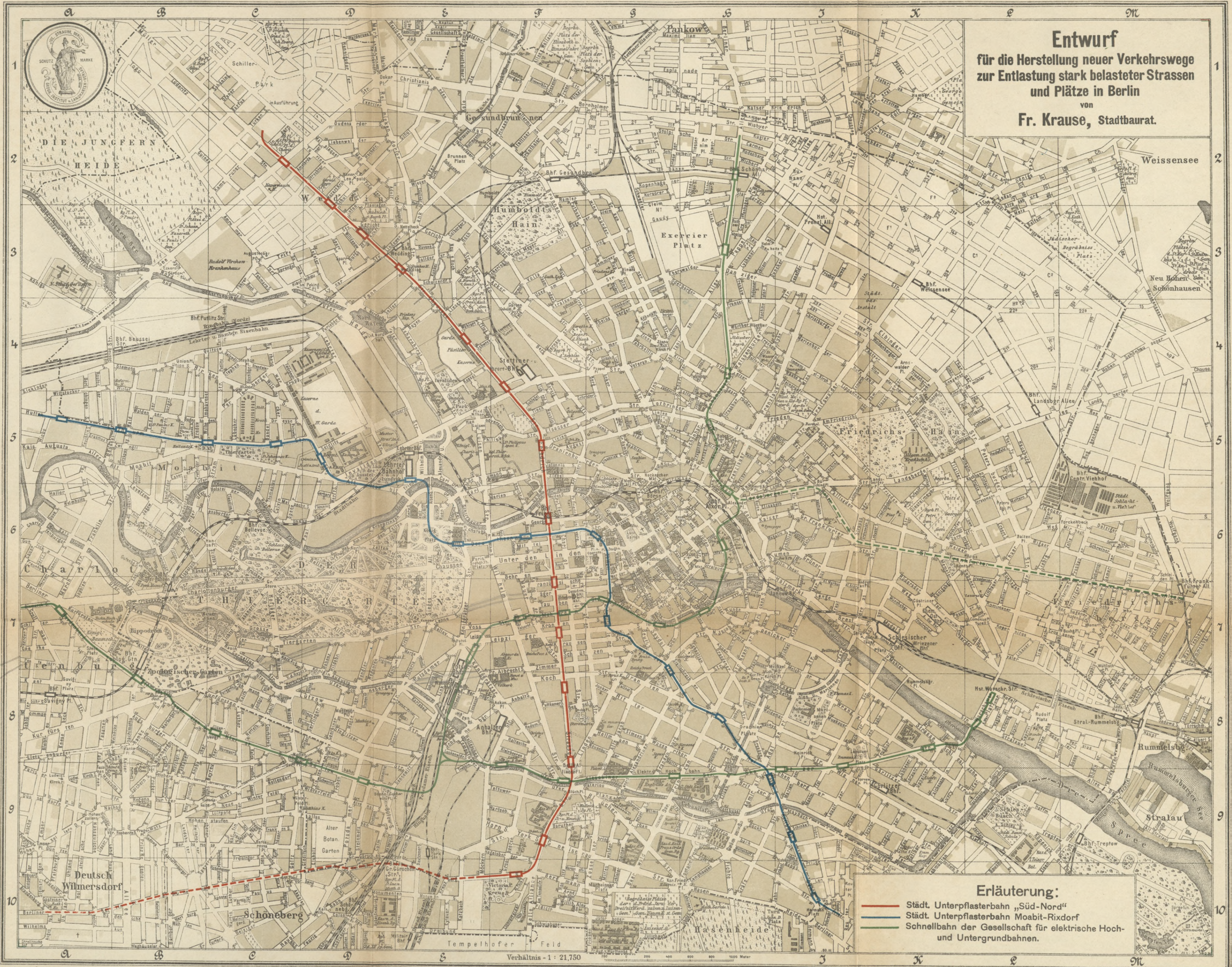






III - 33983





**Entwurf**  
 für die Herstellung neuer Verkehrswege  
 zur Entlastung stark belasteter Strassen  
 und Plätze in Berlin  
 von  
**Fr. Krause, Stadtbaurat.**

**Erläuterung:**  
 ———— Stadt. Unterpflasterbahn „Süd-Nord“  
 ———— Stadt. Unterpflasterbahn Moabit-Rixdorf  
 ———— Schnellbahn der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen.

