

Städtebahnen

mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfs für eine

elektrische Stadtebahn

zwischen

Düsseldorf und Köln.

Von

Dr.-Ing. Blum,

Professor an der Königlichen Technischen Hochschule
zu Hannover.

Mit 7 Textabbildungen und 1 lithographierten Tafel.



SPRINGER-VERLAG BERLIN
HEIDELBERG GMBH

1909.

Städtebahnen

mit besonderer Berücksichtigung des Entwurfs für eine

elektrische Stadtbahn

zwischen

Düsseldorf und Köln.

Von

Dr.-Ing. Blum,

Professor an der Königlichen Technischen Hochschule
zu Hannover.

Mit 7 Textabbildungen und 1 lithographierten Tafel.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1909.

ISBN 978-3-642-50477-8 ISBN 978-3-642-50786-1 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-50786-1

Inhaltsangabe.

Erster Teil.

Die Städtebahnen im allgemeinen.

	Seite
Einleitung	5
Abschnitt I. Der Städteverkehr und die Ferneseisenbahnen.	12
Abschnitt II. Die selbständigen Städtebahnen	23
Abschnitt III. Wer soll die Städtebahnen bauen?	37

Zweiter Teil.

Der Entwurf einer elektrischen Städtebahn zwischen Köln und Düsseldorf.

Abschnitt I. Das Verkehrsbedürfnis	44
Abschnitt II. Die jetzigen Betriebs- und Verkehrsschwierigkeiten auf den Eisenbahnlinien zwischen Düsseldorf und Köln	48
Abschnitt III. Möglichkeit der Abhilfe durch die Staatseisenbahnverwaltung	52
Abschnitt IV. Wer soll die Städtebahn Köln—Düsseldorf bauen?	64

ERSTER TEIL.

Die Städtebahnen im allgemeinen.

Einleitung.

Wir beobachten auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens eine ständig zunehmende Arbeitsteilung und immer schärfer werdende Berufsgliederung. Am auffälligsten tritt das in den Großbetrieben der Industrie in die Erscheinung, weniger deutlich, wenigstens für den Laien, im Verkehrsleben, obwohl auch hier die Spezialisierung dringend notwendig und auch zu einem erheblichen Teil schon durchgeführt ist.

Im allgemeinen wird im Eisenbahnverkehr nur zwischen Güter- und Personenverkehr unterschieden; im Personenverkehr kommt dem Publikum auch noch die Einteilung in schnellen und langsamen Verkehr, in Fern- und Nahverkehr, zum Bewußtsein.

Der Allgemeinheit ist es dagegen vielfach nicht so bekannt, daß sich in den letzten Jahrzehnten im Eisenbahnwesen eine weitere Sondergattung des Verkehrs herausgebildet hat, deren Pflege besonders hohe Ansprüche an die technische Ausgestaltung der Bahnen, und außerdem an die Finanzkraft der Verkehrsanstalten stellt. Es ist jener Verkehr, der sich in und bei den Brennpunkten unseres wirtschaftlichen Lebens, den Großstädten, abspielt, von dem zunächst dem sogenannten Stadtverkehr — städtischen Verkehr, Vorortverkehr — einige Worte gewidmet sein mögen.

Der Stadtverkehr bildet jenen eigentümlichen Zweig des Verkehrswesens, der lediglich aus dem lokalen Bedürfnis einer bestimmten Großstadt entspringt, dergestalt, daß es in jeder Großstadt notwendig wird, die verschiedenen Stadtteile untereinander, und vor allen Dingen das Stadttinnere mit den Vororten und den Ausflugspunkten in beste, schnelle häufige Verbindung zu setzen. Das beste Beispiel hierfür ist in Deutschland Berlin, das sein Emporblühen zu einem nicht geringen Teil seinen Stadt- und Vorortbahnen verdankt, die in früherer Zeit fast ausschließlich vom Staat — von der Staatseisenbahnverwaltung —, in neuerer aber mehr und mehr von Privaten und von den Gemeinden geschaffen werden.

Es zeigte sich nämlich in Berlin schon seit Jahren, daß die Staatseisenbahnverwaltung nicht mehr in der Lage ist, allen Anforderungen des städtischen Schnellverkehrs nachzukommen, auch gar nicht gewillt sein kann und darf, den Stadtverkehr zu pflegen, weil diese eigenartigen rein lokalen Bedürfnisse nicht vom Staate, sondern viel besser von den Städten oder der Privatindustrie zu befriedigen sind.

Tatsächlich fügt sich nämlich der Stadtbahnbetrieb mit seinen hier nicht näher zu erörternden Eigenarten so schwer in den übrigen Eisenbahnverkehr ein, daß er von der Staatsbahn nur unter großen Schwierigkeiten und Opfern wahrgenommen werden kann.

Die Berliner Stadt- und Vorortbahnen verzinsen z. B. ihr Anlagekapital nicht.

Selbständige Stadtbahnen der Gemeinden oder Privatgesellschaften können dagegen viel günstiger trassiert, angelegt und betrieben werden, sie können sich dem Verkehrsbedürfnis in Linienführung und Fahrplan aufs innigste anschmiegen und gewährleisten damit bei entsprechender Vorsicht eine Rente.

Es ist daher erklärlich und vom Standpunkt der Gesamtheit ausdrücklich gutzuheißen, daß die Staatsregierung es ausdrücklich abgelehnt hat, den Stadt- und Vorortverkehr nach Berliner Vorbild noch auf weitere Städte auszudehnen. Das scheint für die betreffenden Städte schmerzlich zu sein. Aber es scheint nur so; in späteren Jahren wird man er-

kennen, daß es richtig war, lokale Verkehrsbedürfnisse auch durch lokale, durchaus selbständige Verkehrsanstalten zu befriedigen, die in Bau und Betrieb den eigenartigen Verhältnissen genau angepaßt werden können. Das wird sich zeigen, sobald auch in anderen Städten der Wunsch nach Stadtbahnen zur selbständigen Tat ausreift, wie es in Deutschland, bisher in Berlin, Hamburg und Elberfeld-Barmen geschehen ist.

Wenn nun auch im folgenden von diesem Stadt- und Vorortverkehr einer Großstadt nicht die Rede sein wird, so war es doch notwendig, auf den inneren Verkehr einer Großstadt kurz einzugehen, — einmal, um Verwechslungen vorzubeugen, sodann aber, weil die geschichtliche Entwicklung der Stadtbahnen und die Stellung der Staatseisenbahnen zu ihnen von großer Bedeutung für die nun zu erörternden Städtebahnen ist. —

Im Gegensatz zum Stadtverkehr einer Großstadt treten ganz andere, besonders eigenartige Verkehrsbeziehungen dann auf, wenn zwei bedeutende Städte verhältnismäßig nahe beieinander liegen und, durch diese Nähe begünstigt, in lebhafteste Verkehrsbeziehungen zueinander treten.

Es handelt sich hierbei um zwei Städte, die jede für sich selbständig sind, nicht etwa um Städte, bei denen die eine die andere wirtschaftlich und verkehrspolitisch weit überragt, also nicht etwa um Nachbarstädte wie Berlin und Potsdam oder Paris und Versailles. Der Verkehr zwischen derartigen Städten fällt vielmehr unter den Begriff des Vorortverkehrs. Es handelt sich dabei auch nicht um Städte, die nur hinsichtlich der Verwaltung getrennt sind, im übrigen aber wirtschaftliche Einheiten darstellen wie Berlin und Charlottenburg, Hamburg und Altona, New York und Jersey City.

Der Städte-Schnellverkehr, der im folgenden betrachtet wird, spielt sich vielmehr zwischen zwei räumlich völlig getrennten Städten ab, von denen jede wirtschaftlich und verkehrspolitisch selbständig und damit das Zen-

trum ihrer näheren Nachbarschaft ist. Der lokale Verkehr (Vorortverkehr) einer Großstadt strahlt also nach Abb. 1 gleichmäßig nach allen Seiten aus; bei einem Städtepaar beobachten wir nach Abb. 2 zwei derartige Strahlenbüschel, die den beiden Verkehrszentren entsprechen.

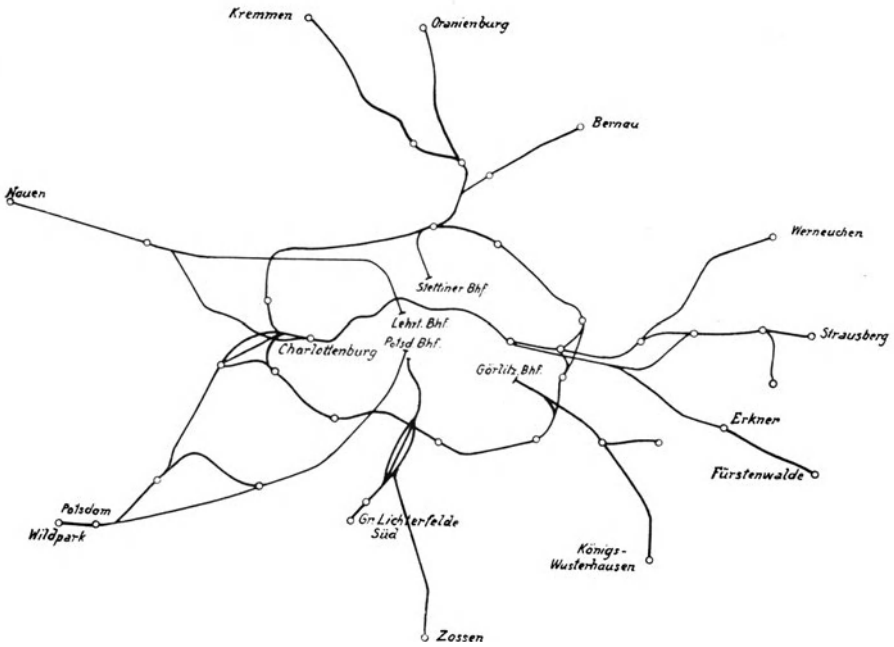


Abb. 1.

Stadt-Ring und Vorortbahnen von Berlin.

außerdem aber — und das ist das Wichtige — einen starken direkten Verkehr zwischen den beiden Zentren, den beiden Städten.

Fast immer entwickeln sich solche selbständigen Nachbarstädte derart, daß der Schwerpunkt ihrer Bedeutung auf verschiedenen Gebieten liegt. So kann z. B. die eine der beiden Städte, begünstigt durch den Wasserverkehr, ein großer Hafen-, Handels- und Stapelplatz sein, während sich die andere Stadt hauptsächlich zur Industriestadt entwickelt, wie z. B. bei Liverpool und Man-

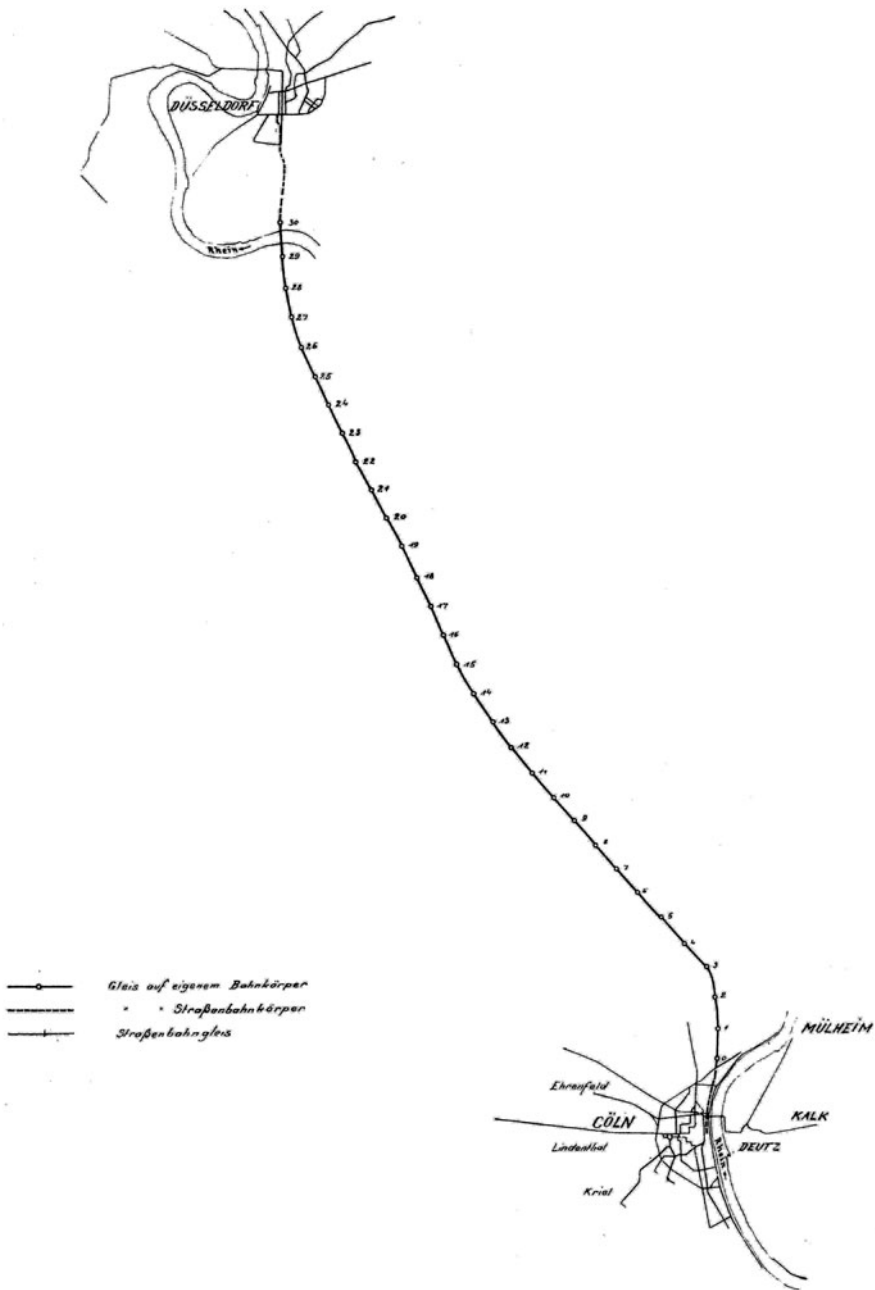


Abb. 2.

