

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87/88 (1926)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Verkehrsregelung auf Berliner Strassen und Plätzen  
**Autor:** Klose, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40881>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

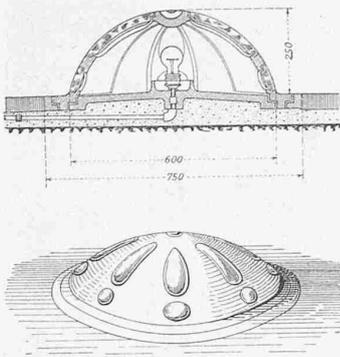


Abb. 4. Die „Jpa“-Schildkröte  
der Jul. Pintsch A.-G., Berlin.

Ansicht und Schnitt 1:20.

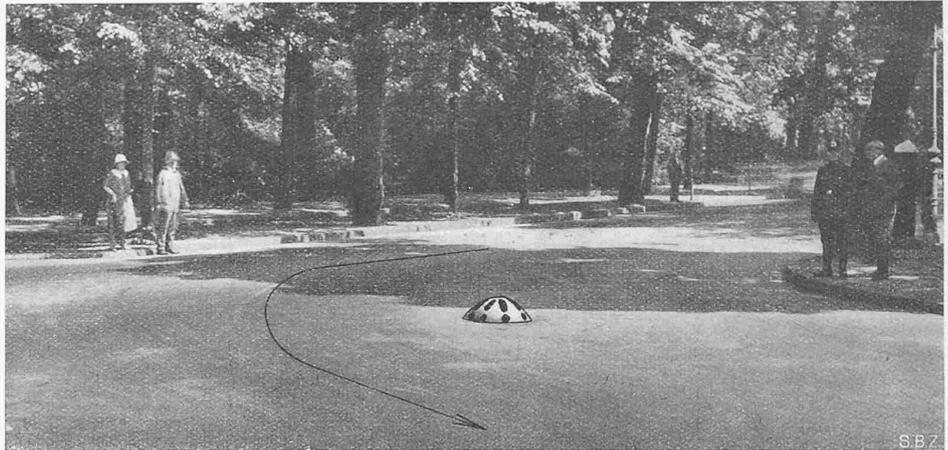


Abb. 3. „Schildkröte“ an der Einmündung einer Nebenstrasse in die stark befahrene Tiergartenstrasse in Berlin.

## Verkehrsregelung auf Berliner Strassen und Plätzen.

Von Magistratsbaurat Dr. Ing. G. KLOSE, Berlin.

[Vorbemerkung der Redaktion. Wenn wir zögerten, diesem schon vor längerer Zeit eingereichten Aufsatz Aufnahme zu gewähren, so geschah es in der Meinung, die darin behandelten Dinge seien auch bei uns schon weit herum bekannt. Dass dies offenbar nicht zutrifft, muss man aus dem mit Bezug auf die ausserordentlich wichtigen Fragen der Verkehrsregelung recht dürftigen Ergebnis des Zürcher Seeufer-Wettbewerbs schliessen, denn der geradezu gefährliche Zustand z. B. des Bürkliplatzes, sowie die heutige Systemlosigkeit des Fahrverkehrs in den Seeuferquartieren schreien ja förmlich nach gründlicherer Behandlung, als sie mit Kohlestift und Deckfarbe möglich ist. Wir werden also an dieser Stelle für weitere Verbreitung der anderwärts auf diesem Gebiet erzielten Erkenntnisse und Erfahrungen wirken müssen, und beginnen mit nachfolgendem Beitrag.]

Die ausserordentliche Zunahme des Automobilverkehrs nach dem Kriege zeigte, dass die bauliche Einrichtung des gesamten Strassennetzes auch in Berlin den Verkehrs-Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Die neue Polizei-Verordnung, die im Januar 1925 herauskam, suchte den Uebelständen dadurch abzuwehren, dass sie Lichtsignale einführt, für bestimmte Strassen und Zeiten sowohl das Halten von Fuhrwerken als auch das Befahren durch Lastwagen verbot und Massnahmen zur Regelung und zum Schutze der Fussgänger traf.

