

## Kaltstellen-Politik.

### Groß-Berliner Verkehrsfragen.

Die Haltestellenabstände stehen nicht nur in einem engen Zusammenhange mit der Reisegeschwindigkeit unserer Schnellbahnen, sie bedingen auch ihre Rentabilität. Im Zusammenhange damit steht auch der Aufenthalt auf den Haltestellen. An der Hand zahlreicher Diagramme, statistischer Kurven beleuchtete gestern der Verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Prof. Giese, diese Fragen. Das gewaltige Zahlengewirr, das er für diesen scheinbar so spröden Gegenstand zusammengetragen hatte, erhielt förmlich Leben.

Bei seinen Betrachtungen über die Haltestellenabstände und Haltestellenaufenthalte auf den Schnellbahnen und Straßenbahnen in Groß-Berlin wies er darauf hin, wie im Innern der Stadt die Haltestellen sich viel dichter anschließen, so ist z. B. die Entfernung zwischen den Untergrundbahnhöfen Friedrichstraße und Kaiserhof nur 370 Meter. Prof. Giese erachtete für die Haltestellenabstände der Schnellbahnen in der Innenstadt im Durchschnitt 600—700 Meter, in den anschließenden Wohngebieten 700—800 Meter und außerhalb der Ringfläche von 6,5 Kilometer Halbmesser 900—1000 Meter als zweckmäßig. Für Straßenbahnen können die Abstände — namentlich im Innern der Stadt, wo doch die Verkehrsgeschwindigkeit nicht allzu groß werden darf — zwar wesentlich geringer sein, doch sind sie in Groß-Berlin, wo die Abstände in den Innen- und Außenbezirken zwischen 250 und 322 m schwanken und an vielen Stellen sogar bis auf 50—80 m heruntergehen, viel zu klein. In ganz Groß-Berlin gibt es 3515 Haltestellen, bei ihnen ist 1348 mal der Abstand 200 m, 832 mal 300—400 m, 781 mal 10—200 m, 30 mal unter 100 m, 6 mal über 1000 m. Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. August vorigen Jahres wird eine Verminderung der Haltestellen eintreten, um die Fahrzeiten auf der Straßenbahn abzulürzen. Der durchschnittliche mittlere Abstand soll 360—400 m betragen, während er bis jetzt 297 m ist. Mit der Härte, die für den einzelnen darin hier und da liegt, wird man sich bald abgefunden haben. In Essen wurden 1914 auf einer der Hauptlinien die Hälfte aller Haltestellen gestrichen, heute ist dort darüber jeder froh.

Der Aufenthalt auf den Haltestellen der Züge hängt bei den Schnellbahnen von der Anzahl der ein- und aussteigenden Personen, der Zuglänge, der Anordnung der Wagentüren (ob 4 oder 6 Türen), den Wagenklassen (2. u. 3., Raucher und Nichtraucher) ab. Diese Aufenthalte betragen, wie der Redner auf Grund von 1036 Beobachtungen ermittelte, auf dem Netz der Hochbahngesellschaft im Durchschnitt 6—25 Sekunden für den Zug. Der durchschnittliche Aufenthalt aller Züge auf dem gesamten Netz dürfte etwa 17 Sekunden betragen. Bei den Straßenbahnzügen übt außerdem darauf noch die Lage der Haltestellen mit Rücksicht auf den übrigen Straßenverkehr, die Bevölkerungsart — im Westen und Südwesten steigen die Fahrgäste langsamer und bequemer ein und aus, wie die werktätige Bevölkerung des Ostens und des Nordens —, auch die Witterung einen Einfluß aus. Auf Grund von 2938 Beobachtungen hat Prof. Giese den mittleren Aufenthalt der Straßenbahnzüge zu 5 bis 40 Sekunden festgestellt. Hat der Wagen einen Anhänger, so vermindert sich die durchschnittliche Aufenthaltszeit. Bei einem Wechsel von etwa neun Personen ist der Zugaufenthalt bei Straßen- und Schnellbahnen im Durchschnitt gleichgroß, bei geringerem Personenwechsel ist der Aufenthalt bei Schnellbahnen, bei stärkerem bei Straßenbahnen größer. — Es folgten Betrachtungen über Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, auf die wir später zurückkommen.

In der kurzen Erörterung betonte Geh. Baurat Remmann, daß die Annahme eines mittleren Aufenthalts von 17 Sekunden auf der Hochbahnstation durchaus zutreffend sei. Man rechne sogar mit einem solchen von 20 Sekunden und werde trotzdem, wenn erst das selbsttätige Signalsystem durchgeführt sei, 40—44 Züge in der Stunde während 2—3 Stunden hindurch abfahren lassen. Präsident von Mühlensfeld regt eine Verkürzung der Aufenthaltszeit durch Trennung der Ein- und Aussteigenden an. Aber sowohl Geheimrat Remmann wie Prof. Giese glauben nach den Erfahrungen, die man in Boston und London gemacht hat, daß sich das Publikum nicht dazu erziehen lasse.