

Schnellstraßenbahnen.

In der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde sprach Prof. Giese, verkehrstechnischer Oberbeamter des Verbandes Groß-Berlin, über die Erschließung der Außenbezirke Groß-Berlins. Er führte u. a. folgendes aus:

Nach dem Kriege wird die gesunde Ansiedlung der Großstadtbewohner eine der wichtigsten Fragen der Volkswohlfahrt sein. In Berlin sind die Innenbezirke zum größten Teil ausgebaut; weitere Massen können nur noch in den Außenbezirken Unterkunft finden. Vorbedingung für die Aufschließungsfähigkeit der Außenbezirke ist ihre gute Verkehrsverbindung mit der Innenstadt.

Von den auf Schienen betriebenen Verkehrsmitteln kommen in Frage: Vorortbahnen, Schnellbahnen und Straßenbahnen. Das Netz der Vorortbahnen ist aber zu weitmaschig, als daß es imstande wäre, das Wohngelände in Groß-Berlin völlig aufzuschließen; ihre Stelle hat heute die Schnellbahn eingenommen. Die Schnellbahn würde an und für sich für die Aufschließung der Außengelände das beste Verkehrsmittel sein, wenn sie nicht viel zu teuer wäre. Die Schnellbahnen werden daher in Zukunft nur für die Stadt Berlin und die dichtbesiedelten Vororte das Hauptverkehrsmittel sein; für die weiter außen liegenden Vororte müssen andere Verkehrsmittel eingreifen.

Die im Bau wesentlich billigere Straßenbahn in ihrer heutigen Form ist für die Verbindung der Außenbezirke mit der Innenstadt infolge ihrer geringeren Geschwindigkeit nicht brauchbar. Prof. Giese bringt hierfür eine Ausführungsart in Vorschlag, die er als Schnellstraßenbahnen bezeichnet. Hierunter ist eine in vollkommener Form angelegte Straßenbahn zu verstehen. Sie soll in der Hauptverkehrsstraße der Vororte zwischen den beiderseitigen Fahrbäumen auf eigenem Bahnkörper liegen. So ist es möglich, die Fahrgeschwindigkeit zwischen den Haltestellen voll auszunutzen. Als Höchstgeschwindigkeit schlägt Prof. Giese 35 Km. in der Stunde vor; Straßenbahnen mit 30 Km. in der Stunde gibt es in Berlin auf einzelnen günstigen Strecken schon jetzt. Die Reisegeschwindigkeit dieser Schnellstraßenbahnen würde über 22 bis 23 Km. leicht erreichen. Diese Geschwindigkeit bleibt nur etwa 10 v. H. unter der der Schnellbahn. Dabei betragen aber die Baukosten der Schnellstraßenbahn nur etwa 10 v. H. der der Einschnittbahn, 3-4 v. H. der der Hochbahn und gar nur 0,8-2 v. H. der der Untergrundbahn. Auch die Betriebskosten werden wegen des Wegfalls jeder Stationsbedienung, Signale usw. bedeutend geringer als bei den Schnellbahnen.

Zum Schluß wies Professor Giese noch an der Hand eines Planes nach, daß in Groß-Berlin reichlich Gelegenheit zur Anlage solcher Schnellstraßenbahnen besteht. Der Plan zeigte ein Netz von möglichen radialen Schnellstraßenbahnlinien in einer Gesamtlänge von 110 Km., die sämtlich an einen vorhandenen oder geplanten Bahnhof der Schnellbahn angeschlossen sind. Es ist zu hoffen, daß durch den Bau von Schnellstraßenbahnen, die später gegebenenfalls zu Schnellbahnen erweitert werden können, die Besiedlung der äußeren Vorortgemeinden Groß-Berlins in viel wirksamerer Weise gefördert wird, als wenn die Wahl der Erschließungsbahn sich nur in den beiden Extremen: der vollkommeneren, aber sehr teuren und daher unwirtschaftlichen Schnellbahn und der verhältnismäßig recht unvollkommenen Straßenbahn, bewegt.