Als eine der wichtigsten Massregeln der neuen Verkehrsordnung möchte ich die Bestimmung über *Einbahnstrassen* anführen. Es sind das Strassen, deren Fahrdämme für einen zweiseitigen Verkehr in beiden Richtungen zu schmal sind und die, um eine doppelte Leistungsfähigkeit zu erlangen, künftig nur noch in einer Richtung befahren werden dürfen. In erster Linie kommen hierfür solche Strassen in Frage, die eine Mittelpromenade besitzen, ferner Uferstrassen rechts und links eines Wasserlaufes und schliesslich Strecken, bei denen geeignete Parallelstrassen vorhanden sind. Bei allen diesen Massregeln wird zudem der Grundsatz aufrecht erhalten, dass stets rechts zu fahren ist; der Wagenführer darf also in einer Strasse mit Mittelpromenade, falls er auf der linken Seite halten will, nicht in der Fahrriechtung abbiegen, sondern er muss erst an der nächsten Querstrasse in den anderen Fahrdamm nach links wenden und einbiegen.

Durch die Einführung dieser Polizeiverordnung hat der Berliner Verkehr eine wesentliche Erleichterung erfahren und vollzieht sich mit merklich weniger Reibung als bisher. Hierzu treten nun eine Reihe baulicher Mass-

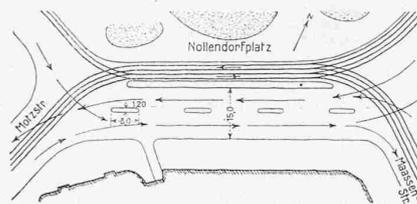


Abb. 1. Trennung der Strassenbahn vom  
allgemeinen Fahrdamm; Schutzinseln. — 1:2000.

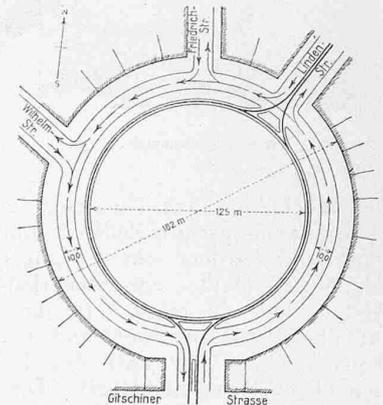


Abb. 2. Kreisfahnen („Sens unique“)  
am Belle-Alliance-Platz. — 1:4000.

nahmen, die in den Strassen zum Teil schon ausgeführt sind, zum Teil noch studiert werden. Um an das vorher Gesagte anzuknüpfen, sei darauf hingewiesen, dass es zweckmässig ist, auch in Strassen, die in beiden Richtungen befahren werden und genügend breit sind, diese beiden Verkehrsrichtungen zu trennen. Sind Strassenbahngeleise vorhanden, so tritt dieser Fall von selbst ein, da die Geleise im allgemeinen nicht durch Wagen befahren werden dürfen, sondern nur zum Ueberholen dienen. Bei genügender Strassenbreite erhalten ausserdem die Geleise einen besonderen Bahnkörper, der etwa 6,0 bis 8,5 m breit wird, sodass neben diesem Bahnkörper zwei Fahrdämme entstehen, die je nur in einer Richtung befahren werden und als Einbahnstrassen im Sinne der angezogenen Verkehrsordnung gelten. In Strassen ohne Geleise empfiehlt es sich, dadurch zwei Fahrdämme zu schaffen, dass in der Mitte der Strasse in einigen Abständen Schutzinseln eingebaut werden, die gleichzeitig den Fussgängern das Ueberschreiten der Fahrbahn ausserordentlich erleichtern. Der zwischen diesen Schutzinseln liegende Fahrdammstreifen kann dann gleichzeitig als Haltestelle (Parkplatz) für wartende Fuhrwerke dienen und entlastet somit die beidseitigen Fahrdämme. Eine ausgeführte Anlage dieser Art ist aus Abbildung 1 zu ersehen, wo auf dem Nollendorferplatz der zweiseitig befahrene Strassendamm in dieser Weise geteilt ist. Aehnliche Schutzinseln an den Strassenkreuzungen und Haltestellen der Strassenbahn haben sich seit Jahren bewährt.

