

## Zentralbahnhof Friedrichstraße.

Vortrag von Professor Gustav Schimpff-Aachen.

Durch den Umbau des Bahnhofes Friedrichstraße wird dieser der „Zentralbahnhof“ von Berlin werden, da er dann die großen Mengen von Zügen aufnehmen kann, die sich infolge des nach dem Kriege riesig anwachsenden Verkehrs vom Westen Europas bezw. Deutschlands nach dem Osten und dem Orient als notwendig erweisen werden. Hierzu kommt die erhöhte Bedeutung, die er durch die im Zuge der Friedrichstraße verlaufende Berliner Nord-Süd-Bahn und die voraussichtlich doch kommende Verbindung des Wanneseebahnhofs mit dem Stettiner gewinnt. Zur Aufnahme dieses gewaltigen Verkehrs reicht das heutige Straßennetz dann nicht mehr aus. Die Straßen müssen, wie Professor Gustav Schimpff, Aachen, im „Architekten-Verein“ ausführte, vermehrt oder verbreitert, die Vorplätze vergrößert und es muß eine besondere Fahrordnung geschaffen werden.

Als Vorschläge zur Verbesserung des Straßennetzes kamen vor allem der Straßendurchbruch von der Friedrichstraße zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße, die Verbreiterung und Durchlegung der Neustädtischen Kirchstraße und die Durchlegung der Französischen Straße zur Lennestraße in Betracht. Ferner wären an der Stadtbahn zwei neue Parallelstraßen nach der Gegend des Lessingtheaters zu schaffen, die den Verkehr nach Moabit vermitteln. Hierzu kämen dann noch weitere Straßendurchbrüche und Verbreiterungen. Die Kosten für alle diese Arbeiten lassen sich infolge der hohen Grundstückspreise am besten durch den Bau hoher Häuser in der Friedrichstadt aufbringen.

Die Geschäftsstadt Berlins, die infolge der Bauordnung nicht in die Höhe wachsen kann, dringt immer mehr nach Westen vor und drängt die Wohnviertel hinaus. Dadurch werden alle Entfernungen zu groß. Eine Konzentration des Geschäftslebens zwischen Alexanderplatz und Landwehrkanal würde eine enge Zusammenfassung der einzelnen Geschäftszweige, und damit eine ungeheure Zeitersparnis ermöglichen. In dieser Hinsicht sind die amerikanischen Städte zweckmäßiger angelegt, in denen man infolgedessen auch keine Mietskasernen kennt. Die gegen den Bau hoher Häuser geltend gemachten Bedenken sind hinfällig, ist doch die durch die heutige Verwendung des Eisenbetons, durch Zentralheizungen und elektrisches Licht geschaffene Feuericherheit äußerst weitgehend, außerdem lassen sich in den Häusern selbst durch Feuerwachen, Wasserbehälter usw. Einrichtungen schaffen, die die Tätigkeit der Feuerwehr beschleunigen und erleichtern. Um die Lichtzufuhr nach den Straßen nicht zu sehr zu verringern, wird man nicht ganze Straßen, sondern nur einzelne Häuser, vor allem Eckhäuser, in die Höhe führen.

Während man in Amerika Häuser bis zu 200 Meter Höhe baut, hält der Vortragende für Berlin eine Höhe von 40 bis 50 Meter für angemessen, und er schlägt für das erste, im Anschluß an den Krieg entstehende derartige Haus den Namen „Hindenburg-Haus“ vor.