Lageplan des Entwurfes für die selbständige Städtebahn Köln-Düsseldorf.

chester zu beobachten ist. Auch daraus kann sich eine verschiedene Entwicklung ergeben, daß die eine Stadt landschaftliche Vorzüge besitzt, und dann, gestützt auf Handels- und Industriekreise der eigenen oder der Nachbarstadt, ein hohes künstlerisches und wissenschaftliches Leben entwickeln kann, wie etwa bei Edinburg-Glasgow oder Mannheim-Heidelberg.

Zwischen solchen Nachbarstädten mögen daher zwar manchmal kleine Rivalitäten bestehen, diese können aber nicht in Betracht kommen gegenüber den großen Vorteilen der gegenseitigen Befruchtung. Die Vorteile werden gesteigert, wenn die Verkehrsmittel zwischen den beiden Städten gut sind, so daß jede der beiden Städte ihre eigenen und die Vorzüge der andern richtig ausnutzen kann.

Für die allgemeine Volkswirtschaft des Gesamtlandes wachsen damit die beiden Städte bis zu einem gewissen Grade zu einer Einheit zusammen, obwohl sie in sich völlig selbständig bleiben und durch lange Strecken voneinander getrennt sind, die nur mit kleinen Orten bebaut sind.

In Deutschland sind solche Nachbarstädte z. B. Hildesheim und Hannover, Heidelberg und Mannheim, Mainz und Wiesbaden, Halle und Leipzig, auch Leipzig und Dresden, sogar Berlin und Hamburg.

Spürt man den Beziehungen dieser Städte untereinander und der Entwicklung jeder einzelnen der Städte nach, so wird man immer finden, daß jede die für sie besonders günstigen Momente, — seien es Wasserstraßen, Eisenbahnen, Naturschönheiten, geschichtliche, künstlerische, wissenschaftliche Bedeutung, Heilquellen — gerade deswegen besonders stark ausbilden und sich daher zu hoher Blüte entwickeln konnte, weil sie sich dabei unter gegenseitiger Befruchtung auf die Nachbarstadt stützen konnte.

Wie schon erwähnt, ist Voraussetzung für eine derartige günstige Entwicklung, daß nicht etwa ungenügende Leistungen der Verkehrsanstalten den innigen Beziehungen zwischen den beiden Städten Fesseln anlegen, sondern daß das lebhafteste Verkehrsbedürfnis auch in einer ausreichenden Weise befriedigt wird.

Wenn die nachstehenden Erörterungen allgemein gültiger Natur sind; — nicht nur für Deutschland, sondern für alle Länder mit hochentwickelter Volkswirtschaft —, so möge im zweiten Teil dieser Abhandlung besonders Rücksicht auf Köln und Düsseldorf genommen werden, weil für diese beiden Städte die Frage einer leistungsfähigen Schnellverbindung untereinander von ganz besonders brennender Bedeutung ist, und weil unter der Vernachlässigung der Verkehrspflege nicht nur die beiden Städte, sondern das ganze rheinisch-westfälische Industriegebiet und damit die ganze deutsche Volkswirtschaft leidet. Die Frage wird damit — so sehr sie vom eisenbahnbetriebstechnischen Standpunkt rein lokaler Natur ist, — vom volkswirtschaftlichen Standpunkt eine Frage der Allgemeinheit.

ABSCHNITT I.

Der Städteverkehr und die Ferneisenbahnen.

Die Befriedigung des starken Verkehrs zwischen zwei Nachbarstädten erfolgt im allgemeinen durch die Eisenbahnen. Es zeigt sich aber, wie im folgenden im einzelnen nachgewiesen wird, daß die Eisenbahnen in Deutschland und in allen anderen Ländern mit hochentwickelter gewerblicher Tätigkeit, den Ansprüchen des Städteverkehrs nicht mehr voll gerecht werden können und daß daher nach einer anderen leistungsfähigeren Verkehrsanstalt gesucht werden muß.

Wenn nachstehend von „Eisenbahnen“ die Rede ist, so sind darunter in Deutschland die Staatseisenbahnen zu verstehen. Die Benutzung des Wortes „Ferneisenbahn“ ist aber richtiger, weil die Untersuchungen allgemeingültiger Natur sind, also auch für Länder mit Privatbahnsystem. Der Begriff „Ferneisenbahn“ besagt außerdem viel deutlicher als der Begriff „Staatseisenbahn“, daß jene Form der Eisenbahnen gemeint ist, die vor allen Dingen dem Fernverkehr zu dienen hat, und zwar nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Güterverkehr.

Es ist aber auch noch aus einem anderen Grunde zweckmäßig, in der allgemeinen Untersuchung das Wort „Staatseisenbahn“ nicht anzuwenden, weil die Behörden der Staatseisenbahn — die Eisenbahn-Direktionen und der Minister der öffentlichen Arbeiten — bei dieser ganzen Frage in einer Doppelnatur erscheinen, nämlich einmal als Eigentümer und Betriebsführer der Ferneisenbahnen (der

Staatseisenbahnen), anderseits aber auch als die Organe der Staatshoheit, die die Städtebahnen zu genehmigen und zu beaufsichtigen haben. Infolge dieser Doppelnatur könnten die Eisenbahnbehörden in einem falschen Lichte erscheinen, wenn ihnen von nicht genau unterrichteter Seite der Vorwurf gemacht würde, daß sie ihre Rechte als G e n e h m i g u n g s - und A u f s i c h t s b e h ö r d e n benutzen, um ihre Rechte als E i g e n t ü m e r in einer der Allgemeinheit nachteiligen Weise zu stärken. — Demgegenüber mag hier vorweg genommen werden, daß, wie aus Abschnitt III hervorgeht, Interessengegensätze von Bedeutung zwischen der Ferneisenbahn und der Städtebahn nicht vorhanden sind.

Um zu untersuchen, inwieweit die Ferneisenbahnen den Ansprüchen des Städteverkehrs gerecht werden können, sind diese kurz zu erörtern.

Die wichtigsten **Forderungen** sind nun :

1. große Schnelligkeit.
2. große Häufigkeit der Zugverbindungen.
3. unbedingte Pünktlichkeit.
4. ein sogenannter starrer Fahrplan.
5. bequemste Aufnahme und Verteilung des Verkehrs in den verschiedenen Teilen beider Städte.

Diesen wichtigsten Ansprüchen können die Ferneisenbahnen zum Teil nicht voll, zum Teil gar nicht gerecht werden.

Die erste Forderung — große Schnelligkeit — kann die Eisenbahn allerdings in verhältnismäßig hohem Maße erfüllen. Wer z. B. von Halle nach Leipzig oder von Leipzig nach Dresden, oder von Düsseldorf nach Köln schnell fahren muß, kann die Reise in verhältnismäßig kurzer Zeit zurücklegen, wenn er die S c h n e l l z ü g e der Eisenbahn benutzt, denn die Schnellzüge erreichen zwischen den genannten Punkten eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 60 bis 70 km/St., vielleicht auch etwas mehr, und es wird damit eine Gesamtfahrzeit erzielt, die sich in angemessenen Grenzen hält. So brauchen z. B. die Schnellzüge zwischen Köln und Düsseldorf 36 bis 38 Minuten, bei einer Entfernung der beiden Städte voneinander von

etwa 39 km, so daß sich also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 65 km/St. ergibt.

Wenn diese Geschwindigkeit im allgemeinen als ausreichend bezeichnet werden kann, so darf man nicht vergessen, daß es dem im harten Kampf ums Dasein stehenden Kaufmann und Gewerbetreibenden doch darum zu tun sein würde, wenn er die Fahrzeit noch mehr abkürzen könnte, und tatsächlich ist eine Abkürzung der Gesamtreisezeit möglich, wenn man für den Städteverkehr ein besonderes Verkehrsmittel einrichtet.

Die Inanspruchnahme der Schnellzüge für die örtlichen Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Städten ist aber für die Ferneisenbahnen recht ungünstig, denn die Aufgabe der Schnellzüge besteht darin, den Fernverkehr — den Verkehr der Provinzen und Länder untereinander — zu vermitteln. Die Schnellzüge zwischen Köln und Düsseldorf dienen dem Verkehr zwischen Berlin und Köln, Berlin und Paris, den Niederlanden und Basel, England und Italien, und sie sind durch die Wahrnehmung dieser weitreichenden Verkehrsbeziehungen hinreichend belastet.

Wenn nun in diesem Fernverkehr sich der ausgesprochene Städteverkehr zwischen zwei Städten hineindrängt; so leiden beide Verkehrsarten darunter; insbesondere ergibt sich daraus eine Überfüllung der Züge, die die Reisenden stark belästigt und zu berechtigten Klagen veranlaßt. Es wird hierauf später noch zurückgekommen werden.

Man könnte nun allerdings sagen, daß dieser Ortsverkehr auf die Lokalzüge zu verweisen ist, doch ist das nahezu gänzlich ausgeschlossen, weil die Lokalzüge meist eine geringe Geschwindigkeit haben und weil das Publikum von der Eisenbahn nicht gezwungen werden kann, einen Personenzug zu benutzen, der die doppelte und mehr Zeit braucht als ein Schnellzug. Allerdings treiben die Eisenbahnen stellenweise eine solche Abschreckungstheorie, indem sie die Benutzung der Schnellzüge im Lokalverkehr direkt verbieten, so [z. B. vielfach in Frankreich, während in Deutschland die Schnellzug-Zuschläge einen Teil des Lokalverkehrs fernhalten.

Anderseits bemühen sich aber die Eisenbahnverwaltungen durch Einlegung besonderer sogenannter Lokalschnellzüge, den lokalen Verkehrsanforderungen zwischen zwei Städten nachzukommen. Wenn damit stellenweise auch erhebliches geleistet wird, so ist das Einlegen solcher Lokalschnellzüge doch nur unter besonders günstigen Eisenbahn-Betriebsverhältnissen möglich, nämlich nur dann, wenn dafür Strecken zu Gebote stehen, die im übrigen nicht stark in Anspruch genommen sind, in erster Linie Strecken, die nur einen mäßigen Güterverkehr haben und die nicht Teile großer internationaler Eisenbahnlinien sind. Das ist z. B. der Fall bei den Strecken Edinburg—Glasgow oder Liverpool—Manschester und hier kann dann auch der Städte-schnellverkehr von den Eisenbahnen verhältnismäßig gut gepflegt werden. Wo aber auf den Eisenbahnlinien ein erheblicher Güterverkehr besteht, und außerdem die Eisenbahnstrecken wichtige Teile durchgehender Schnellzugrouten sind, stößt die Einlegung von Lokalschnellzügen auf außerordentlich große Schwierigkeiten. Man kann hieraus den Schluß ziehen — und insbesondere ist dieser Schluß für Düsseldorf-Köln von Bedeutung —: Schnelle Verbindungen zwischen Nachbarstädten gibt es allerdings überall; die Benutzung der schnellen Züge durch die Reisenden zwischen den beiden Städten belästigt aber den Fernverkehr, der in diesem Fall für die Eisenbahn und die Gesamtverkehrspolitik der wichtigere ist; Lokalschnellzüge lassen sich nur in beschränkter Zahl einlegen, wenn die Linien sonst stark belastet sind; den Städteverkehr auf die Personenzüge zu verweisen, ist ausgeschlossen, weil diese zu langsam fahren. —

Die zweite Forderung des Städteverkehrs war die große Häufigkeit der Zugverbindungen. Wie aus Vorstehendem bereits zum Teil hervorgeht, kommt es nämlich nicht nur darauf an, schnell zu fahren, sondern vor allen Dingen auch darauf, häufige schnelle Verbindungen zu haben, um nicht durch das Warten auf den Zug Zeit zu verlieren. Es dürfen also keine zu großen Lücken im Fahrplan sein, es muß vielmehr für eine möglichst gleichmäßige Verteilung der schnellen Züge über die Tagesstunden gesorgt werden. Das ist nun auf den Ferneisen-

bahnen ausgeschlossen. Aus den internationalen Verkehrsbeziehungen und der Notwendigkeit der direkten Anschlüsse ergibt es sich vielmehr, daß sich die Schnellzüge *gruppenweise* *zusammendrängen*, so daß zeitweise zwei, drei, auch noch mehr Züge dicht hintereinander liegen, daß dann aber größere Pausen entstehen wie z. B. aus der am Schluß beigefügten Tafel hervorgeht. In die Pausen mag sich ab und zu ein besonderer Lokalschnellzug einfügen lassen, auf stark belasteten Strecken ist das aber deswegen nur in geringem Umfang möglich, weil die Pausen für den Verkehr der Güterzüge dringend notwendig sind. Wie im zweiten Teil hinsichtlich des Verkehrs zwischen Düsseldorf und Köln noch im einzelnen nachgewiesen wird, sind demnach die Bewohner der beiden Städte im Städteverkehr im wesentlichen auf die vorhandenen, verhältnismäßig wenigen Schnellzüge des Fernverkehrs angewiesen und haben damit oft während zwei oder auch drei Stunden keine schnelle Verbindung. Da außerdem die nachts verkehrenden Züge dem Städteverkehr nur ausnahmsweise zugute kommen, so ist die zweite Forderung ebenfalls nicht erfüllt.

Da im allgemeinen damit gerechnet werden muß, daß die Ferneisenbahnen den Städteverkehr auf die vorhandenen Fernschnellzüge verweisen müssen, ist es auch ohne weiteres verständlich, daß die erforderliche *Pünktlichkeit* — dritte Forderung — nicht erzielt werden kann, denn im Fernverkehr muß mit Verspätungen gerechnet werden, die für den Fernreisenden vielleicht nicht so fühlbar sein mögen, für den Geschäftsmann, der häufig zwischen zwei Städten hin- und herreisen muß, aber sehr unangenehm werden können.

