

In der Feststellungsklage der Stadt Berlin gegen die Grosse Berliner Strassenbahn-Ges. wegen Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn in das Stadttinnere (siehe Jahrgang 1904/1905) hatte die Ges. gegen das Urteil des Kammergerichts vom 12./1. 1905 die Revision anmelden lassen. In der Berufungsinstanz war dem Klageantrag stattgegeben worden, wonach die Strassenbahn anzuerkennen hat, dass sie gegen die Zulassung der Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt im Zuge der Voss- u. Mohrenstrasse weder ein Widerspruchsrecht hat, noch aus dem Betrieb dieser Bahn einen Entschädigungsanspruch herzuleiten berechtigt ist. Das Reichsgericht hat am 12./7. 1905 die Revision zurückgewiesen u. das Urteil des Kammergerichts bestätigt; Prozesskosten insgesamt M. 507 612. Im August 1906 wurde seitens der Ges. ein Schiedsgericht berufen zur Entscheidung über die Frage, ob die Stadtgemeinde ihr auf Grund der bestehenden Verträge denjenigen Schaden zu ersetzen habe, den die Ges. durch den Betrieb der geplanten Hoch- bzw. Untergrundbahn Spittelmarkt-Schönhauser Allee u. der geplanten Nordsüd-Unterpflasterbahn erleiden würde. Hierbei handelt es sich wesentl. um die Frage, ob die Stadt die nämlichen Strassen, welche sie der Ges. vertraglich eingeräumt hat, nochmals an dritte Unternehmer vergeben darf. Diese Frage hat im Vorprozesse eine Entscheidung nicht gefunden; die Gerichte haben vielmehr ausdrücklich festgestellt, dass sie mit ihren Entscheidungen diese Frage nicht berühren wollten. In den beiden anderen Fragen, betreffend das Widerspruchsrecht geg. städt. Strassenbahnlinien in der Petersburger Strasse, sowie auf den Strecken Dönhofsplatz-Grossgörschenstrasse, -Kreuzberg usw. hat die Ges. den Vertrag für sich, der (im § 30) das Mitbenutzungsrecht zweifelsfrei geregelt hat. Oben erwähntes Schiedsgericht entschied in der Streitfrage zwischen Stadt u. Strassenbahn am 17./5. 1908 folgendermassen: Es wird festgestellt, dass die Stadtgemeinde Berlin verpflichtet ist, der Grossen Berliner Strassenbahn denjenigen Schaden zu ersetzen, der ihr zugefügt werden wird durch den Betrieb der Nord-Süd-Unterpflasterbahn seitens der Stadtgemeinde Berlin, im übrigen, d. h. hinsichtlich eines Schadenersatzes betreffs der Unterpflasterbahn Spittelmarkt-Schönhauser Allee der Hoch- u. Untergrundbahn-Ges. wird die Klage abgewiesen. Das Schiedsgericht hat demnach zwar nicht anerkannt, dass der Strassenbahn die Ausschliesslichkeit des Strassenbenutzungsrechtes zustehe; dagegen ausgesprochen, dass „der Stadtgemeinde nicht gestattet sein könne, nach freiem Belieben dem Unternehmer Konkurrenz zu machen oder die Hand dazu zu bieten und ihn dadurch erheblich zu schädigen“. Der Strassenbahn steht daher grundsätzlich ein Recht auf Entschädigung zu, gleichgültig welcher Art die Konkurrenzbahnen sind und gleichgültig, ob diese durch die gleichen oder verschiedene Strassen geführt werden. Nur in dem einen Falle der Strecke Spittelmarkt-Schönhauser Allee geht dieses Entschädigungsrecht verloren, weil die Strassenbahn ihre Rechte bei der Stammstrecke der Hoch- und Untergrundbahn nicht geltend gemacht hat, obwohl das Projekt zur Zeit des Vertragsabschlusses bereits feststand und der Strassenbahn bekannt war. Dieser Stammstrecke gegenüber sei die Teilstrecke „Spittelmarkt-Schönhauser Allee“ ein notwendiges Glied des ganzen Unternehmens und kann nicht als Gegenstand selbständiger Bewertung ausgeschieden werden.“ Alle künftigen Konkurrenzprojekte würden entschädigungspflichtig sein, „die zur Zeit des Vertragsabschlusses noch keine feste Gestalt gewonnen hatten, mögen diese von der Hoch- und Untergrundbahn oder von einem anderen Unternehmer ausgehen“. Die Kosten des Schiedsgerichts wurden jeder Partei zur Hälfte auferlegt, die den Parteien erwachsenden Kosten werden gegeneinander aufgehoben. Der Wert des Streitgegenstandes wurde auf M. 20 000 000 festgesetzt.

Nach Mitteilungen der Verwaltung vom Sept. 1905 beabsichtigt die Ges. die Herstellung einer Untergrundbahn; dieselbe soll, von der Lützowstrasse abzweigend, unter der Potsdamer Strasse, dem Potsdamer- und Leipziger Platz u. der Leipziger Strasse bis zur Mauerstrasse viergleisig gehen, wo das eine Gleispaar, in nordöstlicher Richtung abschwenkend, in den Häuserblock zwischen Kronen-, Leipziger- und Friedrichstrasse eindringen und, in einer Rampe ansteigend, die Strassenhöhe in der Kronenstrasse vor der Friedrichstrasse erreichen wird, während das andere Gleispaar unter der Leipziger Strasse und weiter unter dem Spittelmarkt und der Seydelstrasse geleitet wird und mittels einer Rampe die Wallstrasse kurz vor der Grünstrasse erreichen soll. Von hier aus werden die Gleise oberirdisch über die Grünstrassen-Brücke und durch die Grünstrasse bis zur Gertraudenstrasse oder durch die Wallstrasse bis zur Rossstrasse weitergeführt werden. Ausserdem ist beabsichtigt, die oberirdischen Anlagen am Brandenburger Thor und am Opernplatz in Untergrundstrecken umzuwandeln und gleichzeitig mit einer zweigleisigen Untergrundbahn im Zuge der Strasse Unter den Linden zu verbinden. Grundlage für die einen Kostenaufwand von mindestens M. 80 000 000 erfordernden Neuanlagen ist die Ertel. einer 90jähr. behördlichen Konzession. Das Projekt ist den zuständigen Behörden unterbreitet. Bei Realisierung dieses Planes beabsichtigt die Ges. die Geleise im Zuge der Leipziger Strasse vom Potsdamer Platz ab bis zum Dönhofsplatz zu beseitigen. Die Stadt Berlin hat bis Mai 1910 die Erlaubnis zu den Untergrundbahn-Linien verweigert, sie beabsichtigt die Tunnelstrecken event. selbst zu bauen und der Grossen Berliner Strassenbahn zur Benutzung zu verpachten. Wegen Erlangung der kleinbahngesetzl. Zustimmung zur Herstellung der geplanten Untertunnelungsanlagen ist im Juni 1908 das Ergänzungsverfahren beim Königl. Oberpräsidenten von Potsdam eingeleitet, das zurzeit noch schwebt.

Kapital: M. 100 082 400 in 57 000 St.-Akt. (Nr. 1—57 000) à Thlr. 100 = M. 300, 69 146 Akt. (Nr. 57 001—60 561, 60 563—80 873, 80 875—99 935 und 99 937—126 149) à M. 1200 und 4 Aktien