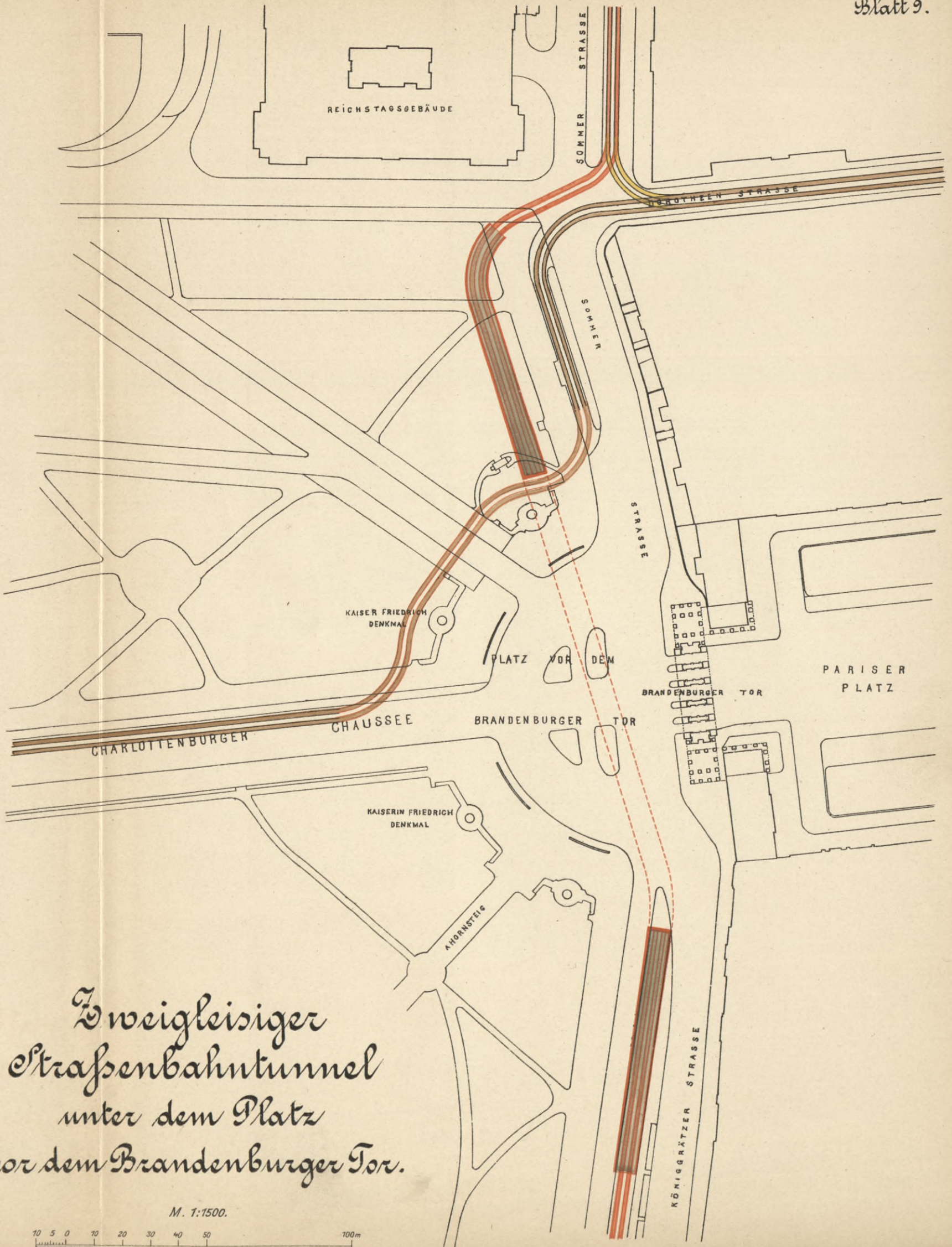


Erweitert  
für die Herstellung neuer Verfassungen  
des Reichstages und der Landesparlamente  
in Preußen, Bayern, Sachsen  
und Württemberg



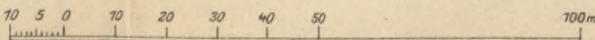
III-22993





*Zweigleisiger  
Straßenbahntunnel  
unter dem Platz  
vor dem Brandenburger Tor.*

