

9. IV. 1916

## Das Schnellbahnnetz im Groß-Berliner Süden.

Von Prof. G. Schimpff in Aachen.

Ein Aufsatz in Nr. 147 der „Täglichen Rundschau“ vom 21. März 1916 beschäftigt sich mit einem Aufsatz über die Schnellbahnverbindung Tempelhof mit Berlin, den ich kürzlich in einer Tageszeitung veröffentlichte. In jenem Aufsatz habe ich nachzuweisen versucht, daß die Verlängerung der Nord-Südbahn vom Bahnhof Gneisenaustraße nach Tempelhof und weiter nach Mariendorf für künftig vorgesehen werden müßte, daß aber vorläufig an eine Rentabilität der Bahn nicht zu denken sei. Eine solche sei erst mit der fortschreitenden Bebauung des Tempelhofer Feldes und der weiteren Besiedlung der in Frage kommenden Vororte zu erwarten. Immerhin sei es zweckmäßig, die Bahnlinie schon jetzt festzulegen und den Bahnkörper bei der Neuanlage von Straßen auf dem Tempelhofer Felde gleich mit auszuführen.

Eine vorläufige Endigung der Schnellbahn am Ringbahnhof Tempelhof kommt meines Erachtens nicht in Frage, da dieser Punkt zu weit vom Herzen Tempelhofs entfernt liegt. Die weitere Entfaltung des Südringbahnhofs Tempelhof vom Schwerpunkt dieses Vorortes ist ja gerade der Nachteil, den die einzige zurzeit bestehende Schnellbahnverbindung Tempelhof mit Berlin, der Südring, hat.

Der ungenannte Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 147 ist der Meinung, daß den Bedürfnissen Tempelhofs, insbesondere des sich am Teltowkanal hinziehenden Industriegeländes, weit besser durch eine Schnellbahn gedient wäre, die, von der geplanten südlichen Verlängerung der Schöneberger Schnellbahn abzweigend, in der Gegend des Verschleppbahnhofs Tempelhof die Anhalter und Dresdener Fernbahn kreuzen und dann etwa parallel zum Südring quer durch Tempelhof hindurch gehen würde, um nach Kreuzung des Teltowkanals in Brieg zu endigen. An der Stelle, wo die Anhalter und Dresdener Bahn gekreuzt werden, soll ein Fern- und Vorortbahnhof, eine Art Verteilungsbahnhof für den Süden Groß-Berlins entstehen. Die vorgeschlagene Schnellbahn hätte den großen Vorzug, daß sie eine gute Verbindung von Brieg und Tempelhof mit dem geschäftlichen Mittelpunkt von Berlin W., nämlich dem Wittenbergplatz und dem Zoologischen Garten, herstellen würde.

Bei der Planung neuer Schnellbahnen in Groß-Berlin wird man zuerst zu untersuchen haben, wie sich eine neu vorgeschlagene Linie in das gesamte Schnellbahnnetz einfügt, zweitens: wie groß das Verkehrsbedürfnis ist, und drittens: ob die Aussicht einer Ertragsfähigkeit besteht.

Das weit überwiegende Verkehrsbedürfnis fordert für Schnellbahnen eine radiale Richtung, das heißt ein Ausstrahlen der einzelnen Linien vom Stadtmittelpunkte nach den Vororten. Auf diese Weise werden die Wohn- und Industrieviertel der Vororte auf dem kürzesten Wege mit der Geschäftsstadt verbunden. In dieser Weise setzt sich auch das bestehende und geplante Schnellbahnnetz Groß-Berlins zusammen. Es ist geplant, die Schöneberger Untergrundbahn später über Friedenau und Steglitz nach Groß-Bichterfelde zu führen und dort etwa an der Stelle enden zu lassen, wo die Straßenbahn den Teltow-Kanal kreuzt. Zu dieser, man kann wohl sagen, durch die natürlichen Verhältnisse gegebenen Linie würde die vorgeschlagene Linie über Tempelhof nach Brieg eine Zweiglinie sein. Wenn auch die Zahl der Verzweigungen von Schnellbahnen im Interesse der Betriebsführung möglichst eingeschränkt werden soll, so wäre eine solche Verzweigung hier allenfalls noch zulässig. Der Nachteil der neuen Linienführung ist aber der, daß sie ausgesprochen tangential ist, das heißt senkrecht zur radialen Richtung steht und sonach mit der natürlichen Verkehrsrichtung nicht zusammenfällt. Wo Schnellbahnen bisher in Form von Tangential- oder Ringlinien geführt sind, haben sie fast stets keinen für ihre Verzinsung ausreichenden Verkehr. Auch der Ostteil des Berliner Südrings würde als private Schnellbahn nicht rentieren, obwohl er durch die Einführung in den Potsdamer Bahnhof den Charakter als Ringlinie fast verloren hat.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Brieg, Tempelhof und Berlin W. sind zweifellos vorhanden. Sie sind aber sicher nicht ausreichend, um eine Schnellbahn ertragsfähig zu machen, die infolge der Kreuzung der Fernbahnen und des Teltow-Kanals und der Erschwernisse durch die vorhandene Bebauung immerhin nicht unbeträchtliche Baukosten erfordern wird und wohl kaum billiger, sondern eher noch teurer werden wird, als eine Schnellbahn über das Tempelhofer Feld und weiter im Zuge der Berliner Straße.

Der Hauptverkehr von Tempelhof und Brieg ist nach dem Stadttinnern, nach der Geschäftsstadt in Alt-Berlin, gerichtet, und für diesen Verkehr gäbe der Umweg über Schöneberg doch nur einen sehr mangelhaften Notbehelf. Brieg wird in absehbarer Zeit durch die Verlängerung der Nord-Südbahn über Neudölln hinaus eine weit bessere, weil gradlinige, Schnellbahnverbindung mit der Geschäftsstadt erhalten, als die Zweigstrecke der Schöneberger Schnellbahn es werden kann.

Was das Industriegelände am Teltowkanal anbetrifft, so wird dessen Verkehr zweifellos nicht ausreichen, um eine Schnellbahnlinie wirtschaftlich zu gestalten. Der Verkehr von und nach den Arbeitsstätten der Fabriken drängt sich eng in die Morgen- und Abendstunden zusammen und ist während der übrigen Tageszeit außerordentlich gering. Er erfordert umfangreiche Betriebsvorkehrungen, die während des größten Teiles des Tages unbenutzt liegen. Ein solcher stoßweiser Massenverkehr, wie wir ihn zum Beispiel auf der Berliner Ringbahn beobachten, ist der Rentabilität einer Schnellbahn geradezu feindlich. Bis heute hat die große Arbeiterzahl der Siemenswerke am Ronnendamm (über 30 000)

noch nicht genügend Anziehungskraft ausgeübt, um die Verlängerung der Schnellbahnlinie Bismarckstraße—Wilhelmsplatz nach Siemensstadt durchzuführen, obwohl die Firma Siemens u. Halske selbst den Bau von Schnellbahnen in der umfangreichsten Weise betreibt. Wie gering die Ertragsfähigkeit einer Schnellbahnlinie Brieg—Tempelhof—Schöneberg anzusehen ist, kann auch daraus gefolgert werden, daß die südliche Berliner Vorortbahn, die eine Straßenbahnlinie in fast derselben Richtung betreibt (die sogenannte Wästenbahn) bisher stets Zuschüsse erfordert hat.