

5./XII. 1916

133

Die Zukunft des Bahnhofes Friedrichstraße.

Der Umbau des Bahnhofes Friedrichstraße, der ihn zum Hauptbahnhof Berlins gestalten soll, schreitet rüstig vorwärts. Damit rückt auch die vor dem Kriege lebhaft erörterte Frage näher, wie seine Umgebung ausgebaut werden soll, damit sie einen der Weltstadt Berlin würdigen, der Bedeutung ihres Hauptbahnhofes entsprechenden Eindruck macht und damit sie auch in verkehrstechnischem Sinne allen Anforderungen entspricht. Denn von hier aus wird sich später noch stärker als bisher der Hauptstrom der Fremden über Berlin ergießen. Es liegt also eine „Repräsentationspflicht“ vor, der sich die zuständigen Stellen nicht entziehen dürfen, und es darf nicht wieder eine jener „verpöbten Gelegenheiten“ geben, an der die Baugeschichte Berlins leider nur zu reich ist. Das praktisch Notwendige läßt sich sehr gut mit Schönheit verbinden, und die Zeiten sind hoffentlich für immer vorbei, wo das Praktische, ohne irgendwelche ästhetische Nebengedanken, allein maßgebend war.

Daß an den Stellen, auf die es hier ankommt, der gute Wille zu einer Lösung der Frage im Sinne solcher Pflichterfüllung vorhanden ist, zeigte der starke Beifall des Vortrages, den, wie angekündigt, gestern abend Professor Schimpff im Architektenverein hielt. Prof. Schimpff ist als Lehrer für Eisenbahnen an der Technischen Hochschule zu München augenblicklich kein „Hiesiger“; daß er aber die Berliner Verkehrsverhältnisse, und was damit zusammenhängt, gut kennt und daher zum Mitreden berufen ist, hat er durch manche Veröffentlichungen auch in der „Täglichen Rundschau“ bewiesen, bewies er auch durch den gestrigen Vortrag, der, durch Lichtbilder erläutert, die Frage der Ausgestaltung der Umgebung des Bahnhofes Friedrichstraße, besonders nach der verkehrstechnischen Seite hin, eingehend erläuterte und wohl zu beachtende Vorschläge dazu brachte.

Professor Schimpff ging von dem mit Fug und Recht nach der Vollendung aller technischen Bauten zu erwartenden riesigen Anwachsen des Verkehrs an dieser Stelle aus, entsteht doch dann hier ein Brennpunkt des Verkehrs, wie kein anderer in Berlin. Zu der Eisenbahn (mit Fernbahn und Stadtbahn) kommen die neue städtische Nord-Süd-bahn und die für später geplante Verbindungsbahn Wannseebahnhof—Stettiner Bahnhof. Dieser Wichtigkeit entsprechen auch in technischer Beziehung die augenblicklichen Verhältnisse durchaus nicht. Wie sie geeigneter gemacht werden könnten, zeigte der Vortragende durch neue Vorschläge, die u. a. Straßendurchbrüche von der Friedrichstraße zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße, Verbreiterung und Durchlegung der Neustädtischen Kirchstraße, Durchlegung der Französischen Straße durch die Ministergärten nach der Vennestraße, zwei neue Parallelstraßen an der Stadtbahn zwischen Schiffbauerdamm und Karlstraße, zwei neue Spreebrücken beiderseits der Stadtbahnbrücke, Verbreiterung der Albrechtstraße, Straßendurchbruch von der Ecke der Albrecht- und Schumannstraße nach der Ecke der Hessischen und Hannoverschen Straße, Durchlegung einer Straße von der Invalidenstraße zur Kesselstraße durch den Invalidenpark und einer Straße von der Kesselstraße zur Chausseestraße über den Exerzierplatz Grünmacher aufwiesen. Dadurch würde vom Bahnhof Friedrichstraße ein Netz von Straßen geschaffen werden, die nach allen Seiten auslaufen und den gewaltigen Verkehr aufnehmen könnten.

Weiter befürwortete der Redner eine möglichst gute Verbindung zwischen den Schnellbahnhöfen und dem Bahnhof Friedrichstraße. Der bekannte Dreiecksplatz, der vor dem Bahnhof Friedrichstraße nach Norden zu durch den Abbruch der alten „Pepinière“ entstanden ist, kann — wie er auch sonst gestaltet wird — dieses notwendige Verbindungsglied leicht aufnehmen. Heranführung der Straßenbahnlinien an den Bahnhof, der jetzt nur von Omnibuslinien berührt wird, ist eine weitere, einleuchtende Forderung Schimpffs.

Woher aber die riesigen Mittel zur Ausführung dieser Pläne nehmen? Professor Schimpff sieht die beste und einfachste Lösung in einer künstlichen, starken Steigerung des Bodenwertes im Geschäftsviertel Berlins durch Zulassung der „Wolkenkratzer“ nach amerikanischem Muster, ein an und für sich ja nicht neuer Gedanke. Ästhetische Bedenken hat Professor Schimpff nicht, und er

suchte diesen auch bei anderen durch Vorführung von Bildern amerikanischer Wolkenkratzer (Kastenhäuser und Turmhäuser) die Spitze abzubringen. Aber gerade diese Bilder zeigten, wie abscheulich größtenteils diese Riesebauten einzeln und in ihrer Gesamtheit wirken. Allerdings will sie Schimpff für Berlin nur in beschränktem Maße und auch nicht in voller amerikanischer Höhe zugelassen sehen, und vielleicht gelingt es auch einmal deutschen Baumeistern, die Frage künstlerisch befriedigend zu lösen, ohne daß das Stadtbild in Grund und Boden ruiniert wird. — Doch diese Frage ist ja nur mittelbar mit der Hauptfrage zusammenhängend. Die Hauptsache des Vortrages war doch die zusammenfassende Behandlung der verkehrstechnischen Seite der Ausgestaltung der Bahnhofsumgebung. Daß diese wirklich brauchbare Anregungen gegeben hat, erkannte in der Aussprache Geheimrat Stübgen an, der vorschlug, daß die Pläne Professor Schimpffs dem Architektenausschuß Groß-Berlin überwiesen werden. So kann man als Ergebnis des Abends feststellen, daß er die Wichtigkeit der verständigen Umgestaltung des Bahnhofes Friedrichstraße wieder einmal eindringlich vor Augen gerückt hat, so daß man hoffentlich sicher sein darf, daß die Frage nach dem Kriege nicht kurzerhand, sondern nach weisestem Ermessen der Berufensten mit aller Sorgfalt gelöst werden wird.

B. E.