M. 1:1500.





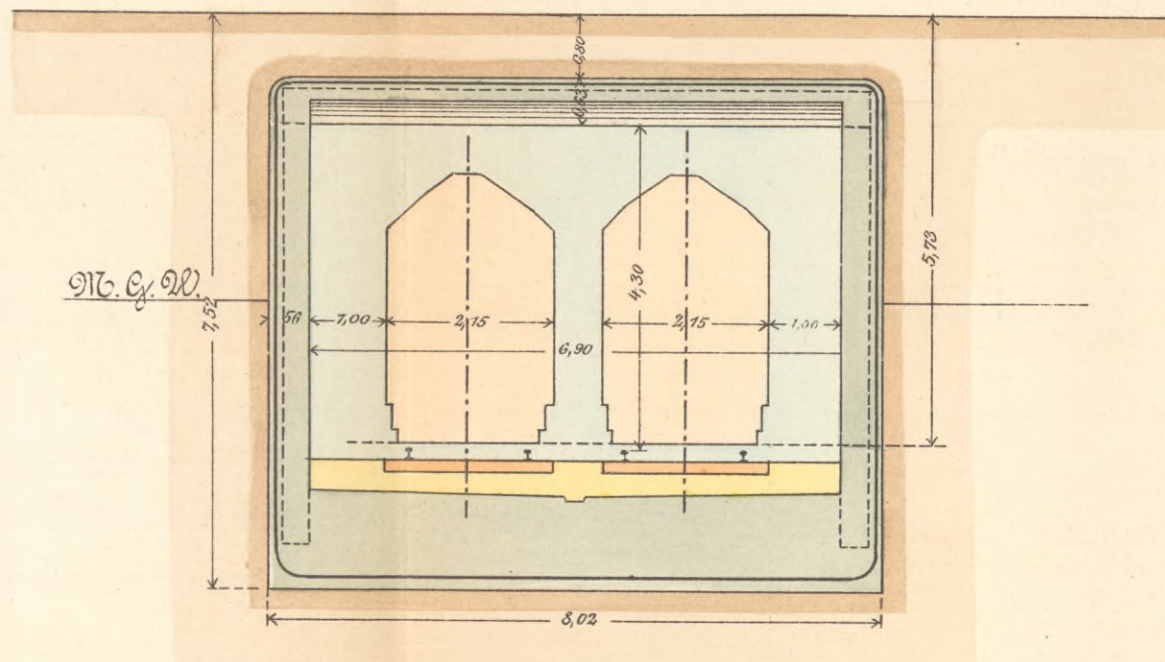


III - 33993



# Zweigleisiger Straßenbahntunnel unter dem Platz vor dem Brandenburger Tor.

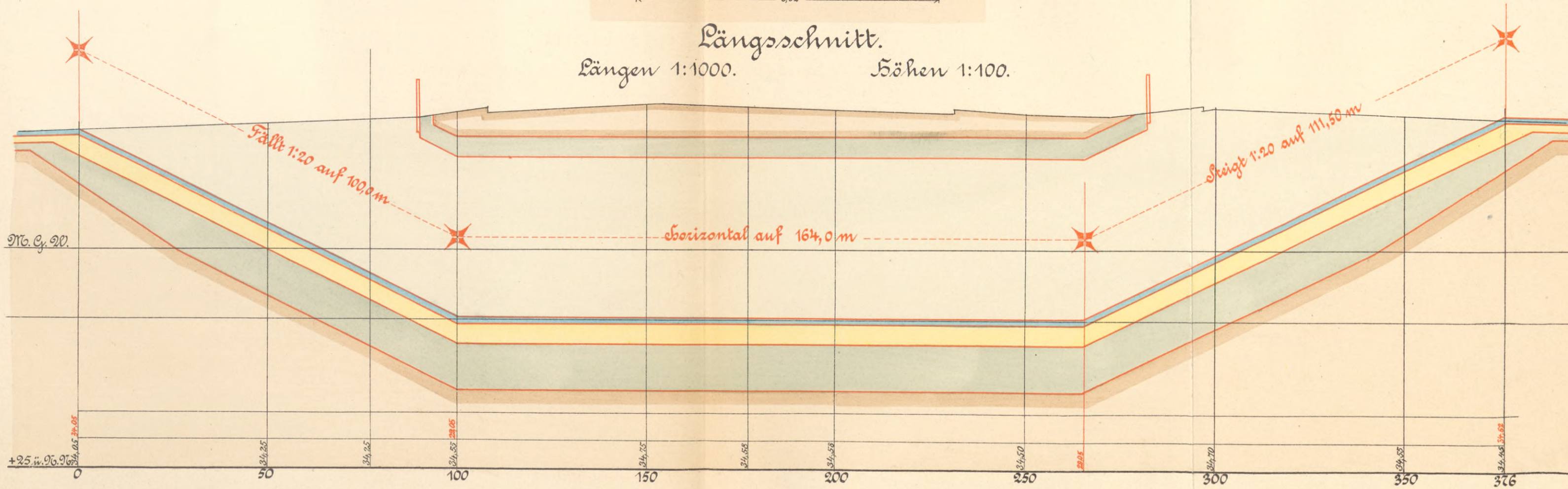
Querschnitt.  
Maßstab 1:100.



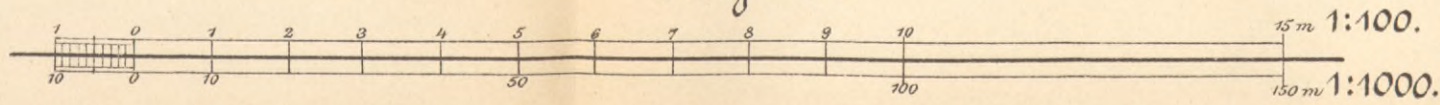
Längsschnitt.

Längen 1:1000.

Höhen 1:100.



Maßstab.