Die vierte Forderung — *starrer Fahrplan* — muß gestellt werden, weil die Reisenden im Städteverkehr nicht genötigt sein dürfen, ständig im Kursbuch nach den Zügen suchen zu müssen. Sie müssen vielmehr alle Abfahr- und Ankunftszeiten ständig im Kopf haben. Das ist am einfachsten und eigentlich überhaupt nur dadurch zu erreichen, daß alle Züge zur gleichen Minutenzahl abfahren; bei halbstündigem Verkehr würde es also am besten sein, wenn die Abfahr-

zeiten mit der vollen und der vollen halben Stunde (Minutenziffer 00 und 30) zusammenfielen. Diese Betriebsweise wird als „starrer Fahrplan“ bezeichnet und ist auf den meisten Vorortbahnen eingeführt. Auf Ferneisenbahnen stößt sie aber auf die größten Schwierigkeiten, weil, wenn auf ihnen die Einlegung zahlreicher Lokalschnellzüge überhaupt möglich ist — diese Lokalschnellzüge, die im starren Fahrplan verkehren sollen, mit den durchgehenden Fernzügen in Konflikt geraten. In solchen Fällen fragt es sich dann ständig, welche Züge den Vorrang haben sollen, die Züge für den Städteverkehr, oder die durchgehenden Schnellzüge für den Fernverkehr. Mit einer genauen Ausarbeitung des Fahrplans ist hier deswegen nichts erreicht, weil mit den Verspätungen der Fernzüge unbedingt gerechnet werden muß. Die Ferneisenbahn würde sich aber nicht auf den Standpunkt stellen können, daß der Lokalschnellzug den Vorrang vor dem durchgehenden Zug verdient. Wenn die Fernschnellzüge nämlich auch noch auf Lokalschnellzüge Rücksicht nehmen müßten, dann würden die Schwierigkeiten im Fernpersonenverkehr noch größer werden, als sie auf stark belasteten Strecken leider unvermeidlich sind.

Jede Fernbahn wird selbstverständlich, wenn die baulichen Anlagen entsprechend ausgestaltet werden können, alles versuchen, um die erforderliche Zahl von Lokalschnellzügen im starren Fahrplan zu befördern, sie kann und darf aber gar nicht dahin streben, diesen starren Fahrplan aufrecht zu erhalten, wenn der Fernpersonenverkehr Abweichungen verlangt. Es ergibt sich daraus, daß der Städteverkehr, wenn er von Ferneisenbahnen wahrgenommen wird, hinter dem Fernpersonenverkehr zurückstehen muß. Die verkehrspolitischen Verhältnisse hindern also die Fernbahnen, den Städteschnellverkehr so zu pflegen, wie sein eigenartiges Verkehrsbedürfnis es erfordert.

Die Forderungen nach zahlreichen Zügen, höchster Pünktlichkeit und starrem Fahrplan können von den Ferneisenbahnen selbst dann nicht voll erfüllt werden, wenn sie für den Städteschnellverkehr ein besonderes Gleispaar anlegen. Dieses müßte nämlich in die Bahnhöfe der übrigen Bahnen eingeführt werden. — geschieht das nicht.

so hat man es mit einer selbständigen Städtebahn zu tun, die nur zufällig einer Fernbahn gehört und vielleicht noch von demselben höheren Beamten mitverwaltet wird —. Die Angliederung an die Bahnhöfe wird aber immer gewisse Weichen, Kreuzungen und Berührungen mit anderen Gleisen bedingen, durch die Abhängigkeiten entstehen, so daß der starre Fahrplan und die Pünktlichkeit zwar auf der freien Strecke, aber nicht in den Stationen eingehalten werden kann.

Mögen die betriebstechnischen Mängel, wenn die Städtebahn außerhalb der Bahnhöfe wirklich selbständig betrieben wird, klein sein, so bringt die Einführung in die vorhandenen Bahnhöfe erhebliche *verkehrstechnische* Mängel mit sich, die dazu führen, daß die Ferneisenbahnen der fünften Forderung nicht gerecht werden können.

Zur Erörterung dieser Frage ist es erforderlich, zunächst kurz darauf einzugehen, welche Wege der Reisende im Städteverkehr bei jeder Fahrt zurücklegen, und welche Zeit er hierauf verwenden muß. Bei den häufigen Fahrten, wie sie für viele Bewohner von Nachbarstädten zwischen diesen notwendig werden, kommt es nämlich nicht nur darauf an, daß der Reisende nur eine möglichst kurze Zeit im Zuge sitzt, sondern daß der *Gesamtweg* von der Wohnung oder dem Geschäft in der einen Stadt bis zur Wohnung oder dem Geschäft in der andern Stadt möglichst wenig Zeit erfordert. Es ist also in die Reise die Zeit für die Wege zum und vom Bahnhof und außerdem die Zeit für die Abfertigung und die Wege in den Bahnhöfen einzurechnen.

Insgesamt setzt sich also die Reisezeit wie folgt zusammen :

- a) Weg zum Bahnhof,
- b) Abfertigung im Bahnhof (Lösen der Fahrkarte, Bahnsteigsperrung, Weg zum Bahnsteig, Einsteigen),
- c) eigentliche Fahrt,
- d) Verlassen des Bahnhofs (Aussteigen, Fahrkartenprüfung, Weg zum Ausgang),
- e) Weg vom Bahnhof zum Geschäft.

Handelt es sich um große Städte — und das ist bei diesen Bahnen der Fall — dann werden die unter a) und b) angeführten Wege zum und vom Bahnhof für viele Stadtviertel recht groß, wenn die Städtebahn nur einen Bahnhof in jeder Stadt hat. Außerdem erfordert aber auch noch die unter b) und d) angeführte Abfertigung des Reisenden im Bahnhof eine nicht unbedeutende Zeit, besonders wenn die Bahnhöfe auch den andern Verkehrsarten dienen, also entsprechend umfangreich sind.

Für die Verkehrsbeziehung zwischen den Geschäftsvierteln von Köln und Düsseldorf würde sich z. B., wenn man von den jetzigen Hauptbahnhöfen ausgeht, ergeben:

- a) 10 Minuten (mindestens, für viele Stadtteile aber auch bei Benutzung der Straßenbahn vielmehr)
- b) 5 „ (aber kaum ausreichend).
- c) 30 „
- d) 3 „
- e) 10 „ (häufig mehr),

zus. 58 Minuten mindestens, davon nur 30 Minuten, also etwa 50% als eigentliche Fahrzeit. Wer z. B. vom deutschen Ring in Köln zum Graf-Adolf-Platz in Düsseldorf will, muß erst 800 m zurück zum Bahnhof, und nach der Ankunft 500 m zurück vom Bahnhof.

Diese Zeitverluste lähmen natürlich die Entwicklung des Städteverkehrs; die Aufnahme des Städteverkehrs in die vorhandenen Bahnhöfe erweist sich also als ungünstig, und damit werden die Ferneisenbahnen der fünften Forderung nicht gerecht. Es muß vielmehr dafür Sorge getragen werden, daß die Reisenden in jeder Stadt nicht auf eine Stelle — den einen Bahnhof — angewiesen sind, sie müssen vielmehr an recht vielen Stellen ein- und aussteigen können, damit sie die Bahn je nach der Lage ihrer Wohnung und ihres Geschäftes mit geringstem Zeitverlust beliebig zu Fuß oder mit einer günstig gelegenen Straßenbahn erreichen können.

Das ist auch, wie hier kurz angedeutet werden möge, für den inneren Stadtverkehr und die Entwicklung der verschiedenen Stadtviertel von Bedeutung. In vielen

Großstädten ist nämlich eine starke Konzentration des Verkehrs (von Fußgängern, Droschken, Straßenbahnen, Omnibussen) an den Hauptbahnhöfen vorhanden, denen eine Verödung der äußeren Stadtteile und ein Zurückbleiben in ihrer Entwicklung gegenübersteht. Solche ungesunden Verhältnisse werden noch verschlimmert, wenn die Bahnhöfe außer den andern Verkehrsarten nun auch noch den Städteverkehr an der einen Stelle aufnehmen und ausschütten. Die ungünstige Einwirkung wird dagegen zu einem nicht unerheblichen Teil aufgehoben und ausgeglichen, wenn der Städteverkehr nicht in die Bahnhöfe eingeführt wird, sondern sich in einer im folgenden Abschnitt noch zu erörternden Weise über ein größeres Stadtgebiet verkehranregend und befruchtend ausbreitet. — In andern Städten liegt der Bahnhof anderseits ziemlich weit vom Stadtmittelpunkt entfernt (Wiesbaden, New York); das ist ziemlich belanglos für den Fernverkehr, würde den Städteverkehr aber sehr beeinträchtigen. Bei der Kleinbahn Düsseldorf—Krefeld ist z. B. der Verkehr, der bisher zunahm, gesunken, als die Endhaltestelle aus dem Stadtinnern hinaus an das Ratingertor geschoben wurde, es wird daher auch wieder der alte Endpunkt in Betrieb genommen.

Ist hiermit der Nachweis erbracht, daß die Ferneisenbahnen den eigenartigen Anforderungen des Städteverkehrs nicht gerecht werden können, so muß nun weiter darauf aufmerksam gemacht werden, daß hierunter nicht nur der Verkehr und die beiden Städte, sondern auch die Ferneisenbahnen selbst leiden müssen.

Jede nicht völlige Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses setzt sich nämlich in eine Verringerung der Einnahmen um, und damit gewinnt die Frage für die Ferneisenbahnen vom **wirtschaftlichen** Standpunkt eine besondere Bedeutung.

Die Pflege des Städteverkehrs erfordert außer allen andern Aufwendungen fast immer eine Erweiterung der Bahnhöfe, und diese ist sehr kostspielig. Wenn im einzelnen geprüft wird, welche Verkehrsarten so hohe Summen verschlingenden Vergrößerungen und Umbauten der Personbahnhöfe erfordern, so ergibt sich, daß der große internationale Durchgangsverkehr an die Vergrößerung der Bahnhofs-

anlagen im allgemeinen viel geringere Anforderungen stellt, als der Lokal- und Nachbarschaftsverkehr. Die Zunahme der Zahl der Reisenden im großen Durchgangsverkehr ist eine verhältnismäßig langsame und stetige. Dementsprechend ist auch die Zunahme der Zugverbindungen eine verhältnismäßig langsame. Schon die Verhandlungen über die Einlegung eines neuen Zuges, das Einarbeiten desselben in den Fahrplan sind so schwierig und zeitraubend, daß hier nur eine langsame Entwicklung möglich ist. Hierfür sind daher Erweiterungen der Bahnhöfe nicht so oft notwendig. Sie werden vielmehr in erster Linie durch den Lokalverkehr erzwungen, der im Umkreis der Großstädte immer neue Zugverbindungen erfordert, denn das wirtschaftliche Leben konzentriert sich ständig stärker in den Großstädten und Industriebezirken, und daher werden die Nachbarschaftsbeziehungen der Großstädte und ihrer weiteren Umgebung immer inniger. Am deutlichsten zeigte sich das bisher dort, wo der Lokalverkehr die Form des Vorortverkehrs angenommen hat. Wenn man z. B. die Belastung der Linie zwischen Potsdam und Berlin durch Fernzüge mit der durch Vorortzüge vergleicht, so verschwinden die Fernzüge fast ganz gegenüber der ungeheuren Zahl von Vorortzügen.

Der Lokalverkehr hat nun aber nicht nur den Nachteil, daß er die Bahnhöfe außerordentlich beansprucht, sondern er ist außerdem für die Eisenbahn wenig lohnend, weil die Entfernungen klein sind und weil der auf den Fernverkehr zugeschnittene Eisenbahnbetrieb für den Lokalverkehr zu schwerfällig und damit zu teuer ist. Es muß daher vom volkswirtschaftlichen Standpunkte die Frage aufgeworfen werden, ob die gewaltigen Bahnhofserweiterungen, sofern sie durch den Lokalverkehr notwendig werden, berechtigt sind. Jedenfalls kann man sagen — was amtliche Kreise auch schon mehr oder weniger scharf ausgesprochen haben — daß die Eisenbahn jedes Verkehrsunternehmen fördern und für jedes Verkehrsunternehmen dankbar sein muß, das ihr den kleineren schlecht zahlenden Lokalverkehr fortnimmt, — daher auch die oben skizzierte Stellungnahme des Ministers betreffend den Stadt- und Vorortverkehr.

Je mehr der ausgesprochene Städteverkehr ebenso wie

der Stadt- und Vorortverkehr durch besondere Verkehrsanstalten wahrgenommen wird, desto mehr sind die Fern-eisenbahnen in der Lage, ihren eigentlichen großen lohnenden Verkehrsaufgaben gerecht zu werden.

Werden die Eisenbahnen und die Bahnhöfe vom Städteverkehr befreit, so kommt das besonders in einer Erhöhung der Betriebssicherheit zum Ausdruck, ferner in einer einfacheren und glatteren Abfertigung, einer größeren Pünktlichkeit der Fernzüge, es gehen nicht mehr so viele Anschlüsse verloren, es brauchen nicht mehr so viele Züge mit hohen Kosten nachgefahren zu werden.

Es mag auch noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Ferneisenbahnen, wenn sie den Städteverkehr richtig — also mit elektrischer Zugförderung — pflegen wollten, mit zwei Betriebsweisen, Dampf und elektrischem Betrieb, arbeiten müßten. Das mag gleichgültig sein, soweit es sich um den Verkehr auf der freien Strecke handelt, ist aber nicht gleichgültig für die Abwicklung des gesamten Betriebes innerhalb der Bahnhöfe, in denen eine Reihe von Gleisen mit elektrischer Stromzuführung ausgerüstet werden müssen.

Es möge noch kurz angedeutet werden, daß die Ferneisenbahnen im Städteverkehr den Reisenden nicht dasselbe Maß von Reinlichkeit und Bequemlichkeit bieten können, z. B. hinsichtlich der Bauart der Wagen wie selbständige Städtebahnen. Auch die Tarife können sie dem Bedürfnis nicht genügend anpassen.

ABSCHNITT II.

Die selbständigen Städtebahnen.

Die Ferneisenbahnen sind gemäß vorstehenden Erörterungen bei lebhaftem sonstigen Verkehr trotz aller Bemühungen nicht imstande, den Städteverkehr richtig zu pflegen. Es muß daher nach anderen Mitteln gesucht werden. Solche andere Mittel sind bereits mehrfach vorhanden und erprobt.

