

### Das Schnellbahnetz im Groß-Berliner Süden.

Zu den Erörterungen über die Schnellbahnverbindungen mit dem Süden Groß-Berlins gehen uns von sachverständiger Seite folgende Ausführungen zu: Unlängst erschien in einer Berliner Zeitung ein Aufsatz über die Verkehrsverhältnisse Tempelhofs, der mit zu nachstehenden Bemerkungen Anlaß gibt:

Es ist eigenartig, daß bei allen Veröffentlichungen über eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Tempelhofs immer nur an eine Verlängerung der Nord-Süd-Bahn über die Eneisenaustraße durch die Belle-Alliance-Straße nach Neu-Tempelhof, endigend am Ringbahnhof Tempelhof, gedacht wird. So ist es wenigstens in der den Ausführungen des Herrn Professor Schimpff beigelegten Planung vorgesehen, während, so weit es mir bekannt ist, die Gemeinde Tempelhof an ein Ende der Bahn in ihrer Gemeinde selbst an der Dorfstraße denkt. Denn es ist klar, daß eine Gemeinde, wenn von ihr derartig hohe Zuschüsse zu einem Bahnunternehmen verlangt werden, wie sie von der Gemeinde Tempelhof gefordert wurden, ein lebhaftes und berechtigtes Interesse hat, das Bahnunternehmen in ihrem bevölkerterten und wohl heute steuerkräftigsten Stadtgebiet endigen zu sehen.

Es ist richtig, daß die bestehenden Verkehrsverhältnisse Tempelhofs im Vergleich mit denen anderer Gemeinden Groß-Berlins nicht als schlecht zu bezeichnen sind; doch kann ein derartiges Urteil eigentlich nur für den kleinen Teil Tempelhofs abgegeben werden, welcher zu beiden Seiten der Berliner Straße liegt; in dieser liegen hauptsächlich die Straßenbahnlinien. Die große, etwa 2 Kilometer lange freie Strecke durch das Tempelhofer Feld gestattet sogar diesen Straßenbahnen eine recht hohe Fahrgeschwindigkeit, so daß durch sie zwischen Tempelhof und Berlin Verkehrsanlagen bestehen, von denen der Verkehrstechniker des Verbandes Groß-Berlin einen weiteren Ausbau in Groß-Berlin für wünschenswert hält.

Herr Professor Schimpff rechnet aber diese Straßenbahnverbindungen mit Recht nicht unter die Schnellbahnverbindungen, nach denen Tempelhof strebt, sondern sieht als solche und zwar als gute Schnellbahnverbindung Alt-Tempelhofs mit dem Herzen Berlins, d. i. mit dem Potsdamer Platz, die über den Südring bestehende, an. Das wenig Angenehme hierbei ist nur, daß der einzige, für das Gebiet Tempelhofs in Frage kommende Bahnhof dieser Schnellbahnlinie an der äußersten Grenze Alt-Tempelhofs liegt, und daß daher seine Benutzung für die Mehrzahl der Bewohner Tempelhofs nur unter besonderem Aufwand an Geld und Zeit möglich ist. Recht unvorteilhaft liegt dieser Bahnhof insbesondere für das bedeutende Industriegebiet Tempelhofs, das im übrigen nur von zwei Straßenbahnlinien berührt wird, die unter ziemlich großem Zeitaufwand eine Verbindung nach Berlin ermöglichen. Alle Industriellen Tempelhofs klagen über die recht wenig befriedigenden Verkehrsverhältnisse in ihrem Gebiet, sowohl in Rücksicht auf Arbeiter und Angestellte wie auch auf Geschäftsbesucher.

Hier würde eine Schnellbahnverbindung, welche als Richtung die Teilestraße, Ordensmeisterstraße, Friedrich-Karl-Straße benutzt und sich an die bestehende Schöneberger Untergrundbahn, indem letztere in das Südgelände hinein verlängert wird, anschließt, eine wesentlich bessere Schnellbahnverbindung für Alt-Tempelhof bieten, als die von Herrn Prof. Schimpff empfohlene Schnellbahnverbindung über den Südring. Durch den

viereckigen Ausbau der Hochbahn zwischen Rollendorfsplatz und Gleisdreieck wird der Betrieb dieser Bahn für Schöneberg wesentlich gebessert, so daß auch bei dem scheinbaren Umweg über Schöneberg die hier in Vorschlag gebrachte Schnellbahnverbindung im Vergleich mit dem Südring, wenn alle Zeitverluste gegenseitig abgewogen werden, für das Industrieviertel Tempelhofs und auch sonst für die Einwohner Tempelhofs die vorteilhaftere bleibt. Bei einer Schnellbahnverbindung Tempelhofs über Schöneberg nach Berlin kommt noch hinzu, daß diese Verbindung einen Schnellverkehr nach dem sich immer mehr zu einem Geschäftsviertel ausbildenden Stadtgebiete Charlottenburgs zwischen Wittenbergplatz und dem Zoologischen Garten ermöglicht. Ebenso kann die direkte Verbindung Tempelhofs mit dem wichtigen Bahnhof „Zoo“ nur vorteilhaft für Tempelhof sein.

Die angegedeutete Schnellbahnverbindung könnte sehr preiswert ausgeführt werden, indem sie zwischen Schöneberg und Alt-Tempelhof als Einschnittbahn angelegt und von Ede Ordensmeisterstraße und Werbergstraße ab die Teilestraße entlang als Hochbahn ausgeführt wird. An der Kreuzung des Teletowkanals mit der Neukölln-Mittenwalde-Eisenbahn wird die Hochbahn über den Kanal geführt, von wo aus sie über die Saalburg-, Riedel- und Gradenstraße nach Brieg geleitet werden kann. Die Lage dieses Linienzuges ist auch für die Gemeinde Mariendorf sehr günstig, was die Wirtschaftlichkeit der Bahn unterstützt, indem sie fast auf der Grenze zwischen Alt-Tempelhof und Mariendorf verlaufend das Verkehrsgebiet beider Orte diametral durchschneidet. Der bestehenden Schöneberger Bahn wird diese Zweiglinie aber eine willkommene Zubringerbahn sein, indem sie dazu beitragen wird, diesen Lortz einer Untergrundbahn erst zu einer großzügigen Schnellbahnlinie auszugestalten. — Zu beachten ist noch, daß eine solche Linie den seinerzeit von Geheimen Baurat Berlach, dem Schöpfer der Schöneberger Untergrundbahn, angelegten Gedanken neu aufleben läßt, an der Kreuzungsstelle dieser Schnellbahnlinie mit den Fernbahnen nach Dresden, Halle, Leipzig usw. einen Zentralbahnhof im Groß-Berliner Süden anzulegen, welcher entlastend auf den Verkehr des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs einwirkt.