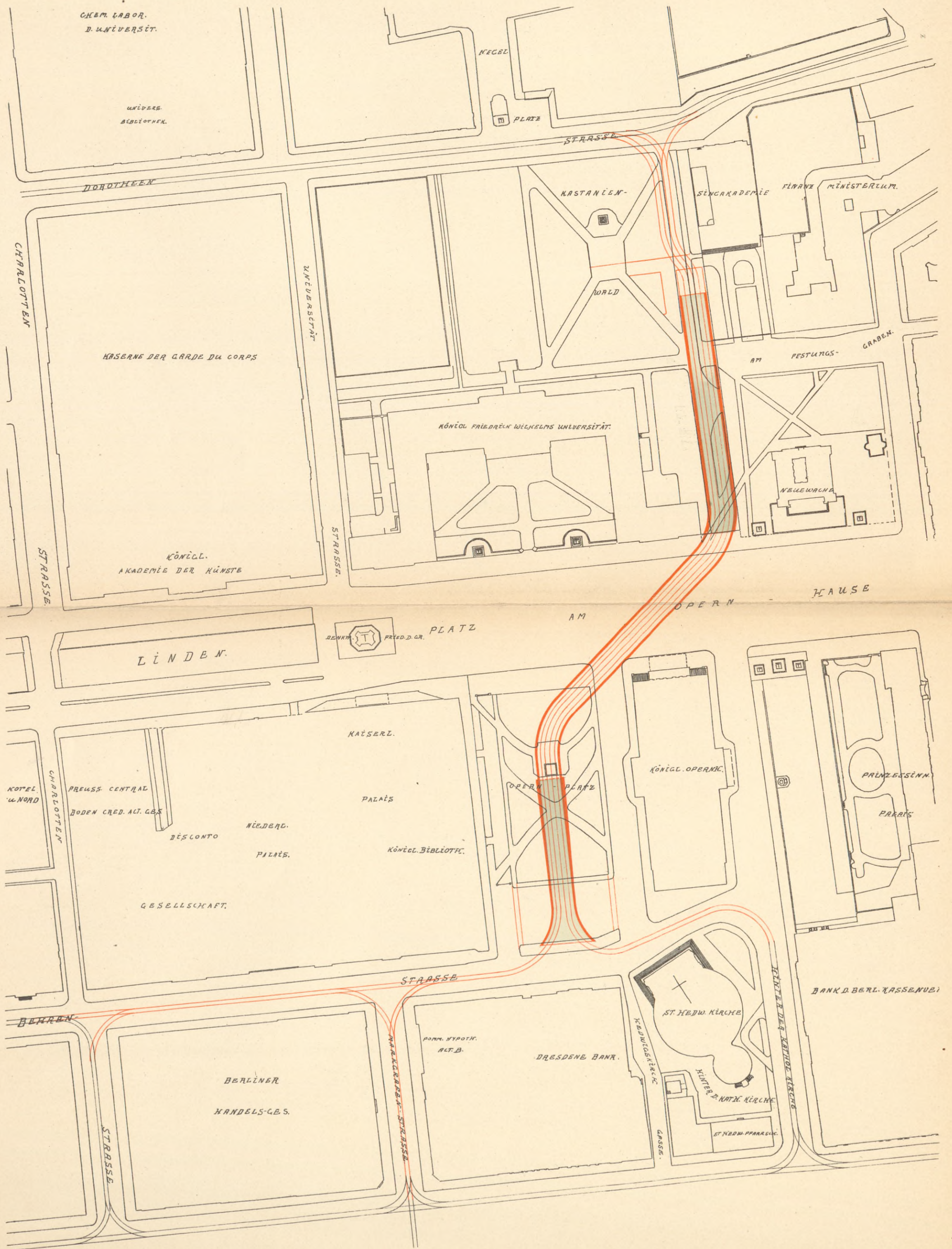




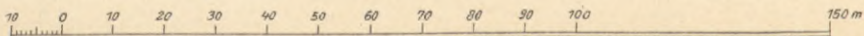
III - 33993



# Viergleisiger Straßenbahntunnel unter dem Platz vor dem Opernhause.



M. 1:1500.





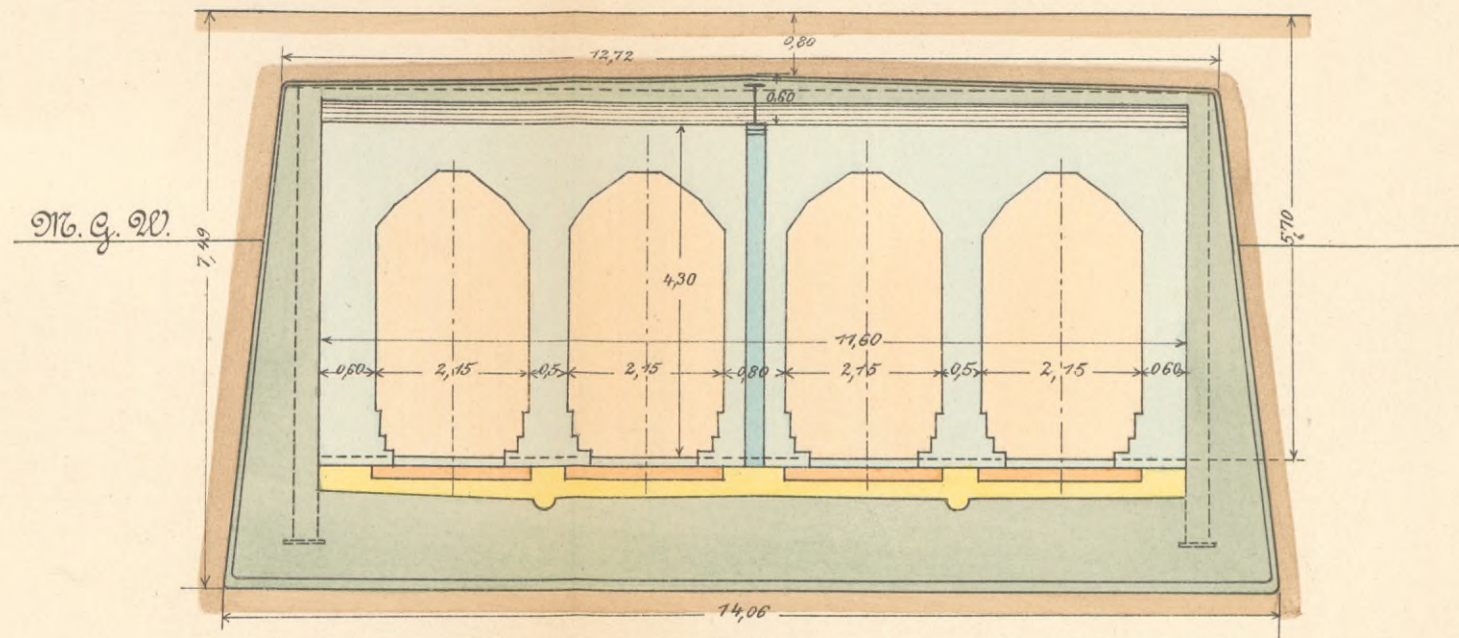


III-33993



# Viergleisiger Straßenbahntunnel unter dem Platz vor dem Opern-Hause.

Querschnitt.  
Maßstab 1:100.