Ein Verkehrsmittel, das unter günstigen Voraussetzungen imstande ist, auch den Städteverkehr zu pflegen, ist zunächst die sogenannte „**Überlandstraßenbahn**“, die sich zuerst in Amerika entwickelt hat, dann aber auch in Deutschland und anderen Ländern verbreitet worden ist. Das Charakteristische dieser Bahnen ist, daß sie von einer größeren Stadt ausgehend, deren Umgebung aufschließen, sofern es sich dabei nur um eine Stadt, also auch nur um eine Verkehrszentrale handelt. Sobald aber eine solche Bahn nicht nur die Umgebung einer Stadt erschließt, sondern zu einer zweiten selbständigen Stadt hinführt, erhält sie den Charakter der Städtebahn.

Die eigentlichen Überlandstraßenbahnen haben ihrer Entstehung entsprechend keinen eigenen Bahnkörper, sondern liegen in der Straße selbst (in städtischen Straßen, Chausseen usw.) und können demgemäß nur straßenbahnmäßig betrieben werden. Ihre Geschwindigkeit ist also begrenzt, wenn sie auch außerhalb der dichteren Bebauung gesteigert werden kann. Außerdem halten sie, um dem Zwischenverkehr zu dienen, an so vielen Stellen, daß dadurch die Fahrzeit von Stadt zu Stadt stark verlängert wird.

Bei erheblichem Verkehr würden die Überlandstraßenbahnen derart an ihrer geringen Geschwindigkeit kranken, daß es richtiger ist, an ihrer Stelle Bahnen mit eigenem Bahnkörper zu bauen, die als **Kleinbahnen** oder **Lokalbahnen** zu bezeichnen sind. In Amerika werden die Überlandstraßenbahnen nicht selten nach und nach in Kleinbahnen mit eigenem Bahnkörper umgebaut. Solche Bahnen (außerdem elektrisch mit hoher Geschwindigkeit betrieben und ohne Kreuzungen von wichtigen Wegen in Schienenhöhe) würden auch geeignet sein, den Verkehr zwischen zwei benachbarten Städten zu vermitteln, wie es z. B. die Rheinuferbahn zwischen Köln und Bonn tut.

Alle diese Bahnformen haben aber für den typischen Verkehr zwischen zwei Großstädten den Nachteil, daß sie nicht nur den Verkehr der beiden Städte untereinander, sondern auch dem Verkehr der kleineren Zwischenorte und außerdem dem Güterverkehr dienen. Demgemäß ist die Durchschnittsgeschwindigkeit solcher Bahnen nicht groß, es sei denn, daß besondere Schnellzüge verkehren, wie es auf der Rheinuferbahn Bonn-Köln in ausgedehntem Maße der Fall ist.

Soll aber der ausschließliche Spezialverkehr zwischen zwei benachbarten Großstädten in einer dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Weise wahrgenommen werden, also mit schnellfahrenden Zügen in kurzen Zeitabständen, so muß die Bahn diesem Verkehr besonders angepaßt werden, und das ist nur möglich, wenn die Bahn auf alle übrigen Verkehrsarten, insbesondere den Güterverkehr und den Verkehr der Zwischenorte verzichtet, so daß sie ausschließlich für den zwischen den beiden Großstädten sich abspielenden direkten Verkehr eingerichtet werden kann.

Da eine solche Bahn — also die typische Städtebahn — eine sehr hohe Geschwindigkeit entwickeln muß (eine Reisegeschwindigkeit von 80 bis 100 Kilometerstunden), so ergeben sich für den Bau und Betrieb eine Reihe von Anforderungen, die trotz der dadurch bedingten Aufwendung hoher Geldmittel voll erfüllt werden müssen und demgemäß auch gesetzlich — in der behördlichen Genehmigung — festzulegen sind.

Zunächst muß die Bahn einen eigenen Bahnkörper er-

halten und sie darf überall dort, wo mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird, keinen anderen Verkehrsweg in Schienenhöhe kreuzen. Die Bahn muß ferner durchweg mit zwei Gleisen ausgerüstet werden, damit sich die Züge ganz beliebig begegnen können. Sie muß ein vollkommenes Signal- und Blocksystem erhalten, — kurzum, sie muß vom Standpunkte der Betriebssicherheit einer Hauptbahn ebenbürtig sein.

Vom verkehrspolitischen Standpunkte ist ein besonders hervorzuhebendes Erfordernis einer Städtebahn, daß sie in einer bestimmten neuartigen Weise in die beiden Städte eingeführt werden muß. Wenn nämlich eine solche Bahn in jeder der beiden Städte in einem Bahnhof endigen würde, dann würde, wie im vorigen Abschnitt ausgeführt wurde, ein großer Teil der Bevölkerung die hohe Geschwindigkeit der Bahn nicht ausnutzen können, es würden ihr die Segnungen der kurzen Fahrzeit zum großen Teil wieder verloren gehen.

Die Städtebahn darf daher in jeder der beiden Städte nicht nur einen Bahnhof haben, sondern muß durch die Vororte hindurch zu einem möglichst günstig gelegenen Punkt in oder an dem Geschäftsviertel führen und muß hierbei eine ganze Reihe von Haltestellen haben.

Daraus ergibt sich für die Städteschnellbahn weiter das Eigenartige, daß sie aus zwei grundsätzlich verschiedenen Teilen besteht, nämlich

- a) der **freien Strecke**, also dem außerhalb der Bebauung der beiden Städte gelegenen größeren Teil der Bahn;
- b) den beiden **Einführungsstrecken**, die innerhalb der Städte verlaufen und dort eine Reihe von Haltestellen haben.

Der erste Teil, die freie Strecke, hat gar keine Haltestellen; auf ihr kann eine sehr hohe Geschwindigkeit erreicht werden, auf ihr müssen daher alle Straßenkreuzungen vermieden werden; es ist der Teil der Strecke, bei der die elektrische Kraft zur Erzielung höchster Geschwindigkeit und kürzester Fahrzeit ausgenutzt wird.

Auf den beiden Endstrecken dagegen ist die Erreichung einer hohen Geschwindigkeit nicht möglich, weil dort aus

verkehrspolitischen Rücksichten die Haltestellen ziemlich dicht liegen müssen. Hier ist also ein eigener Bahnkörper nicht unbedingt erforderlich, Straßenkreuzungen sind zulässig, ebenso kleine Bogenhalbmesser.

Die Einführungsstrecken können nun in zwei grundsätzlich verschiedenen Arten ausgeführt werden, nämlich

- a) in Form einer Stadtbahn,
- b) in Form der Straßenbahn.

Die Einführungsstrecke als Stadtbahn auszuführen, also als Hochbahn oder Tiefbahn ohne Mitbenutzung der Straßen, bietet betriebstechnische Vorzüge, die so bekannt sind, daß nicht darauf eingegangen zu werden braucht. Sie hat aber verkehrspolitisch den Nachteil, daß die Haltestellen nicht so dicht liegen können wie bei einer Straßenbahn und daß die Abfertigung etwas mehr Zeit erfordert. Dazu kommen aber als ein kaum zu überwindendes Hindernis die enormen Kosten hinzu, die die Stadtbahnstrecken verursachen.

Für die meisten Städtebahnen ist schon allein mit Rücksicht auf die Baukosten die Einführung in der zweiten Form, also als Straßenbahn vorzuziehen. Ob später der Verkehr den Umbau zur Stadtbahn wünschenswert macht und der finanzielle Erfolg die Aufwendung der Geldmittel gestattet, kann ruhig abgewartet werden. Als Vorbild für die Einführung kann demnach die Rheinuferbahn Köln—Bonn dienen, jedoch unter der Voraussetzung, daß die Einführungsstrecken durchweg zweigleisig sein müssen.

Bei dieser Art der Einführung ergibt sich die Eigentümlichkeit, daß die Bahn in der freien Strecke mit hochgespanntem, in den Straßenbahnstrecken aber mit niedrig gespanntem Strom zu betreiben ist. Diese Betriebsweise ist bereits verschiedentlich erprobt. Abb. 4 zeigt z. B. einen Zug der Spokane- und Inland-Eisenbahn in Nordamerika, die in dieser Weise betrieben wird.

Um den Begriff der Städteschnellbahnen noch deutlicher klarzustellen, möge im Zusammenhang kurz darauf hingewiesen werden, welche **Unterschiede** zwischen der Städtebahn und den anderen Bahnen bestehen, wobei sich leider einige Wiederholungen nicht vermeiden lassen.

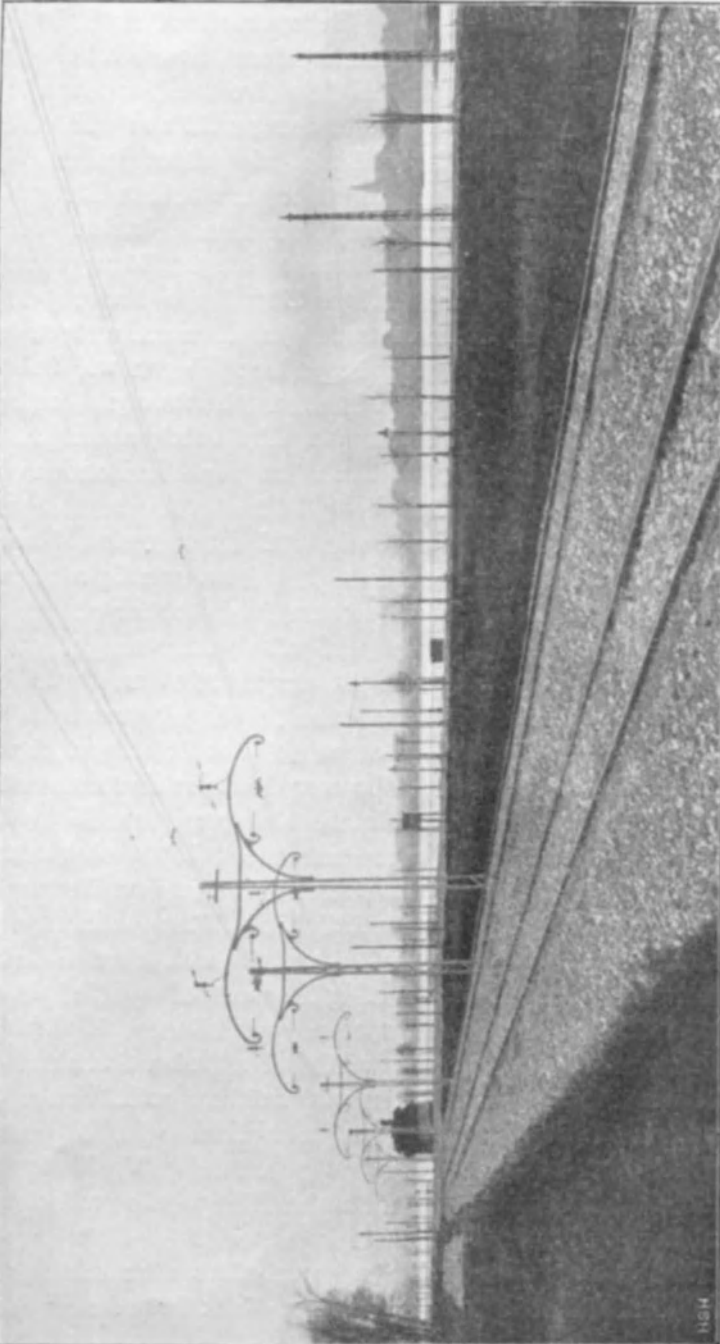


Abb. 3.
Rheinuferbahn Köln—Bonn, Einlauf in die städtische Straßenbahn.

Im Gegensatz zu den Ferneisenbahnen dient die Städteschnellbahn nicht dem Fernpersonenverkehr, nicht dem Güterverkehr, auch nicht dem Lokalverkehr der Zwischenorte, sondern lediglich dem direkten Verkehr zweier Städte untereinander. Sie besteht demgemäß aus einer einzigen für sich selbständigen Linie, sie bildet keine Bahnnetze, sie hat keinen Verkehr über ihre beiden Endpunkte hinaus. Sie ist nicht mit Dampf, sondern elektrisch zu betreiben. Sie bedarf keiner schweren langen Züge, sondern kurzer, dafür aber sehr häufiger Züge. Sie braucht nicht viele verschiedene Wagenklassen (in Deutschland kommt man mit zwei Klassen aus); besondere Wagen wie Schlaf-, Speise-, Pack- und Postwagen sind überflüssig (es kann höchstens in Frage kommen, ein Frühstücksabteil mitzuführen, wie es in Amerika, auch im Verkehr Londons mit der Südküste schon der Fall ist).

Die Städteschnellbahn steht auf ihrer freien Strecke der Ferneisenbahn hinsichtlich der Geschwindigkeit mindestens gleich, sie steht in diesem Punkt höher als die sogenannten Nebenbahnen, sie muß also vom Standpunkt der Sicherheit mindestens ebensogut ausgestattet und betrieben werden wie die Haupteisenbahn, Wegekrenzungen in Schienenhöhe sind ausgeschlossen, ein erstklassiges Signalsystem, große Halbmesser, schwerer Oberbau sind notwendig. Für die Städteschnellbahn kann also von manchen Vergünstigungen des Kleinbahngesetzes nicht Gebrauch gemacht werden, ihre freie Strecke ist vielmehr nach dem Eisenbahngesetz von 1838, also staatsrechtlich als „Eisenbahn“ zu behandeln. — Im Laufe der Zeit kann es sich aber vielleicht als notwendig oder zweckmäßig herausstellen, die Städteschnellbahn zu einer besonderen gesetzlichen Eisenbahnklasse zu machen. Vorläufig werden die freien Strecken der Städtebahnen auch mit Rücksicht auf ihre militärische Bedeutung als „Eisenbahnen“ zu behandeln sein, besonders wenn sie durch Herstellung entsprechender Verbindungen mit dem übrigen Eisenbahnnetz im Kriege als vollwertige Eisenbahnen verwendet werden können.