In gekrümmten Strecken ist bei Landstrassen schon die Forderung aufgestellt worden, dass wegen der Fliehkraft der schnellfahrenden Kraftwagen eine Ueberhöhung notwendig sei, und es sind derartige konstruktive Massnahmen auch bereits ausgeführt worden.<sup>1)</sup> Bei der konstruktiven Anlage der innerstädtischen Strassen wird sich im allgemeinen eine Ueberhöhung kaum ausführen lassen, weil bei der zweiseitigen Wölbung des Fahrdammes die

<sup>1)</sup> „Verkehrstechnik“, Berlin Jahrgang 1925, Heft 8.



Abb. 5. „Aga“-Gasakkumulator-Blinklicht.

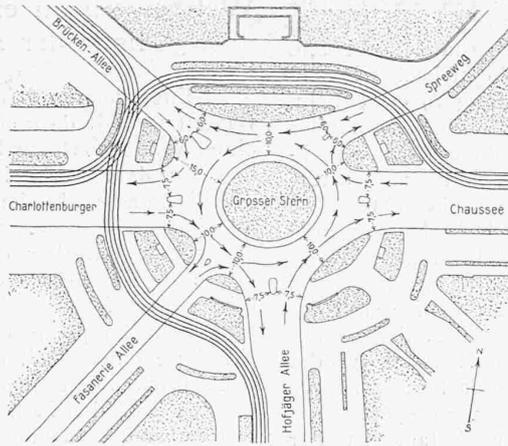


Abb. 7. Kreisfahren am Grossen Stern im Tiergarten. — 1 : 2000.

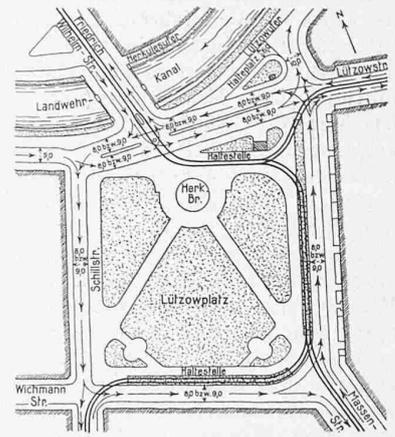


Abb. 8. Lützowplatz. — 1 : 4000.

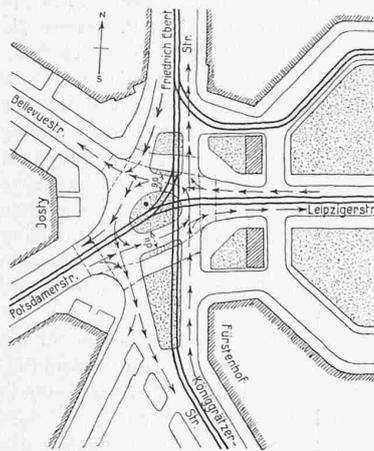


Abb. 6. Aufteilung des Potsdamerplatzes in eindeutige Autofahrbahnen und Fussgängerstreifen (gestrichelt). — 1 : 4000.