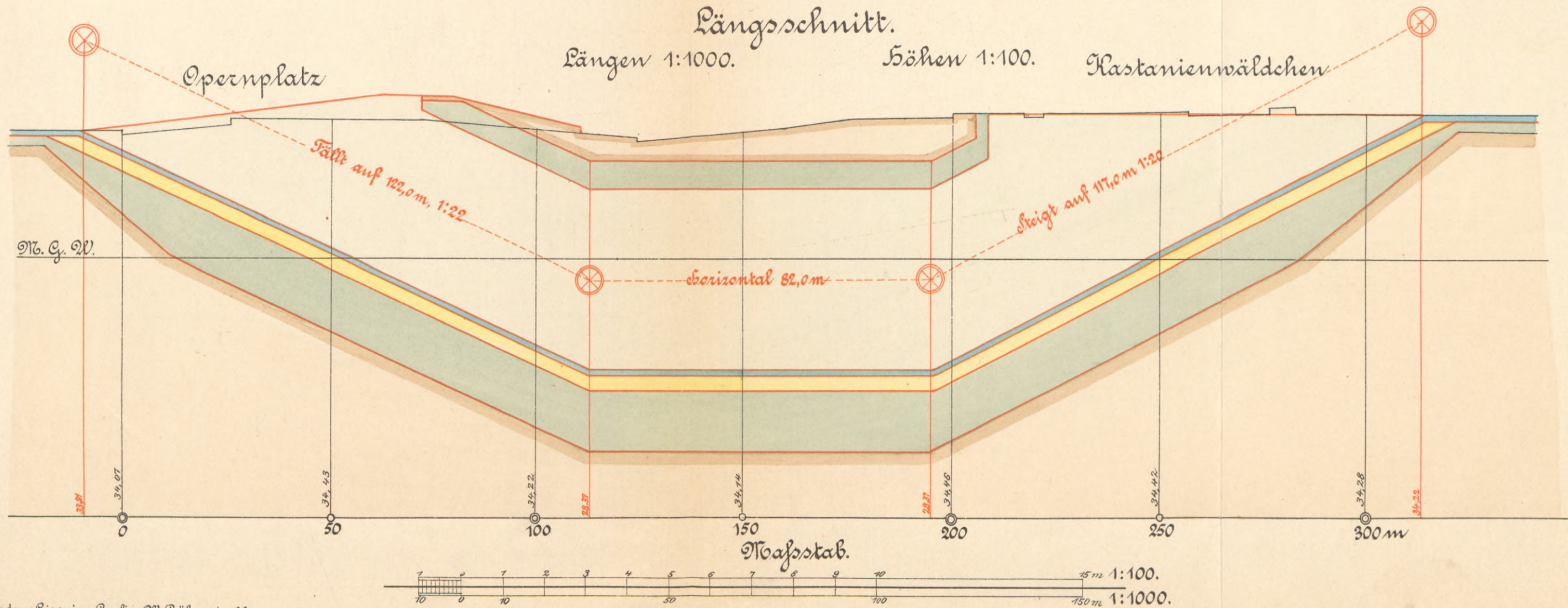


Längsschnitt.

Längen 1:1000.

Höhen 1:100.

