

Teil 1

Berliner Straßenbau von 1945 bis 2000

HERBERT LIMAN

1 Die politische Situation Berlins von der Nachkriegszeit bis heute

Die politische Lage Berlins in der Nachkriegszeit hatte ganz wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsplanung und den Straßenbau. Deshalb muss ausführlich auf sie eingegangen werden, auch insbesondere deswegen, weil sie sich von der Situation und Entwicklung im übrigen Deutschland ganz erheblich unterschied. Auch muss zurückgegriffen werden auf politische Ereignisse, Organisation und Verwaltungsstrukturen in der Zeit davor, weil sie großen Einfluss auf die spätere Entwicklung gehabt haben.

1873 wurde beim Magistrat von Berlin die Tiefbaudeputation gegründet. Sie „bearbeitet die Anlegung bzw. Durchlegung und Vorbereitung von Straßen, die Aufstellung von Projekten zur Neuanlage von Straßen, Plätzen, Eisenbahnen und Brücken.“ 1903 wurde die Tiefbaudeputation neu gegliedert und erhielt drei Abteilungen, die Abteilung I für Straßenbau, Fluchtlinien und Straßenbahnen, die Abteilung II für Wasser- und Hafenbau sowie für Unterpflasterbahnen und die Abteilung III für Brückenbau; für die Ausführung und örtliche Überwachung waren der Tiefbaudeputation örtliche Tiefbauämter angegliedert.

Zu den Aufgaben der Tiefbaudeputation gehörten neben Abänderung und Ergänzung des Bauungsplanes sowie dessen Durchführung vornehmlich die Entwurfsarbeiten zur Neuanlage öffentlicher Straßen, Plätze und Wege, zum Neu- bzw. Umbau der über öffentlich und private Wasserläufe geführten oder noch zu führenden Brücken sowie der über und unter den Eisenbahnen herzustellenden Straßen-Über- und Unterführungen und Untertunnelungen, ferner die Ausführung der vorgenannten Baulichkeiten und endlich ihre dauernde Unterhaltung und behördliche Regelung aller mit diesen Anliegen zusammenhängenden Fragen. Darüber hin-

aus gehörte noch eine Vielzahl anderer Aufgaben dazu, die hier nicht mehr aufgeführt werden sollen. Die Leitung der Bauangelegenheit lag in der Hand eines Stadtbaurates, der Mitglied des Magistrats und Technischer Dezernent war. Diesem Stadtbaurat war auch die Deputation der Kanalisationswerke zugeordnet. Zur Erledigung der örtlichen Baugeschäfte war das Weichbild der Stadt in sechs Tiefbauinspektionen eingeteilt, denen je ein Magistratsbaurat und Stadtbauinspektor vorstand. Bis zum Jahre 1895 unterstanden der Tiefbaudeputation auch alle Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs, danach gab es eine eigene Verkehrsdeputation.

Mit dieser Verwaltungsstruktur ist bereits die nach dem Kriege entwickelte Organisationsform der Verwaltung – ihre Aufteilung in Bau- und Verkehrsverwaltung sowie die Durchführung örtlicher Aufgaben durch die Tiefbauämter – vorgegeben.

Anfang des 20. Jahrhunderts konnten sich weder der preußische Staat mit seinen Verwaltungsorganen auf Provinzial-, Regierungsbezirks- und Landkreisebene noch die verschiedenen Städte um Berlin der Erfordernis entziehen, mit der Hauptstadt zwecks Regelung gemeinsamer Probleme eine Verbindung einzugehen. Voraussetzung dafür war das sogenannte Verbandsgesetz vom 19. Juli 1911; dieses erlaubte, dass sich „Städte, Landgemeinden, Gutsbezirke, Bürgermeistereien, Ämter und Landkreise behufs Erfüllung einzelner kommunaler Aufgaben jeder Art miteinander zu Zweckverbänden“ zusammenschließen konnten. Diese Rahmenregelung wurde ergänzt durch das „Zweckverbandsgesetz für Großberlin“, das am 1. April 1912 in Kraft trat. Durch dieses Gesetz wurden die Stadtkreise Berlin, Charlottenburg, Wilmersdorf, Rixdorf-Neukölln, Lichtenberg und Spandau mit den Landkreisen Teltow und Niederbarnim zu einem Zweckverband zusammengefasst, der folgende Aufgaben wahrnehmen sollte: „Regelung