hervorgehen; es ist dies der Belle-Alliance-Platz, ein Hauptverkehrspunkt Berlins, der zurzeit völlig umgestaltet und anstelle des bisherigen Steinpflasters mit Stampf asphalt versehen wird. Hierbei wurden die Geleise aus dem Fahrdamm entfernt und dieser selbst erhielt bei einer Längsgefälle von 1 : 50 ein nach aussen ansteigendes Quergefälle<sup>1)</sup>; er ähnelt also gewissermassen einer Radrennbahn mit überhöhten Kurven. Eine derartige Massnahme erscheint besonders an dieser Stelle zweckmässig, weil der Platz infolge seines grossen Durchmessers von 182 m den Charakter als Platz verloren hat und mehr eine gekrümmte Strassenstrecke darstellt. Des weitem halte ich es aber für zweckmässig, wenn bei der Anlage von neuen Strassen und zwar namentlich Ausfallstrassen, die einen regen Autoverkehr erhalten werden, das Strassenprofil in gekrümmten Strecken von vorneherein mit Ueberhöhung ausgeführt wird, da hier eine derartige Anordnung keinerlei konstruktiven Schwierigkeiten begegnet.

Die schwierigsten Verkehrsprobleme treten an den Strassenkreuzungen auf, zu denen auch die Plätze zählen. Die bereits erwähnten Schutzinseln sind selbstverständlich auch an den Strassenkreuzungen dringend notwendig, einmal um den Fussgängern das Ueberschreiten der Strassen zu erleichtern, sodann aber auch, um das beliebte vorzeitige Abbiegen der Kraftwagen in die Querstrassen nach links (Kurven-Schneiden) zu verhindern und diese zu zwingen, den Bogen soweit auszuführen, dass sie rechts vom Mittelpunkt der Strassenkreuzung bleiben (vergl. auch Abbildung 3). Neuerdings werden sie zweckwässig mit Kandelabern und Tiefscheinwerfern ausgestattet, um sie

Rinne tief liegt und eine Höherlegung derselben auch eine Höherlegung des Bürgersteiges bedingt, was wegen der Hauseingänge und der Hauseinfahrten schwer durchführbar ist. Die Ueberhöhung erscheint auch in den städtischen Strassen nicht so notwendig zu sein, weil an Kreuzungen und Plätzen ohnehin langsam gefahren werden muss. Dass sich eine derartige Anlage immerhin zuweilen doch lohnt und auch ausführbar ist, möge aus dem Beispiel Abbildung 2

dem Wagenlenker möglich deutlich zu machen. Eine gleichen Zwecken dienende Einrichtung, die sich ausserordentlich zu bewähren scheint und die an einigen Stellen in Berlin bereits eingebaut ist, ist die sogenannte Jpa-„Schildkröte“ der Firma Julius Pintsch (Abbildung 3), die an den Strassenkreuzungen ebenfalls das Ausfahren der Kurven rechts vom Mittelpunkt der Strassenkreuzung erzwingt. Eine derartige, auf Anregung des Stadtbaurats Kolwes vom Bezirksamt Tiergarten an verschiedenen Stellen eingebaute Vorrichtung zeigt Abbildung 4. Die „Schildkröte“ besteht aus einer gusseisernen Kugelschale von 60 cm Durchmesser und 25 cm Höhe, die am Tage durch ihre gelbe Farbe gut sichtbar ist. In der Kugelkalotte sind Aussparungen mit Glasprismen angebracht, die durch eine Glühlampe im Innern rot beleuchtet werden, sodass die „Schildkröten“ weithin sichtbar sind. Da es sich im Laufe des Winters herausgestellt hat, dass die flachen Schildkröten leicht verschmutzen und am Tage weniger gut sichtbar sind, bleibt die Beleuchtung auch tagsüber eingeschaltet.