Kastanienwäldchen





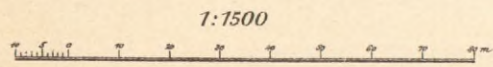
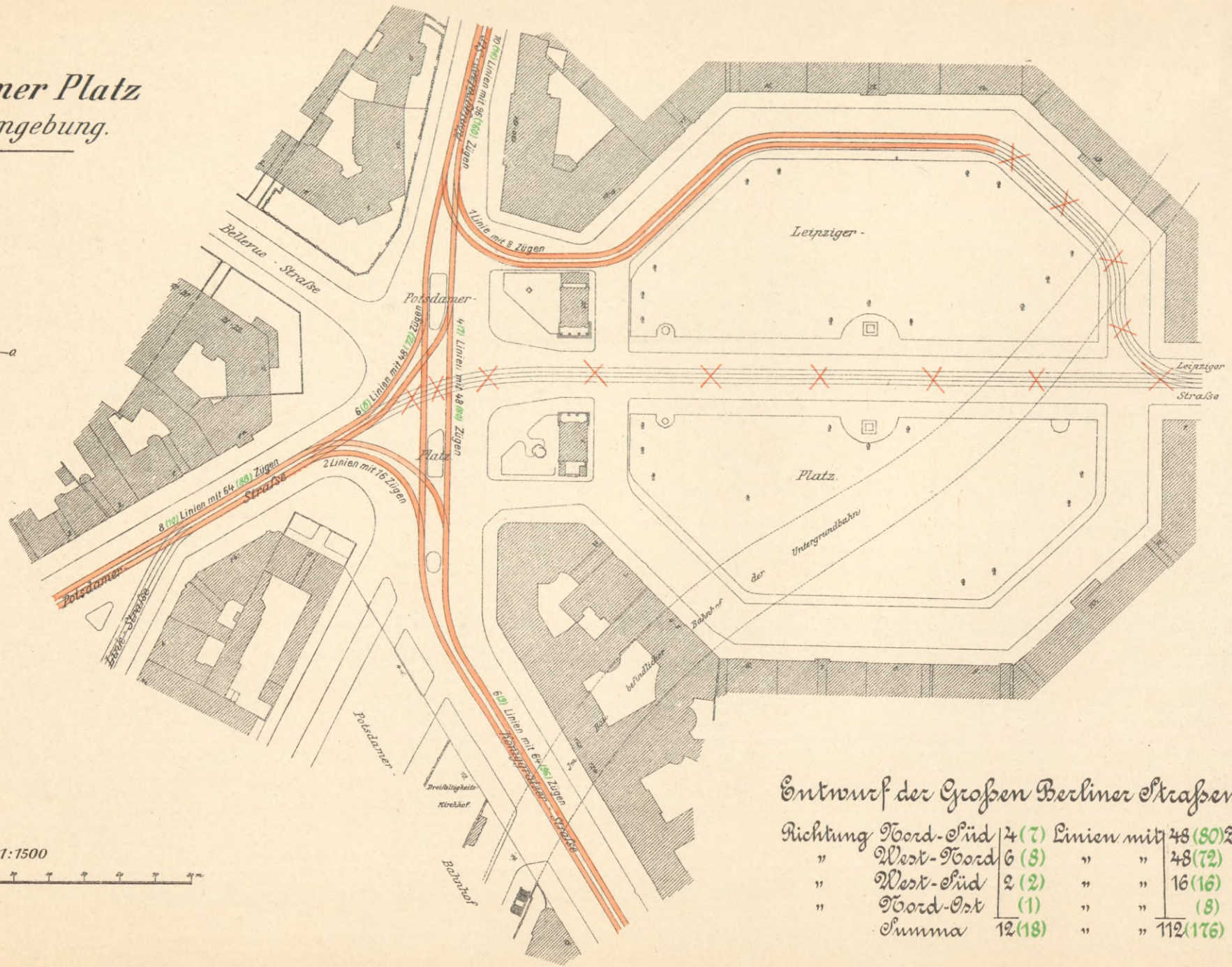
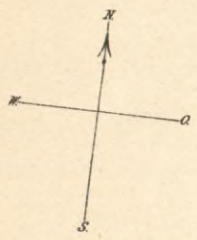


III 33993





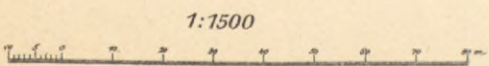
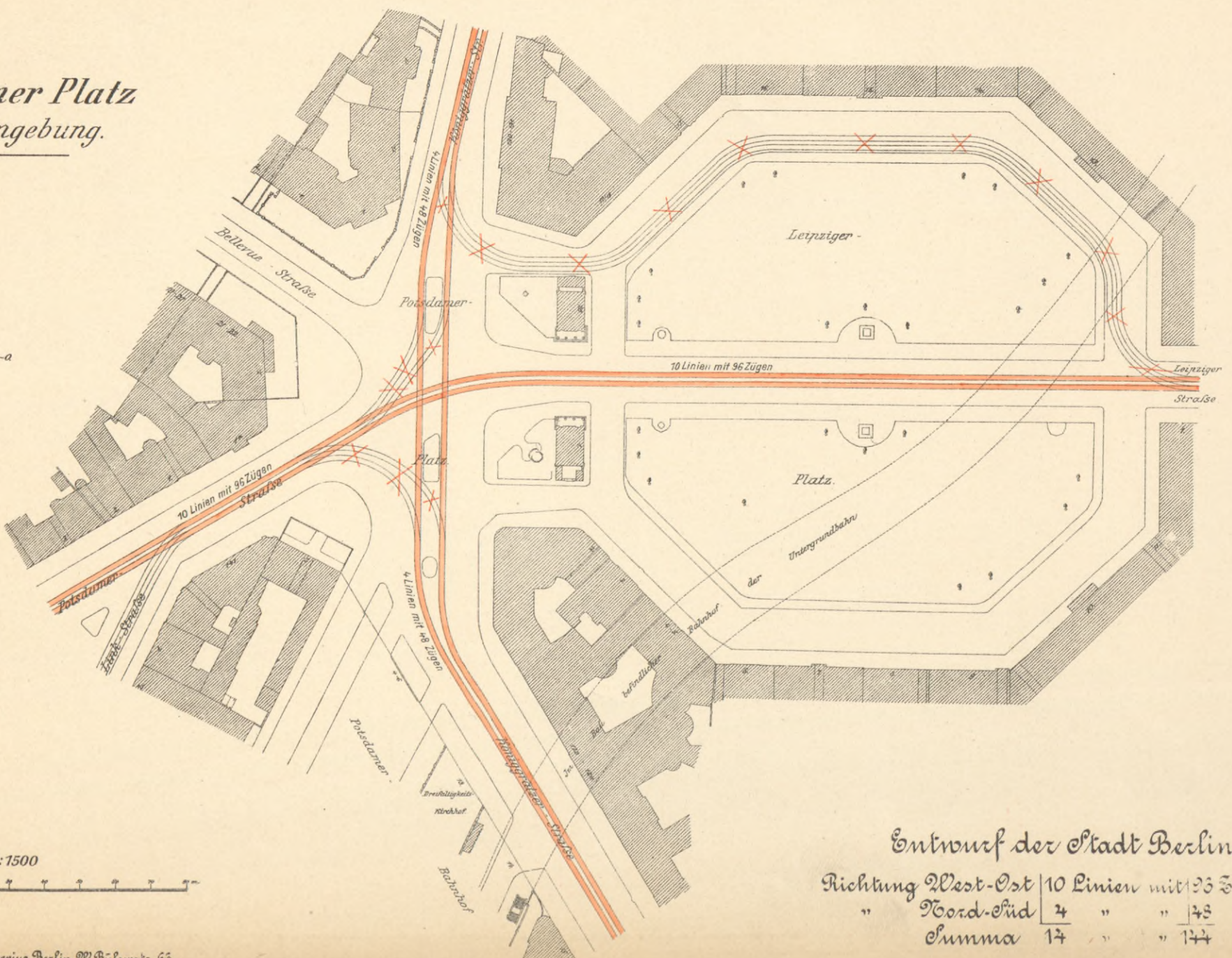
### Potsdamer Platz mit Umgebung.