Von der Stadtbahn unterscheidet sich die Städteschnellbahn dadurch, daß jene dem Verkehr einer Stadt

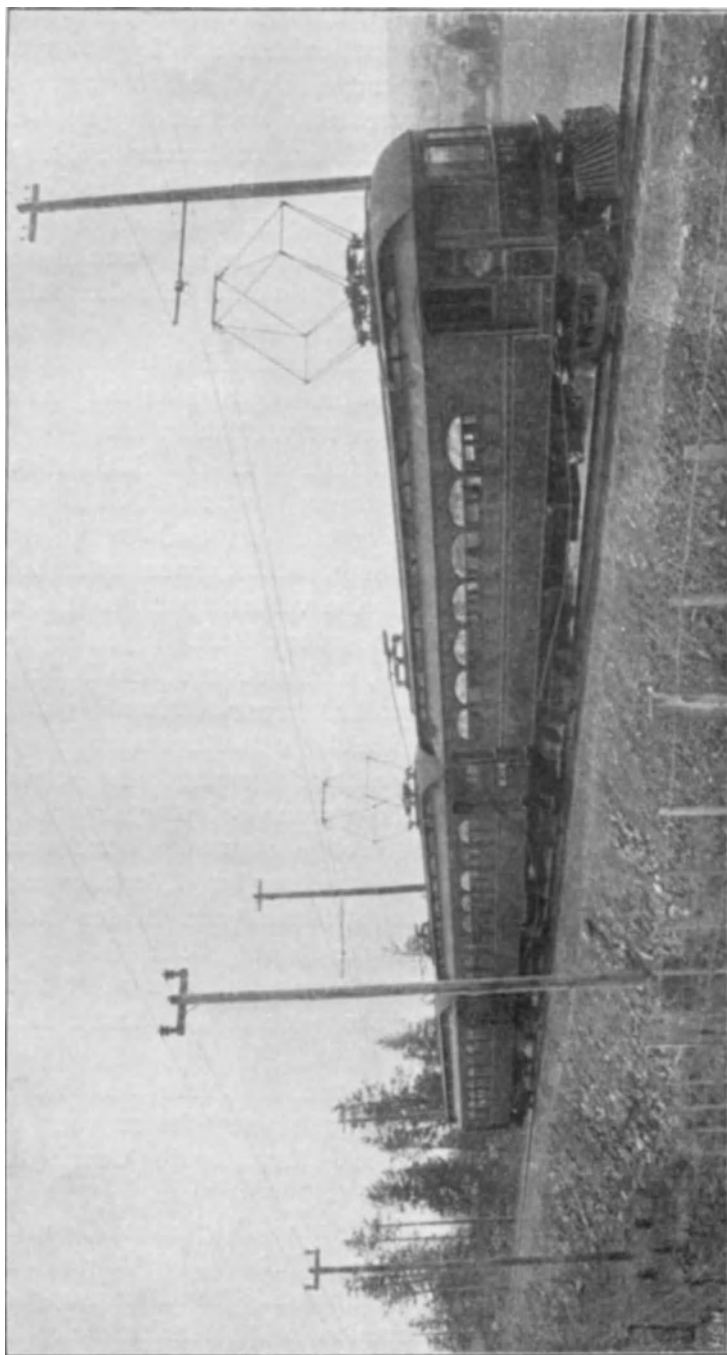


Abb. 4.
Spokane- und Inland-Eisenbahn in Nordamerika.

und ihrer Umgebung, diese dem ausschließlichen Verkehr zweier Städte dient. Die Stadtbahnen strahlen demgemäß von dem Stadtimern einer Stadt nach allen Richtungen hin aus; die Städteschnellbahn verbindet zwei Städte. Die Stadtbahnen haben zahlreiche Stationen in kurzer Folge und können daher eine größere Reisegeschwindigkeit als 30, eine größere Fahrgeschwindigkeit als 60 km/St. kaum erreichen. Die Städteschnellbahn hat auf der freien Strecke keine Stationen, ihre Züge können also erheblich schneller fahren. Die Stadtbahnen bedürfen einer Zugfolge von 10, 5 oder auch nur 2 Minuten. Auf der Städteschnellbahn kommt man mit einer Zugfolge von 30 Min. im allgemeinen aus, die nur zeitweise auf etwa 10 Minuten zu verdichten ist. Von den Straßenbahnen unterscheiden sich die Städteschnellbahnen vor allem in ihrer freien Strecke durch hohe Geschwindigkeit und Ausstattung als erstklassige Vollbahn. Von den Überlandstraßenbahnen, Kleinbahnen oder Lokalbahnen ist die Städteschnellbahn verkehrspolitisch dadurch scharf verschieden, daß jene dem Verkehr einer Fülle kleinerer Zwischenorte dienen, und nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Güterverkehr, ferner dadurch, daß für jene ein eigener Bahnkörper nicht unbedingt notwendig ist, daß dann aber die Geschwindigkeit geringer ist, während für die Städteschnellbahn ein eigener Bahnkörper eine Notwendigkeit ist. Die Städtebahn ergänzt die Straßennetze der beiden Städte und befruchtet ihren Verkehr, indem sie die räumliche Schranke zwischen den beiden Netzen durch ihre hohe Geschwindigkeit überbrückt. Sie ruft gewissermaßen einen Umsteigeverkehr zwischen zwei Straßennetzen hervor, wie er sonst innerhalb eines Netzes besteht.

Ein besonders charakteristisches schon angedeutetes Merkmal, in dem sich die Städteschnellbahn von allen andern Bahnsystemen unterscheidet, ist die **Unmöglichkeit der Verzweigung**.

Alle andern Bahnen, Fernbahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen, Überlandstraßenbahnen, Kleinbahnen, können sich und müssen sich ihrer verkehrspolitischen Bedeutung entsprechend verteilen. Sie können nur ausnahmsweise eine

einzelne Linie bleiben; bei fortschreitender Verkehrsentwicklung ergibt sich ganz von selbst, daß die Linien zu Netzen sich verzweigen oder zusammenwachsen. Das ist bei der Städteschnellbahn ausgeschlossen, denn sie hat die ganz spezifische verkehrspolitische Bedeutung, zwei Einzelpunkte miteinander zu verbinden, weil diese Einzelpunkte starke Verkehrsbeziehungen untereinander haben.

Diese charakteristische Beschränkung geht sogar soweit, daß auch die Verlängerung über die eine Stadt hinaus zu einer dritten Stadt mindestens auf große verkehrspolitische, betriebstechnische und finanzielle Hindernisse stößt.

Verkehrspolitisch ergibt sich ohne weiteres, daß nur ein verhältnismäßig kleiner Teil von Reisenden zwischen drei bedeutenden wirtschaftlich selbständigen Nachbarstädten über die mittlere Stadt hinausreisen wird, ohne in dieser Stadt selbst auszusteigen.

Man kann z. B. nicht annehmen, daß eine erhebliche Zahl von Personen regelmäßig etwa von Halle nach Dresden oder von Düsseldorf nach Bonn durchfahren sollte. Dazu ist die Bedeutung von Leipzig und Köln zu groß. Wollte eine Städtebahn den durchgehenden Verkehr pflegen, so würde sie es nur zum Schaden der viel wichtigeren Endverkehre tun können. Das würde eine völlige Verkennung der Aufgaben der Städtebahn sein. Bautechnisch ist es natürlich ausführbar, an die eine Städteschnellbahn eine zweite nach einer dritten Stadt anzuschließen. Betriebs- und verkehrstechnisch stößt das aber auf große Schwierigkeiten, denn es setzt voraus, daß der Städteschnellverkehr durch die mittlere Stadt vollkommen hindurchgeführt wird. Da das nun, wie früher ausgeführt, im allgemeinen in Straßenhöhe geschehen muß, so würde bei der Durchführung durch die mittlere Stadt eine so erhebliche Zeit verloren gehen, daß damit die Städteschnellbahn überhaupt ihren Wert einbüßt. Außerdem würden sich dabei Schwierigkeiten ergeben hinsichtlich der Durchführung eines starren Fahrplans. Man darf daher die Schlußfolgerung ziehen, daß im Gegensatz zu allen anderen Bahnsystemen die Städteschnellbahnen, wenn sie richtig gebaut und richtig betrieben werden, sich nicht

verzweigen dürfen und können, daß sie nicht einmal nach einer dritten Stadt weitergeführt werden sollten. Näheres hierüber s. im zweiten Teil.

An dieser Stelle ist es zur Vermeidung irriger Anschauungen zweckmäßig, auf das Projekt einer neuen selbständigen Bahn zwischen Düsseldorf und Dortmund kurz einzugehen.

Diese Bahnverbindung kann nämlich nicht als eigentliche Städtebahn bezeichnet werden, sie unterliegt vielmehr so eigenartigen verkehrspolitischen Voraussetzungen, daß sie einen Bahntyp ganz für sich darstellt. Wirtschaftlich ist das Gebiet Dortmund—Düsseldorf eine Einheit. Große Faktoren des wirtschaftlichen Lebens sind über das Gebiet ziemlich gleichmäßig ausgebreitet, insbesondere die Zechen und Hütten. Trotzdem findet eine gewisse Konzentration der Wirtschaft und demgemäß des Verkehrs an einzelnen Punkten statt, nämlich in den Städten Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg, Düsseldorf.

Da weite Kreise der rheinisch-westfälischen Industrie der Überzeugung sind, daß die Staatseisenbahn den starken Zwischenverkehr des Industriegebietes nicht genügend wahrnehmen kann, so wird eine selbständige Bahn angeregt.

Für diese sind zwei Vorschläge bekannt geworden, die von grundsätzlich verschiedener Natur sind. Nach beiden Vorschlägen soll die Bahn außerhalb der Städte einen eigenen Bahnkörper erhalten ohne Wegkreuzungen, so daß sie mit hoher Geschwindigkeit befahren werden kann. Für die Durchführung durch die Städte wird aber von der einen Seite vorgeschlagen, die Straßenbahnen mitzubenutzen, von der andern Seite dagegen, die Bahn auch durch die Städte völlig selbständig, also als Hoch- oder Tiefbahn durchzuführen. Im ersten Fall könnte man die Bahn charakterisieren als eine Reihe von Städtebahnen, die bautechnisch und eventuell auch betriebstechnisch unmittelbar aneinander stoßen, die aber verkehrspolitisch als mehr oder weniger selbständige Verkehrsanstalten aufzufassen sind, weil sich ein durchgehender Verkehr z. B. von Dortmund oder Bochum

nach Düsseldorf naturgemäß nicht entwickeln kann, wenn die Züge durch die ausgedehnten Zwischenstädte auf den Straßenbahnen mit geringer Geschwindigkeit hindurchgebracht werden müssen.

Im zweiten Fall könnte man die Bahn etwa mit einer Stadtbahn vergleichen, jedoch mit dem Unterschied, daß sie nicht eine, sondern eine ganze Reihe von Verkehrszentren besitzen würde. Auf dieser Bahn würde sich ein durchgehender Verkehr eher entwickeln können, wenn er auch durch die erforderlichen zahlreichen Haltestellen beeinträchtigt würde. Auch bei dieser Bahn würde man den Vorortverkehr jeder einzelnen Stadt und den Städteverkehr von Stadt zu Stadt höher bewerten müssen als den durchgehenden Verkehr. Die letzte Form (mit selbständiger Durchführung durch die Städte) ist in einer Sitzung der beteiligten Städte kürzlich als die zunächst zu verfolgende bezeichnet worden, obwohl sie naturgemäß ein außerordentlich hohes Anlagekapital erfordert.

Nachdem vorstehend das Charakteristische der Städtebahnen skizziert ist, ist es noch erforderlich, ihre **wirtschaftliche Berechtigung** nachzuweisen und insbesondere darzutun, daß die Städtebahnen auch lebensfähig sind.

Die Städtebahnen haben nämlich nur eine bestimmte Einnahmequelle, aus dem Personenverkehr zwischen den beiden Städten, sie müssen aber auf den Personen-, Fern- und Zwischenverkehr und auf den Güterverkehr verzichten. Es würde also zu verstehen sein, wenn Publikum und Banken die Städtebahnen nicht ohne weiteres für gewinnbringend erachten würden. Diese Vorsicht würde begründet sein, wenn man für den Verkehr der Städtebahn den jetzigen vielfach künstlich zurückgehaltenen Verkehr zwischen zwei Nachbarstädten als Maßstab anlegen wollte. Man muß vielmehr davon ausgehen, daß der Verkehr überhaupt erst dann seine richtige d. h. der Bedeutung beider Städte entsprechende Größe annimmt, wenn er ein vollkommenes und seiner Eigenart entsprechendes Verkehrsmittel, also eine Städtebahn erhält.

Es zeigt sich überall im Verkehrsleben, daß der Verkehr — bisher verkümmert — sprunghaft steigt, sobald das richtige Verkehrsmittel geschaffen ist. Die verkehrsschaffende Tätigkeit guter Verkehrsmittel zeigt sich z. B. in der außerordentlichen Steigerung des Verkehrs, wenn die Straßenbahnen vom Pferde- zum elektrischen Betrieb übergehen. Sie zeigt sich bei dem Bau der Stadtbahnen, der Hoch- und Tiefbahnen, sie läßt sich aber auch schon für den Verkehr zwischen Nachbarstädten nachweisen, obwohl hier bisher fast nur Erfahrungen mit Überlandstraßenbahnen und nur wenige mit dem wirklichen vollwertigen Verkehrsmittel, der Städteschnellbahn vorliegen.

Einige Beispiele mögen zeigen, wie stark der Verkehr zwischen zwei Städten nach Eröffnung einer entsprechenden Bahn gestiegen ist.

Zwischen Düsseldorf und Krefeld wurden in dem Jahr vor Eröffnung der elektrischen Bahn auf der Eisenbahn 155 000 Reisende im Verkehr zwischen den beiden Städten befördert. Die elektrische Kleinbahn setzte dagegen gleich im ersten Jahre ihres Betriebes ohne den Zwischenverkehr mit 300 000 — also nahezu der doppelten Zahl — ein, und insgesamt hat sich der Verkehr auf Eisenbahn und Kleinbahn in zehn Jahren nahezu verdreifacht, wobei sich der Verkehr mit etwa 14 % auf die Eisenbahn und mit etwa 86 % auf die Kleinbahn verteilt. — Auch die Bahn Wien—Baden, die rd. 30 km lang ist, zeigt von der Einführung des elektrischen Betriebes ab eine sprunghafte Verkehrsentwicklung, dergestalt, daß die Zahl der Reisenden in einem Jahr von 1 048 000 auf 1 838 000 stieg.