Um eine verkehrsreiche Strassenkreuzung noch deutlicher zu kennzeichnen, ist neuerdings auf dem Lützowplatz ein Blinklicht der Autogen-Gasakkumulator-Aktiengesellschaft (Aga) aufgestellt worden, das kein Blockierungssignal bildet, sondern nur auf ein Gefahrenpunkt aufmerksam machen soll. Das Signal (Abbildung 5) besteht aus einem weiss-emaillierten Eisenschrank mit aufgesetzter Laterne und dunkelgelben Linsen. Die Beleuchtung erfolgt unabhängig vom Leitungsnetz durch gelöstes Azetylen-Gas, das in Stahlflaschen im Innern der Säule aufbewahrt wird. Die Kennung des Lichtes ist so eingestellt, dass es 1,5 sek blinkt und 0,5 sek dunkel ist. Das Signal kann ohne weiteres umgesetzt werden und hat sich gut bewährt. Die Betriebskosten sind gering.

Bei gesteigertem Verkehr reichen alle die aufgeführten Einrichtungen wie Schutzinseln nicht mehr aus. Es bleibt dann nichts anders übrig, als an den Strassenkreuzungen je zwei Fahrtrichtungen abwechselnd zu blokieren. Das geschieht in der einfachsten, altbekannten Weise, zunächst durch einen Verkehrsbeamten, neuerdings auch durch Signalgebung mit farbigem Licht, entweder an den einzelnen Strassenecken oder zentral durch einen Verkehrsturm, wie z. B. am Potsdamerplatz. Alle diese Massnahmen sind namentlich in amerikanischen Grosstädten wie auch in London und Paris häufig ausgeführt worden und sollen als bekannt hier nicht weiter verfolgt werden.

Im übrigen geht man bei der Verkehrsregelung davon aus, dass an allen Strassenkreuzungen, insbesondere auch auf den grösseren Plätzen die Wagenführer *gezwungen* werden, einmal *stets rechts*, und sodann *langsam* zu fahren. Als die geeignetste Form für die Verkehrsregelung hat sich hierbei eine Art Karussellbetrieb, d. h. der Einbau einer Insel in der Mitte bewährt, wobei alle Fuhrwerke stets

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu „Verkehrstechnik“, Berlin, Jahrgang 1924, Heft 46.

rechts einbiegen und mithin den Platz entgegen dem Sinne des Uhrzeigers umfahren. Leider gehört dazu eine gewisse Flächenentwicklung, die nicht immer vorhanden ist und die z. B. auf dem Potsdamerplatz nur die teilweise Durchführung dieser Massnahme (vergl. Abbildung 6) ermöglicht, da hier die Nordsüd- und Westost-Richtung einander kreuzen müssen. Gestatten es dagegen die Raumverhältnisse, so ist eine kreisrunde Insel in der Mitte am vorteilhaftesten. Der Zweck dieses Kreisfahrens besteht darin, dass die Fuhrwerke (und zwar namentlich die Motorwagen) sich nicht kreuzen, sondern abzweigen, d. h. allmählich von einer Fahrtrichtung in die andere abgelenkt werden. Zwei Wagen, die von verschiedenen Strassen auf den Platz einbiegen und ihn auch an verschiedenen Stellen wieder verlassen wollen, fahren, ehe sie ihre Richtung wieder ändern, erst ein Stück weit nebeneinander her. Dadurch werden Zusammenstösse fast vollständig vermieden.

Das Musterbeispiel einer solchen Anlage ist der bereits in Abbildung 2 dargestellte Belle-Alliance-Platz, der von sämtlichen Fuhrwerken in der Richtung der eingezeichneten Pfeile befahren wird. Ich möchte an dieser Stelle übrigens einschalten, dass durch diese Verkehrsregelung auch wirtschaftliche Vorteile erzielt werden. Der Belle-Alliance-Platz hatte bisher einen Fahrdamm von 15 m Breite, während die Breite jetzt nur noch 10 m beträgt und mithin eine ganz wesentliche Ersparnis in der Herstellung und namentlich auch im Unterhalt des teureren Asphaltpflasters erreicht wird. Ausgeführt ist eine derartige Anordnung in Berlin auch am „grossen Stern“ des Tiergartens, einem stark befahrenen Kreuzungspunkte (vergl. Abbildung 7). Wie man beobachten kann, bewährt sich die Einrichtung ausserordentlich, der Verkehr der zahlreichen Motorwagen wickelt sich reibungslos ab, Zusammenstösse kommen nicht vor, und vor allen Dingen ist zur Regelung des Verkehrs weder eine Signaleinrichtung noch ein Verkehrsbeamter notwendig.