### Entwurf der Großen Berliner Straßenbahn.

Richtung Nord-Süd	4 (7) Linien mit	48 (80) Zügen
" West-Nord	6 (8) " "	48 (72) "
" West-Süd	2 (2) " "	16 (16) "
" Nord-Ost	1 (1) " "	8 (8) "
Summa	12 (18) " "	112 (176) "

### Potsdamer Platz mit Umgebung.



### Entwurf der Stadt Berlin

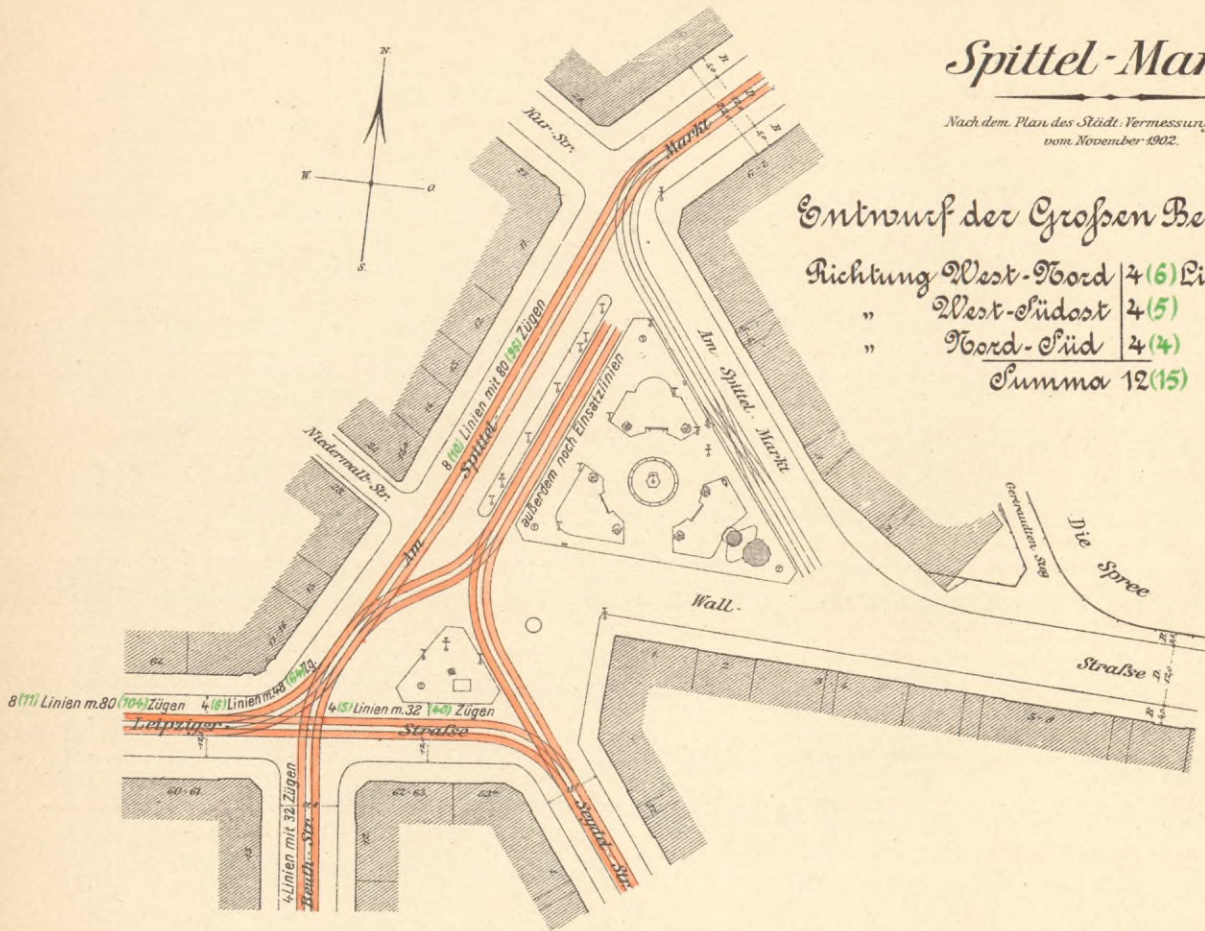
Richtung West-Ost	10 Linien mit	96 Zügen.
" Nord-Süd	4 " "	48 "
Summa	14 " "	144 "