Besonders lehrreich ist auch die Entwicklung des Städteverkehrs zwischen Bonn und Köln, weil die Rheinuferbahn hinsichtlich ihres Schnellzugbetriebes als einer Städteschnellbahn sehr ähnlich bezeichnet werden kann, allerdings mit der Einschränkung, daß sie Straßenübergänge in Schienenhöhe und kleine Halbmesser hat, so daß die Höchstgeschwindigkeit nur 70 km/St. betragen darf, während bei entsprechender Ausstattung, wie früher erörtert, eine Geschwindigkeit von 100 km/St. und noch mehr zu erzielen ist.

Im Jahre vor Eröffnung der elektrischen Bahn Köln—

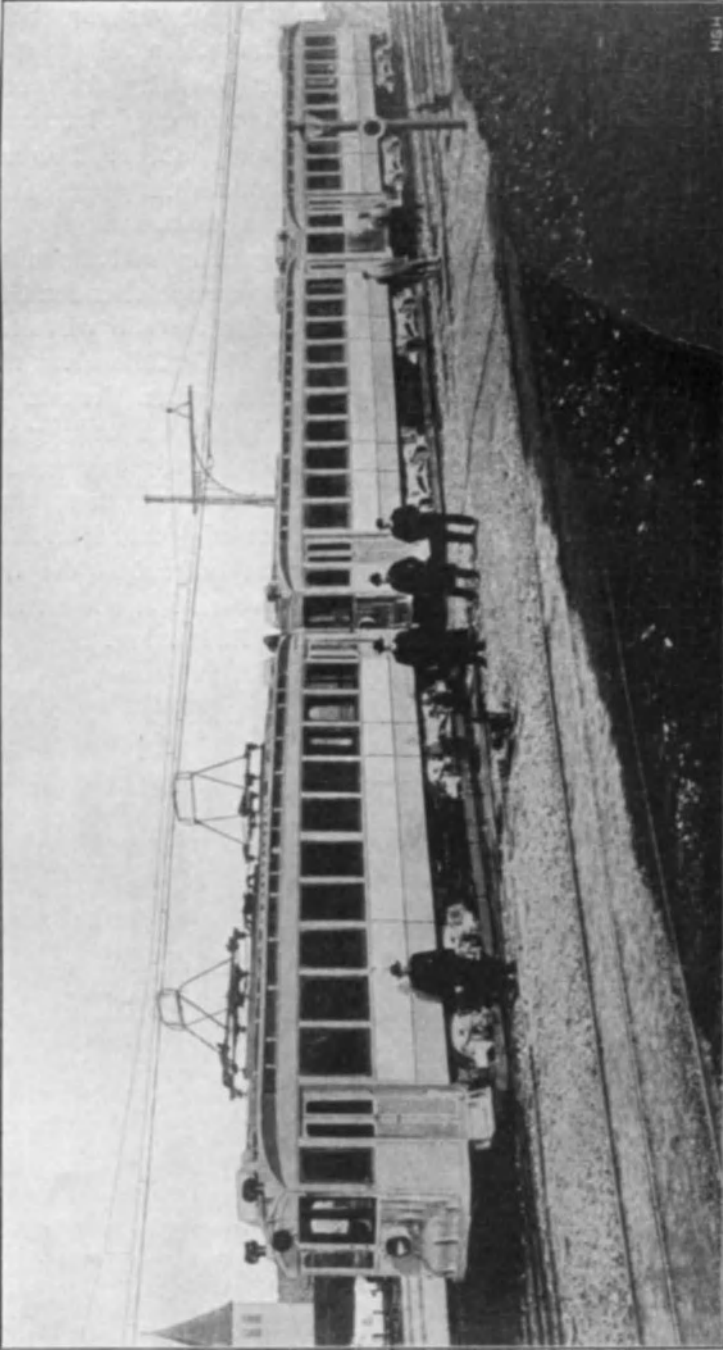


Abb. 5.
Zug der elektrischen Bahn Wien—Baden.

Bonn wurden auf der Eisenbahn im Endverkehr beider Städte 820 000 Reisende befördert. Im ersten Jahr des Betriebes der Rheinuferbahn stieg der Verkehr auf beiden Bahnen zusammen auf 1 145 000, also um rd. 40 %₀, im zweiten auf 1 466 000, — also um rd. 80 %₀ in zwei Jahren. Das zeigt deutlich, wie ein dem Verkehrsbedürfnis richtig angepaßtes Verkehrsmittel den Verkehr befruchten kann.

Die günstige Entwicklung der genannten Bahnen und anderer ähnlicher, besonders auch der entsprechenden Überlandstraßenbahnen in Nordamerika zeigt, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse einer solchen Bahn jedenfalls nicht nach dem durch ungenügende Pflege verkümmerten Verkehr beurteilt werden dürfen. Die Zahlen zeigen aber auch gleichzeitig, welche Bedeutung die Städtebahn für das gesamte wirtschaftliche Leben der Nachbarstädte hat, denn durch ungenügende Verkehrspflege wird Gewerbe und Handel zurückgehalten, die Städtebahn dagegen befruchtet die Wirtschaft und hat in diesem Sinn nicht nur eine lokale, sondern eine für das ganze Volk segensreiche Bedeutung.

ABSCHNITT III.

Wer soll die Städtebahnen bauen ?

Da die Städtebahnen auf der freien Strecke ihrer hohen Geschwindigkeit wegen als Hauptbahnen zu bauen und zu betreiben sind, könnte der Gedanke naheliegen, daß in Deutschland es Sache des Staates — der Staatseisenbahnverwaltung — sei, die Städtebahnen zu schaffen. Bei oberflächlicher Betrachtung könnte sogar angenommen werden, daß der Bau einer Städtebahn als „Hauptbahn“ einen Eingriff in das Eisenbahnmonopol des Staates darstelle, dessen Durchbrechen allerdings unzulässig sein würde.

Der Charakter der Städtebahn als Hauptbahn ist aber nur aus gewissen betriebstechnischen Einzelheiten abzuleiten, nämlich nur aus den Rücksichten auf die hohe Geschwindigkeit und die Sicherheit. Das ist aber volkswirtschaftlich und staatsrechtlich und in Ansehung des Staatseisenbahnmonopols kein Charakteristikum. Wesentlich hierfür ist vielmehr die verkehrspolitische Bedeutung der Bahn und ihre Einfügung in das Hauptbahnnetz. Und in dieser Beziehung ist die Städtebahn keine Hauptbahn, sondern eine Kleinbahn, weil sie eine ganz eng umgrenzte, rein lokale Bedeutung hat, genau wie eine Stadtbahn.

Schon allein aus diesem Grunde würde es zu verstehen und zu billigen sein, wenn die Staatseisenbahnverwaltung den Bau von Städtebahnen ebenso wie den von Stadt- und Vorortbahnen grundsätzlich ablehnen würde. Dazu treten nun alle jene im Abschnitt I erörterten Schwierigkeiten betriebs- und verkehrstechnischer Natur hinzu, ferner die Un-

möglichkeit, das eigenartige Verkehrsbedürfnis so vollkommen zu befriedigen, wie es eine vollständig selbständige (in die Straßenbahn übergehende) Städtebahn leisten würde, sodann die großen Kosten für die Erweiterung der Bahnhöfe.

Von den Ferneisenbahnen kann man billigerweise verlangen und man darf in Deutschland das Vertrauen zu den Staatseisenbahnen haben, daß sie den Städteverkehr bei geringem Umfang desselben möglichst zu pflegen suchen, z. B. durch Einstellung von Triebwagen, aber nur insoweit, als dadurch der übrige Verkehr nicht leidet und nur so lange, als dadurch keine umfangreichen Bahnhofsumbauten notwendig werden. Dem Bau besonderer Gleispaare für den Städteverkehr kann aber die Staatseisenbahn, die Finanzverwaltung und das Parlament abgesehen von allen anderen Nachteilen schon mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit nicht zustimmen. — In den Ländern mit Privatbahnsystemen werden sich die Ferneisenbahnen ganz von selbst davor hüten, hohe Aufwendungen für eine Verkehrsart zu machen, die ihnen Schwierigkeiten bereitet und bei der die Opfer nicht im Verhältnis zum Erfolg stehen; manche Fernbahnen in Amerika lehnen es z. B. auch rundweg ab, den Vorortverkehr zu pflegen.

In den Staatsbahnländern wird es aber für den Staat besonders kritisch, sich mit dem Städteverkehr zu belasten, denn wenn der Staat erst einmal an einer Stelle für den Städteverkehr besondere Anlagen geschaffen hat, so schafft er sich damit einen Präzedenzfall, auf den sich künftig alle Städtepaare berufen werden, genau wie jetzt sämtliche Großstädte Preußens unter Berufung auf die Berliner Stadt- und Vorortbahnen die Einrichtung des Vorortverkehrs in Gesuchen, Presse und Parlament teilweise in recht stürmischer Form fordern. Mit dem Bau der ersten staatseigenen Städtebahn würde der Staat Verbindlichkeiten eingehen, deren künftige Höhe gar nicht abzusehen ist. Das muß die Staatseisenbahnverwaltung zu außerordentlicher Vorsicht mahnen, denn unter Umständen kann sie künftig dem Drängen der Bevölkerung nicht Widerstand leisten. Da aber die Eisenbahnüberschüsse das Rückgrat unserer Staatsfinanzen sind, ist es vollkommen zu billigen, wenn die Aussicht auf eine

künftige starke finanzielle Belastung von Anfang endgültig abgeschnitten wird. — Hinsichtlich des Baus von Stadtbahnen hat die preußische Finanzverwaltung es jetzt vorgezogen, sogar dann, wenn sie selbst ein direktes Interesse an der betreffenden Stadtbahn hat, lieber den Bau der Linien durch Private oder Gemeinden durch finanzielle Hilfe zu unterstützen, als staatliche Vorortbahnen zu bauen. Es handelt sich hierbei darum, staatlichen Grundbesitz durch Schnellverkehrsmittel zu erschließen und in seinem Wert zu steigern. Dieses Vorgehen verdient sowohl vom wirtschaftlichen wie vom eisenbahnbetriebstechnischen Standpunkt volle Billigung.

Trotzdem hiermit die Frage, ob der Staat Städtebahnen bauen soll oder darf, verneinend beantwortet ist, sollen doch nicht zwei Argumente vergessen werden, die eventuell für den Bau durch den Staat zu sprechen scheinen. Es ist dies zunächst die etwaige Befürchtung, der Ferneisenbahnen, daß sich eine Städtebahn nach andern Städten ausdehnen könnte und daß sie dadurch auch den Durchgangsverkehr — also einen Teil des Fernverkehrs — an sich ziehen könne. Daß dies bei einer wirklichen Städtebahn als ausgeschlossen anzusehen ist, ist bereits im Abschnitt II nachgewiesen, es wird außerdem bei der Erörterung der Schnellbahn Köln—Düsseldorf im zweiten Teil näher auf diese Frage eingegangen, weil die Linie Düsseldorf—Köln anscheinend geeignet ist, Befürchtungen vor dem Durchgangsverkehr wachzurufen, aber auch zu entkräften.

Das zweite Argument ist die Furcht vor einem etwaigen Einnahmeausfall.

Während nämlich teilweise die Städtebahnen den Fernbahnen keinen Abbruch getan, sondern einen völlig neuen Verkehr sich geschaffen haben, ist an anderer Stelle allerdings die Zahl der Reisenden auf der Fernbahn zwischen den beiden Städten gesunken, so z. B. zwischen Bonn und Köln.

Es ist aber zunächst falsch, die Abnahme an Reisenden einem Gewinnausfall direkt gleichzusetzen, denn die Beförderung dieser Reisenden hätte doch auch Ausgaben verursacht, und es ist gerade bei den in Rede stehenden Verkehrs-

beziehungen sehr zweifelhaft, ob die Ausgaben nicht größer wären als die Einnahmen. Zunächst ist der Personenverkehr überhaupt nicht lohnend für die Eisenbahnen; man nimmt in Preußen an, daß er ungefähr die Ausgaben deckt aber keine Überschüsse aufweist. Dann sind aber gerade zur Bewältigung des Städteverkehrs besondere Aufwendungen auf den Fern-eisenbahnen nötig. Mindestens muß deswegen die Wagenzahl der Züge vermehrt und dann oft nutzlos auf weite Strecken mitgeschleppt werden, weil das An- und Absetzen der Verstärkungswagen zu umständlich ist; außer den Kosten für die Wagen, die größere Abnutzung der Gleise, die größere Zugkraft kostet das unter Umständen auch Vorspannlokomotiven, Zugteilungen, Lokomotivleerfahrten. Sobald aber das Verkehrsbedürfnis des Städteverkehrs etwas größer wird, wird die Einlegung besonderer Züge erforderlich, die hohe Betriebskosten verursachen und eventuell, wie schon erörtert, die Vergrößerung der Bahnhöfe bedingen. Von einem Einnahmeausfall kann vollends nicht die Rede sein, wenn die Fernbahn für den Städteverkehr ein besonderes Gleispaar anlegen müßte.

Gegenüber einem etwa zu behauptenden Einnahmeausfall muß man aber nicht nur die Frage wegen der Betriebskosten stellen, sondern die Frage ist sogar in folgender Richtung zu formulieren:

Wäre die Eisenbahn mit ihren vorhandenen Anlagen überhaupt imstande, das Bedürfnis so zu befriedigen, wie es eine den eigenartigen Ansprüchen angepaßte Städtebahn tut? Was müßte die Eisenbahn an Erweiterungen aufwenden, was an neuen Lokalzügen, wenn sie den gleichen Verkehr leisten wollte? Überschüsse würden sich dabei jedenfalls nirgendwo herausrechnen lassen. — Bei Abwägung dieser Verhältnisse kann man nicht annehmen, daß die Eisenbahnverwaltung selbst von Einnahmeausfällen sprechen wird*).