Das Kreisfahren bedingt natürlich, wie schon ausgeführt wurde, ein verlangsamtes Fahren an derartigen Stellen. Das mag im ersten Augenblick für die Wagenlenker nicht angenehm erscheinen, indes gewöhnen sich diese sehr bald daran, da sie sowieso an solchen Knotenpunkten langsam fahren müssen. Führt man den Grundsatz der Mittelinsel und das Einbiegen nach rechts konsequent durch, so ergeben sich mitunter eigenartige Lösungen.

Einen derartigen Entwurf zeigt der in Abbildung 8 dargestellte Lützowplatz. Die Verhältnisse liegen insofern ganz eigenartig, als das Rechtsfahren um den ganzen Platz deswegen nicht durchgeführt werden konnte, weil das an der Nordseite gelegene Lützow-Ufer Einbahnstrasse ist, die gerade vom Westen nach Osten, also entgegen dem Rechtseinbiegen befahren wird. Ausserdem musste auf den architektonisch sehr wirksamen, in der Blickrichtung der Herkulesbrücke liegenden Herkulesbrunnen Rücksicht genommen werden. Aus diesen Erwägungen heraus ergab sich an der Nordseite des Platzes im Zuge des Lützow-Ufers ein zweiseitig befahrener Strassendamm, dessen beide Fahrtrichtungen durch zwei langgestreckte Schutzinseln in der Mitte getrennt sind. Im übrigen geht die Abwicklung des Verkehrs aus den in die Abbildungen eingezeichneten Pfeilen deutlich hervor. Die Geleise sind, soweit es irgend ging, aus den Fahrdämmen entfernt und in besonderem Bahnkörper in Rasen verlegt.

Die angeführten Beispiele bringen nur eine kleine Auslese der hauptsächlichsten Platz- und Strassen-Umgestaltung, wie sie für den immer mehr zunehmenden Verkehr notwendig werden. Verschiedene weitere Umbauten sind in Berlin bereits ausgeführt und werden noch projektiert, sodass in absehbarer Zeit das Verkehrsbild der Stadt sich wesentlich verändern wird.

<sup>1)</sup> Für den Belle-Alliance-Platz macht Jansen (vergl. „Städtebau“ 1925, Heft 5/8) den Gegenvorschlag: Zusammenführung der drei nördlichen Strassen in Platzmitte zur gemeinsamen Ausführung nach Süden (Hallesches Tor), was zur Beschleunigung des Durchgangsverkehrs bei diesen Platzdimensionen auch nach Ansicht des Berliner Stadtbaurates Dr. Ing. Adler vom städt. Verkehrsamt zweckmässiger wäre. Red.

## Wettbewerb zu einer Bierhalle mit Geschäftshaus der Aktienbrauerei Basel.

Ende letzten Jahres veranstaltete die Aktienbrauerei Basel unter elf dazu eingeladenen Basler Architektenfirmen einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für einen Neubau auf dem in Abbildung 1 ersichtlichen Grundstück an der Eisengasse. In dem Neubau waren sowohl Wirtschaftslokalitäten als auch Bureaux und Wohnungen unterzubringen. Jeder der Bewerber erhielt für seine Arbeit ein Honorar von 1500 Fr. Sofern das Preisgericht ein Projekt zur Ausführung empfehlen sollte, war seinem Verfasser die Ausführung der Baupläne (ohne Bauleitung) zugesichert. Zur Erteilung eines zweiten und eines dritten Preises stand dem Preisgericht ausserdem eine Summe von 3000 Fr. zur Verfügung. Für den Fall, dass ein erster Preis nicht zuerkannt werden sollte, war die Veranstaltung eines zweiten, engern Wettbewerbs in Aussicht genommen, was denn auch eintraf.