III - 33893



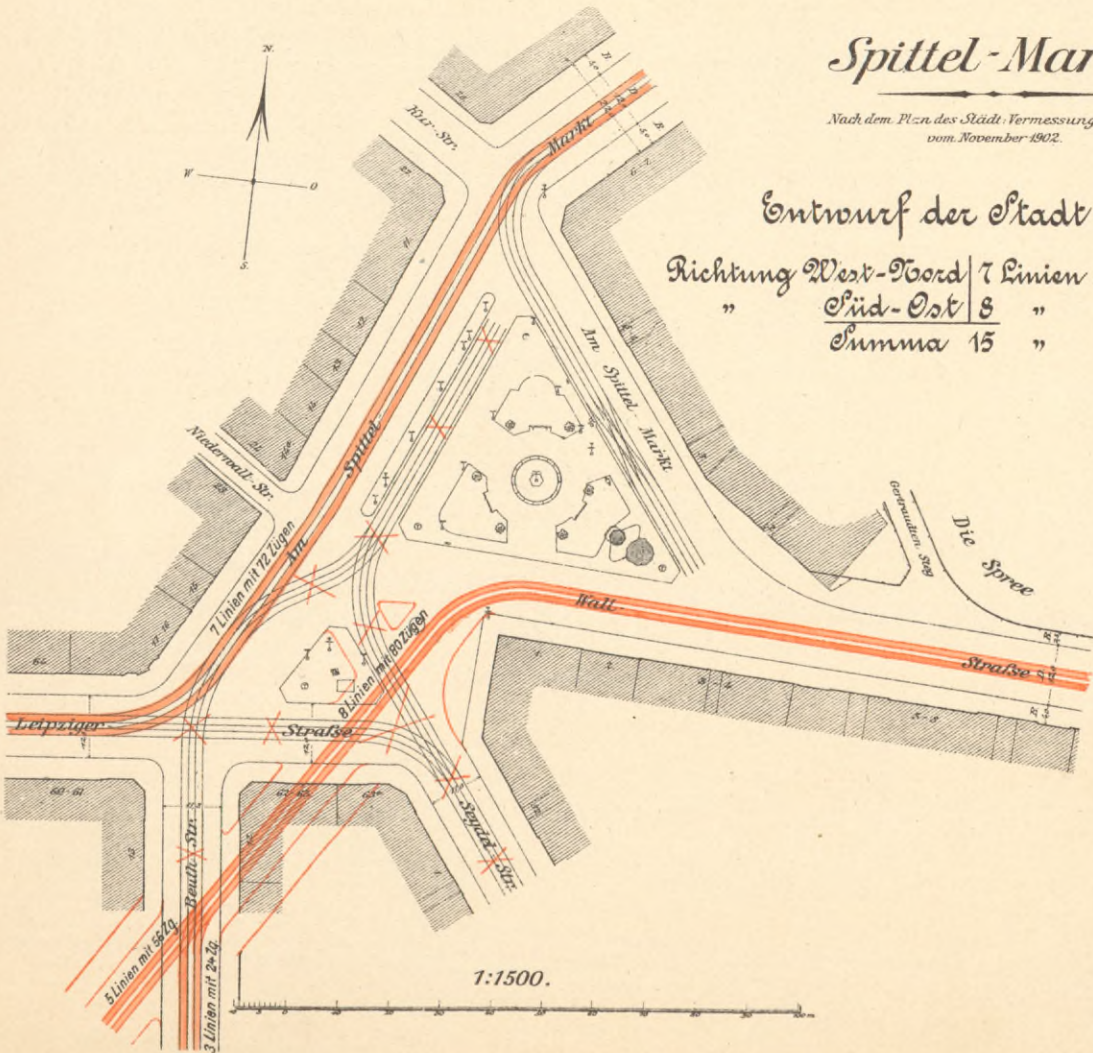


### Spittel-Markt.

Nach dem Plan des Stadt-Vermessungsamts vom November 1902.

#### Entwurf der Grossen Berliner Straßenbahn.

Richtung West-Nord	4 (6) Linien mit	48 (64) Zügen.
" West-Südost	4 (5) " "	32 (40) "
" Nord-Süd	4 (4) " "	32 (32) "
Summa	12 (15) " "	112 (136) "



### Spittel-Markt.

Nach dem Plan des Stadt-Vermessungsamts vom November 1902.

#### Entwurf der Stadt Berlin.

Richtung West-Nord	7 Linien mit	72 Zügen.
" Süd-Ost	8 " "	80 " "
Summa	15 " "	152 " "

1:1500.






III - 33983



POLITECHNIKA KRAKOWSKA  
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

 L. Inw. 33993

Kdn. 524. 13. IX. 54

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000303998