*) Der Herr Eisenbahnminister hat sich in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses hierzu wie folgt geäußert „... Die Staatseisenbahnen hätten einen Teil des Verkehrs an diese Strecken abgegeben, bei Cöln—Bonn zum Nutzen der Staatsbahnen: Diese würden dadurch bewahrt vor einer weiteren Ausgestaltung des Fahrplans im Nahverkehr auf Linien, die durch den Fernverkehr sowohl in Personen wie in Gütern außerordentlich in Anspruch genommen seien.“

Dazu kommt aber für die Eisenbahn als Staatsbahn noch der allgemeine volkswirtschaftliche Gesichtspunkt hinzu, daß der Verkehr ohne Städtebahn verkümmert, daß darunter Handel und Gewerbe in den beiden Städten leiden, daß dagegen durch die Städtebahn das Volkswohl und die Steuerkraft gesteigert wird, daß durch die Städtebahn rückwirkend auch der Verkehr der Eisenbahnen, besonders auch der lohnende Güterverkehr, befruchtet wird.

Wenn nach vorstehendem die Städte damit rechnen müssen, daß der Staat Städtebahnen nicht bauen wird, so ist das für die Städte nur scheinbar ein Nachteil. Zunächst darf hier nochmals daran erinnert werden, daß beim Bau selbständiger Städtebahnen mit Einführung in Straßen- oder Stadtbahnen die Bevölkerung den Vorteil größerer Bequemlichkeit und geringerer Zeitverluste, daß die Städte den Vorteil einer besseren Verteilung des Verkehrs innerhalb der Stadt und die Förderung der von der Städtebahn durchzogenen Stadtviertel gewinnen. Außerdem aber spricht bezüglich der Städte gegen den Bau durch den Staat, daß sie dann nahezu gar keinen Einfluß auf den Betrieb und Verkehr haben. Bei einem Verkehrsunternehmen, das nur für sie da ist, das von ihnen lebt, hätten die berufenen Vertretungen der Städte überhaupt nicht mitzureden. Sie würden bei allem, was sie im Interesse des Verkehrs für erforderlich halten, immer als Bittende bei der Eisenbahndirektion und dem Minister erscheinen, sie hätten kein Mittel, ihren Bitten hinsichtlich Zugzahl, Geschwindigkeit, Tarifen, Wagenausstattung usw. irgendwelchen wirklichen Nachdruck zu verleihen. Sie würden wohl bei genügend langem Bitten immer einige Zugeständnisse erhalten — insgesamt ist das aber eine durchaus unwürdige Stellung für zwei Großstädte. Vor allem aber liegt die Gefahr vor, daß der Staat unter Umständen trotz besten Willens nicht nur nicht in der Lage ist, die Wünsche der Städte zu erfüllen, sondern womöglich gezwungen sein kann, unter Schädigung des Städteverkehrs andere für die Eisenbahnen wichtigere Verkehre über die ursprünglich als Städtebahn bestimmte Linie zu leiten. Das kann natürlich zu außerordentlichen Schädigungen führen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse, wenn die Städte den Bau der Städtebahnen ganz oder wenigstens zum Teil selbst übernehmen. Hierauf weist schon der Umstand hin, daß die Straßenbahnen, die von der Städtebahn mitbenutzt werden sollen, meistens den Städten gehören.

Allerdings ist das für die Städte eine ganz neue große Aufgabe, und zwar auf einem Gebiete, das hinsichtlich Finanzierung, Verwaltung und Betrieb eine Fülle schwieriger Probleme enthält.

Die Städte sind bekanntlich erst spät dazu übergegangen, eigene Verkehrsunternehmungen zu schaffen. Es sind ihnen deswegen von so mancher Seite heftige Vorwürfe gemacht worden. Sie haben aber recht daran getan. Die Großstädte hatten bei ihrem raschen Wachstum soviel Kosten und Arbeit aufzuwenden für Straßenanlagen, Brücken, Schulen, Krankenhäuser usw. usw., daß sie nicht auch noch Verkehrsanstalten schaffen konnten. Sie waren dazu um so weniger in der Lage, als der städtische Verkehr ganz neue bau- und betriebstechnische Aufgaben stellte, für die keine Erfahrungen vorlagen und mit denen ein hohes Risiko verbunden war. Diese schwierigen technischen und finanziellen Aufgaben tat man gut, der Privatindustrie zu überlassen. Nachdem nun zunächst der Straßenbahnbetrieb durch lange Jahre hindurch erprobt und dadurch eine verhältnismäßig einfache Sache geworden ist, übernehmen die Städte zunächst diesen Betrieb, den sie jetzt beherrschen können, bei dem sie jetzt kein zu großes Risiko mehr laufen, bei dem allerdings manche Städte ein hohes Lehrgeld bezahlt haben und noch zahlen müssen.

Eine Reihe von Jahren wird es noch dauern, bis auf dem Gebiete der Stadtbahnen die gleiche Entwicklung einsetzt. Bisher ist der Bau und Betrieb von Stadtbahnen bei Privatgesellschaften noch in geeigneteren Händen, weil er sehr eigenartige Kenntnisse und Erfahrungen und eine gewaltige Kapitalkraft erfordert. Daher übernehmen auch Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg, Hamburg, auch Paris, Boston, New York, Philadelphia — Städte, an deren Tatkraft es gewiß nichts zu zweifeln gibt — zunächst den Betrieb ihrer Stadtbahnen noch nicht selbst, sie beteiligen

sich aber an der Finanzierung und sichern sich damit großen Einfluß und Teilnahme am Gewinn.

Diese Form ist auch hinsichtlich der Städtebahnen die geeignete, denn hier liegen Erfahrungen noch weniger vor als mit den Stadtbahnen, und das wirtschaftliche Ergebnis ist zahlenmäßig kaum im voraus zu schätzen. Die Schwierigkeit der neuen betriebstechnischen Probleme des elektrischen Schnellverkehrs erfordert ganz besondere Erfahrungen, wie sie sie tatsächlich nur die großen Elektrizitätsgesellschaften haben. Ein schwerfälliger, vielköpfiger Verwaltungskörper ist zur Durchführung dieser Aufgaben ungeeignet, um so mehr, als beide Städte in ihm vertreten sein müßten.

Selbstverständlich müssen sich die Städte den erforderlichen Einfluß auf das gesamte Unternehmen sichern und das können sie dem privaten Unternehmungsgeist gegenüber in völlig ausreichender Weise sogar dann, wenn sie nicht einmal selbst in die zu gründende Gesellschaft eintreten, dem Staat gegenüber dagegen in keiner Weise.

Durch die Verträge können sie sich vor allem die Mitbestimmung über Linienführung, Fahrplan, Tarife usw., die Ernennung von Aufsichtsratsmitgliedern, die Beteiligung am Gewinn, den Ankauf usw. sichern. Bei einem solchen Vorgehen läßt sich stets eine Form finden, daß einerseits alle Wünsche der Städte dauernd befriedigt werden, daß aber andererseits der private Unternehmungsgeist unter vollster Ausnutzung der neuesten technischen Errungenschaften ohne Zeitverlust arbeiten, auch das Kapital billig beschaffen kann.

ZWEITER TEIL.

Der Entwurf einer elektrischen Städtebahn zwischen Köln und Düsseldorf.

ABSCHNITT I.

Das Verkehrsbedürfnis.

Wenn im Vorstehenden die Städtebahnen im allgemeinen erörtert worden sind, möge nun noch auf den Entwurf einer Städteschnellbahn zwischen Düsseldorf und Köln näher eingegangen werden.

Die Frage des Bedürfnisses braucht hier nicht im einzelnen nachgewiesen zu werden, weil die Stärke des zwischen beiden Städten bestehenden Verkehrsbedürfnisses in Rheinland-Westfalen völlig bekannt ist und weil aus dem folgenden Abschnitt hervorgeht, zu welchen Unzuträglichkeiten die ungenügende Befriedigung des Bedürfnisses durch die Eisenbahnen führt.

Das Bedürfnis nach einem sehr regen Wechselverkehr zwischen Düsseldorf und Köln hat neben den natürlichen allgemeinen Beziehungen zwischen zwei großen selbständigen Nachbarstädten noch besondere in der Verschiedenartigkeit des Charakters der beiden Städte begründete Ursachen.

Düsseldorf ist der geistige und geschäftliche Mittelpunkt des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, des wertvollsten und reichsten Gebietes der deutschen Volkswirtschaft. Es ist der Sitz zahlreicher großer industrieller Unternehmungen.

gen, vieler Syndikate und Kartelle. Seine landschaftliche Schönheit, sein Charakter als Gartenstadt, seine hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Kunst, des edlen Lebensgenusses, zahlreicher Ausstellungen machen es außerdem zum begehrten Wohnsitz der wohlhabenden Bevölkerung.

Köln ist infolge seiner hervorragenden Lage an der wichtigsten Binnenschiffahrtsstraße der Welt zu einer unserer größten Handelsstädte emporgeblüht. Seine natürliche Lage macht es zu einem hervorragenden Eisenbahnknotenpunkt des gesamten europäischen Verkehr, denn hier kreuzen sich die großen ostwest- und nordsüdlichen Verkehrsstraßen Europas. Es ist der Hauptsitz der Bank- und Handelswelt der Rheinprovinz und außerdem eine bedeutende Industriestadt.

Die Lebhaftigkeit der Verkehrsbeziehungen zwischen Köln und Düsseldorf spiegelt sich darin wieder, daß mit Ausschaltung jedes weitergehenden Verkehrs der reine Ortsverkehr zwischen den beiden Städten auf der Eisenbahn im Jahre 1906 rd. 960 000 Reisende betrug. Das ist mehr als bei den so regen Verkehrsbeziehungen Frankfurt—Wiesbaden oder Halle—Leipzig. Die Zahl ist aber noch als zu niedrig zu bezeichnen, weil der Verkehr auf Monatskarten hierin nicht genügend berücksichtigt ist. Darf man demgemäß mit einem täglichen durchschnittlichen Verkehr von 3 000 Reisenden rechnen, so wird diese Zahl noch weit überholt, wenn ein besonderer Verkehrsanreiz besteht, wie es z. B. bei Festen oder Ausstellungen in einer der beiden Städte der Fall ist.

Die Verkehrssteigerung ist nach dem Durchschnitt der letzten Jahre (ohne Berücksichtigung der Großen Düsseldorfer Ausstellung) mit jährlich 6,5 % anzusetzen. Im Jahre 1912, dem Jahre, in dem etwa die selbständige Städtebahn eröffnet werden könnte, wird der Verkehr demnach etwa 1 300 000 Reisende betragen. Das ist aber nur der durch die ungenügenden Verkehrsleistungen verkümmerte Verkehr. Welche Größe der Verkehr annehmen wird, wenn ihm ein seiner Eigenart angepaßtes leistungsfähiges Verkehrsmittel zu Gebote steht, ist bei dem Mangel an Erfahrungen sehr schwer zu schätzen. Man darf davon

ausgehen, daß mit der Eröffnung einer wirklich leistungsfähigen Städtebahn der Verkehr mindestens im gleichen Verhältnis einsetzt wie auf der Rheinuferbahn Köln—Bonn. Der Verkehr dieser betrug im ersten Jahr ihres Betriebes 667 000 Reisende gegen 820 000 Reisende auf der Staatsbahn im letzten Jahr vor der Eröffnung der neuen Linie. Demnach dürfte für das erste Betriebsjahr für die Schnellbahn Düsseldorf—Köln etwa einzusetzen sein:

$$1\,300\,000 \frac{667\,000}{820\,000} = \text{rd. } 1\,000\,000 \text{ Reisende.}$$

Es muß dann aber mit einer sehr raschen jährlichen Zunahme des Verkehrs gerechnet werden, ist doch der Verkehr zwischen Bonn und Köln in den beiden ersten Betriebsjahren um rd. 80 % gestiegen, so daß der Schluß gerechtfertigt ist, daß nach spätestens 5 Jahren sich ein Verkehr von 2 000 000 Reisenden einstellen wird.

Eine auf Grund dieser Verkehrsgröße durchgeführte Rentabilitätsberechnung ergibt für die nachstehend kurz beschriebene Linie bei vorsichtigem Ansatz für alle Bau- und Betriebskosten, daß das Anlagekapital sich bei diesem Verkehr genügend verzinsen wird. Wenn dabei für die ersten Jahre der Zinsfuß unter dem üblichen bleibt, so muß dieser Ausfall im Interesse des großen allgemeinen volkswirtschaftlichen Nutzens der Bahn in den Kauf genommen werden.

Der Entwurf der Städtebahn, für welche die allgemeinen Vorarbeiten abgeschlossen sind, sieht eine von den übrigen Eisenbahnen völlig losgelöste, durchweg zweigleisige elektrisch zu betreibende Schnellbahn vor, die die beiden Städte möglichst geradlinig verbindet.

Die Bahn soll in Düsseldorf unter Benutzung der Straßenbahnen am Graf-Adolf-Platz, also im südlichen Teil der Innenstadt beginnen und in Straßenhöhe bis zum Merowinger Platz führen. Hier steigt die nunmehr selbständige Bahn an und überschreitet bei Flehe den Rhein auf einer neuen Brücke. Sie verläuft dann zwischen dem Rhein und der Eisenbahn Köln—Neuß als Schnellbahn unter Vermeidung aller Straßen-

kreuzungen in Schienenhöhe, um in Köln beim alten Wall in das Niveau der Straßenbahnen zu fallen. Für die Einführung in Köln ist zunächst die Lage am Rhein entlang bis zur Frankenwerft in Aussicht genommen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß sich bei den weiteren Verhandlungen die Einführung in die große Ringstraße verkehrspolitisch als die günstigere ergibt. Bau- und betriebstechnisch sind beide Lösungen möglich.

Die Bahn soll auf der freien Strecke, für die eine Fahrzeit von 27 Minuten vorgesehen ist, mit Hochspannung, auf den beiden Straßenbahnstrecken mit niedriger Spannung betrieben werden.

Um die Bahn nötigenfalls auch für militärische Zwecke nutzbar zu machen, ist je ein Anschlußgleis an die Staats-eisenbahnen bei Köln und Düsseldorf entworfen. Die neue Rheinbrücke erhält Wegeverbindungen mit dem Wegenetz und eine derartige Fahrbahn, daß sie für den Übergang aller Waffengattungen geeignet ist.