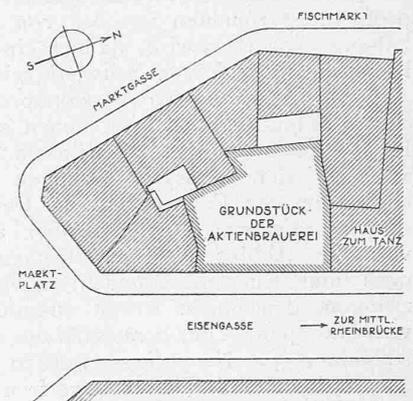
Dem Bericht des Preisgerichts zum erstem Wettbewerb entnehmen wir das Folgende:

Für die detaillierte Prüfung der elf eingegangenen Entwürfe wurde hauptsächlich in Betracht gezogen, dass laut Programm die Aktienbrauerei Basel besonders Wert legt auf eine a) betriebstechnisch einwandfreie und wirtschaftliche Anlage; b) grösstmögliche Ausdehnung der Bierhalle (bei der Berechnung des Flächeninhalts wurde das Buffet nicht berücksichtigt); c) zweckmässige Aufteilung der obern Stockwerke mit Bureaux und Wohnungen, sowohl mit Bezug auf leichte Vermietbarkeit, als auch mit Bezug auf praktische Einteilung; d) die Anlage sicherer und bequemer Kommunikationen in horizontaler und vertikaler Richtung; e) vorzügliche Belichtung der öffentlichen und privaten Räume, und schliesslich f) logische Zusammenfassung von innerer Organisation, Konstruktion und äusserer Erscheinung.

Nach einlässlicher Prüfung wählten die Preisrichter für die Prämierung sechs Entwürfe aus und kamen einstimmig zu dem Entschluss, dass keines derselben die Bestimmungen des Programms in der Weise erfülle, dass ein erster Preis erteilt werden könne, dass aber jedes in der einen oder andern Art Beiträge zur Lösung des Problems geliefert habe. Infolgedessen wurden diese sechs Projekte in den ersten Rang gestellt, und die zur Verfügung stehende Preissumme von 3000 Fr. dementsprechend gleichmässig unter deren Verfasser verteilt.

Das Resultat der Prüfung wurde vorläufig nicht samthalt veröffentlicht. Jeder Bewerber erhielt nur die Kritik über das von ihm eingesandte Projekt. Auch wurden die Projekte nicht öffentlich ausgestellt.

Die Aktienbrauerei Basel entschloss sich darauf zu einem zweiten, engern Wettbewerb unter den Verfassern der sechs prämierten Entwürfe. Sie ergänzte hierfür im Einverständnis mit dem Preisgericht das erste Bauprogramm wie folgt: 1. Der Lichthof in der Südwestecke ist nach den gesetzlichen Bestimmungen zu behandeln, d. h., die nördliche und die östliche Hofwand müssen 3 m von den gegenüberliegenden Grenzen entfernt sein; 2. Die Bierhalle im Erdgeschoss ist so gross wie nur irgend möglich zu machen und ist auch im hintern Teil zu belichten; 3. Das Office muss von der Strasse her zugänglich sein, ohne Benützung der Bierhalle; 4. Die Haupttreppe zwischen Erdgeschoss und I. Stock soll leicht zugänglich und 1,40 m breit sein (dieses Mass kann für die Treppen zu den obern Stockwerken reduziert werden); 5. Im ersten Stock müssen die beiden Saalabteile von einem gemeinsamen Vorplatz aus je einen direkten Zugang erhalten; dieser Vorplatz muss genügend Raum für Kleiderablage bieten; 6. Zwischen Saal und Küche



Lageplan. — Masstab 1:1000.