Die Gesamtkosten der Bahn sind zu 24 000 000 M. ermittelt, wozu für die militärischen Anlagen nötigenfalls noch etwa 1 000 000 M. hinzukommen würden.

Als Betriebsmittel sind viermotorige Drehgestell-Triebwagen mit je 52 Sitzplätzen vorgesehen, die durch eine Zwischenwand in zwei Abteile für die erste und zweite Klasse getrennt sind. Als Fahrpreis ist der Personenzug-Fahrpreis zweiter und dritter Klasse der Staatsbahnen ohne Schnellzugzuschlag angenommen, also 1.90 M. für die erste und 1.25 Mk. für die zweite Klasse.

ABSCHNITT II.

Die jetzigen Betriebs- und Verkehrsschwierigkeiten auf den Eisenbahnlinien zwischen Köln und Düsseldorf.

Während kein Zweifel darüber bestehen kann, daß die vorstehend skizzierte selbständige Städtebahn auch den höchsten Ansprüchen des Verkehrs unbedingt gerecht werden wird, darf leider nicht verschwiegen werden, daß gegen die jetzige Wahrnehmung des Verkehrs durch die Eisenbahnen lebhaft Klagen geführt werden.

Zwischen Köln und Düsseldorf bestehen zwei Haupt-Schnellzugstrecken: die r e c h t s r h e i n i s c h e und die l i n k s r h e i n i s c h e. Erstere ist 39,2 km, letztere 47,2 km lang, da sie den Umweg über Neuß macht; die Luftlinie zwischen den beiden Hauptbahnhöfen beträgt etwa 36 km. Über die Verkehrsverhältnisse wird von der Bevölkerung, der Presse, den Handelskammern, Stadtverwaltungen lebhaft geklagt. Daß die Klagen berechtigt sind (abgesehen von Übertreibungen, wie sie überall vorkommen), geht aus folgender Darstellung hervor, die ziemlich kurz gehalten werden konnte, weil die Klagen allgemein bekannt sind, ihre Berechtigung von der Eisenbahnverwaltung auch zugegeben wird.

Untersucht man die Betriebsverhältnisse der beiden Strecken, besonders von dem Gesichtspunkt des Städte-schnellverkehrs zwischen Düsseldorf und Köln, so ergibt sich zunächst hinsichtlich der Häufigkeit der Zugverbindungen:

Auf der rechtsrheinischen Strecke verkehren täglich etwa neunzig Züge mit Personenbeförderung, auf der linksrheinischen etwa dreißig Züge in beiden Fahrrichtungen zusammen.

Die Fahrzeit zwischen Köln und Düsseldorf beträgt:

- a) r e c h t s r h e i n i s c h für Schnell- und Eilzüge 32 bis 39 Minuten,
für Personenzüge 55 Minuten und mehr,
- b) l i n k s r h e i n i s c h über Neuß bei Benutzung für Schnell- und Eilzüge 55 Minuten und mehr,
für Personenzüge 80 Minuten und mehr.

Für den Städteschnellverkehr sind die Personenzüge als zu langsam auszuschalten. Aber auch von den Schnellzügen, deren Benutzung außerdem mit einem nicht unbeträchtlichen Aufgeld erkauft werden muß, scheiden diejenigen aus, die in einer für den Städteverkehr nicht in Betracht kommenden Tageszeit liegen. Für den Geschäftsverkehr ist vielfach die Zeit von 9 Uhr abends bis etwa 9 Uhr morgens auszuschalten, denn ein nach 9 Uhr abends abgehender Zug kann höchstens noch für die Rückfahrt benutzt werden; ein vor 9 Uhr früh abgehender Zug ist aber für den Geschäftsmann ziemlich wertlos, weil die um 8 Uhr bestellte Morgenpost vor der Abfahrt durchgesehen sein muß. Auch in der Mittagszeit ergeben sich Stunden, die für den Geschäftsverkehr nicht günstig sind. Für den Vergnügungsverkehr ist dagegen auch noch die Zeit von 9 bis 12 Uhr nachts von Bedeutung.

Geht man von den Zügen aus, die nicht viel mehr als 40 Minuten Fahrzeit zwischen Köln und Düsseldorf gebrauchen und schaltet man die zu ungünstig liegenden Züge aus, so ergibt sich, daß in jeder Richtung etwa 18 Züge übrig bleiben. Diese Zahl schneller Züge ist aber nicht gleichmäßig über die Geschäftszeit verteilt, die Züge drängen sich vielmehr meist in einzelne Gruppen zusammen, lassen dafür aber große Lücken im Fahrplan frei, wie auf der am Schluß beigefügten Tafel hervorgeht.

Der Vorschlag, der von nichtunterrichteter Seite gemacht werden könnte, die Züge gleichmäßiger zu verteilen, ist nicht ausführbar, denn die Züge, um die es sich handelt, hängen nicht vom lokalen Verkehrsbedürfnis zwischen Köln und Düsseldorf, sondern von den großen internationalen Verkehrsbeziehungen ab, und bei diesen ergibt es sich immer, daß sich die Züge zu bestimmten Zuggruppen zusammen-

drängen. So muß naturgemäß in Köln z. B. an jede internationale Verbindung von Basel her der Anschlußverkehr nach Holland, Hamburg, Berlin anstoßen. Das verkehrspolitisch notwendige Zusammendrängen der Schnellzüge zu Zuggruppen ist außerdem betriebstechnisch sehr günstig und muß bei stark belasteten Strecken besonders gepflegt werden, weil die Leistungsfähigkeit einer Strecke wächst, wenn schnell fahrende Fernzüge in kurzen Intervallen unmittelbar hintereinander abgelassen werden, so daß danach große Lücken freibleiben für die langsam fahrenden Güterzüge, die dann auch in bestimmten Gruppen hintereinander abgelassen werden.

Daß die Zahl der Züge für den Städteverkehr viel zu gering ist, zeigt sich vor allem in der Überfüllung vieler Züge. Hieraus ergeben sich zunächst starke Belästigungen für die Reisenden des Fernverkehrs, die es sich auf der Fahrt zwischen Köln und Düsseldorf gefallen lassen müssen, daß ihre Abteile überfüllt sind; die Ortsreisenden zwischen Köln und Düsseldorf sind in den D-Zügen sogar häufig darauf angewiesen, in den Gängen herumzustehen. Von Arbeiten oder Ausruhen im Zug kann dabei nicht die Rede sein.

Infolge der Überfüllung ist die Trennung der Reisenden nach Klassen (entsprechend den gelösten Fahrkarten), nach Rauchern und Nichtraucher, die Unterbringung geschlossener Familien usw. vielfach nicht möglich. Die Schwierigkeit, die Reisenden ordnungsgemäß unterzubringen, verlängert die Stationsaufenthalte und führt damit zu zahlreichen Verspätungen.

Wenn man nun auch die Schwierigkeit der Verkehrsverhältnisse gerade zwischen Köln und Düsseldorf, wo der englisch-süddeutsche und der ostdeutsch-französische Verkehr zusammenstoßen, voll berücksichtigt, so muß man doch sagen, daß der Umfang der Verspätungen in diesem Bezirk über das hinausgeht, was sich der Reisende billigerweise gefallen lassen muß.

Darunter leiden aber nicht nur die Fernreisenden, die Anschlüsse verlieren, sondern vor allen Dingen auch die Lokalreisenden, denn sie verlieren zunächst häufig viel Zeit, indem sie nutzlos auf den verspäteten Zug auf dem Bahn-

steig warten müssen; ferner sind sie bei wichtigen Verhandlungen genötigt, einen unnötig früh liegenden Zug zu benutzen, weil sie damit rechnen müssen, daß der später liegende, sonst geeignete Zug nicht pünktlich eintrifft; außerdem können wegen der Verspätungen viele Geschäftsleute über ihre Zeit nicht im voraus disponieren; manche verlieren durch eine Verspätung auf der Hinfahrt besonders deswegen viel Zeit, weil sie nun zur Rückfahrt einen viel später liegenden Zug benutzen müssen, als sie zuerst beabsichtigten.

ABSCHNITT III.

Möglichkeit der Abhilfe durch die Eisenbahnverwaltung.

Daß diese und noch manche andere Mängel häufig zu heftigen Klagen gegen die Eisenbahnverwaltung führen, ist bekannt und auch nicht verwunderlich; es ist aber nicht richtig, der Eisenbahnverwaltung den Vorwurf zu machen, daß sie nichts zur Abstellung der Schäden tue. Tatsächlich werden nämlich gerade zur Verbesserung der Eisenbahnanlagen bei Köln schon seit Jahren außerordentlich hohe Aufwendungen gemacht; die nachstehenden Ausführungen mögen aber zeigen, daß die Eisenbahnverwaltung hier ungewöhnlichen Schwierigkeiten gegenübersteht und daß sie selbst bei Aufwendung der höchsten Mittel ihrer Natur nach gar nicht in der Lage ist, den eigenartigen Anforderungen des Städteverkehrs voll zu entsprechen.

Sollte auf den Ferneisenbahnen das Bedürfnis des Städteverkehrs richtig befriedigt werden, so müßte die Eisenbahn gemäß früheren Erörterungen zunächst hinsichtlich des Fahrplans, folgenden Anforderungen gerecht werden:

1. es müßten besondere Lokalschnellzüge eingelegt werden, die nicht dem Fernverkehr dienen, also auch von den Verspätungen unabhängig sind, so daß sie pünktlich abgelassen werden können,
2. die Zahl dieser Züge müßte eine so hohe sein, daß etwa während 14 bis 16 Stunden alle halbe Stunde in jeder Richtung ein Zug abgelassen würde,
3. diese Züge müßten in einem starren Fahrplan verkehren.

Die Forderungen scheinen weit zu gehen, aber sie decken sich mit den berechtigten Verkehrsanforderungen der Bevölkerung der beiden Städte. Ob dabei ein halbstündiger Verkehr in den Stunden der stärksten Verkehrszeit und bei großen Festen in Köln oder Düsseldorf wirklich ausreichend ist, muß bezweifelt werden. In dieser Beziehung geht das Verkehrsbedürfnis noch über die aufgestellte Forderung hinaus; die selbständige Städtebahn rechnet jedenfalls mit der Möglichkeit eines Zehn-Minutenbetriebes. Weniger als die Erfüllung der drei Forderungen zu verlangen, hat keinen Zweck. Es liegt hier eine jener Fragen vor, von denen es heißt: entweder alles oder gar nichts. Mit Kompromissen, kleinen Zugeständnissen, gelegentlichen neuen Zügen usw. wird der Verkümmernng des Verkehrs und der sich daraus ergebenden ungünstigen Beeinflussung der wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Großstädte nicht abgeholfen.

Es muß also gefragt werden, ob die Eisenbahn diese Forderungen erfüllen kann oder nicht, und wenn diese Frage verneint wird, ergibt sich die Notwendigkeit, daß die Eisenbahn zur Befriedigung dieses lokalen Verkehrsbedürfnisses nicht herangezogen werden darf, sondern daß in anderer Weise geholfen werden muß, genau so, wie es in den Großstädten hinsichtlich des Stadtverkehrs auch ohne Hilfe der Ferneisenbahnen künftig geschehen muß und schon geschieht.

Auf den vorhandenen beiden Bahnstrecken läßt sich den Forderungen nicht entsprechen. Es bedarf das keines weiteren Beweises. Bei der Streckenbelastung, wie sie heute vorhanden ist, kann von einer wesentlichen Vermehrung der Züge, also der Einlegung der notwendigen zahlreichen Lokalschnellzüge nicht die Rede sein, noch weniger davon, daß diese Züge in einem starren Fahrplan verkehren könnten, denn sie würden mit den durchgehenden Schnellzügen und deren Verspätungen in Konflikt geraten.

Die Eisenbahnverwaltung müßte also damit rechnen, daß sie, wenn sie den Städteverkehr zwischen Köln und Düsseldorf in der erforderlichen Weise pflegen wollte, ein neues Gleispaar mit einer neuen Rheinbrücke bauen müßte. Es entstehen ihr also dieselben — oder vielmehr, wie später

gezeigt wird, noch viel höhere — Kosten, wie sie eine von anderer Seite geschaffene Städtebahn verursachen würde.

Es ist nun zu untersuchen, wie sich die Verhältnisse des Städteverkehrs entwickeln würden, wenn die Eisenbahnverwaltung eine neue Linie zwischen den Bahnhöfen Köln und Düsseldorf ausführen würde.

Betriebstechnisch würde gegen den Bau der neuen Linie durch die Staatseisenbahnverwaltung bezüglich der freien Strecke wenig einzuwenden sein, sofern die Bahn wirklich ausschließlich dem Städteverkehr dient. In der Annahme, daß die zu bauende Bahn zwischen Nippes und Düsseldorf-Bilk ungefähr dieselbe Linienführung erhält, wie sie der Entwurf der selbständigen Bahn zeigt oder sich auch an die Linie Köln—Neuß anlehnt, würde sie auch in gleicher Weise betrieben werden können. Hierbei darf allerdings ein kleines Bedenken nicht unterdrückt werden, nämlich, daß der Staat die für solche Unternehmungen erforderlichen im praktischen Betrieb geschulten Beamten noch nicht zur Verfügung hat.

Betriebstechnisch entstehen aber sofort erhebliche Bedenken, wenn die Eisenbahnverwaltung jetzt oder später die Linie einmal auch zu anderen Zwecken benutzen wollte, denn dann stößt der spezifische elektrische Städteschnellverkehr mit anderen Verkehrsarten zusammen, und darunter leidet er in seiner Entwicklung und auch in seiner Sicherheit. Leider gibt es aber gar keine Möglichkeit, zu verhindern, daß die Eisenbahnverwaltung später doch einmal dazu kommt, die neue Bahn auch zu anderen Zwecken zu benutzen, denn die Personen und die Anschauungen ändern sich und auf feste, wirklich bindende Zusagen kann sich die Staatsverwaltung den Städten gegenüber nicht einlassen.

Zu diesen Bedenken hinsichtlich des Betriebes auf der freien Strecke kommen aber schwere betriebstechnische Bedenken bezüglich der Bahnhöfe hinzu.

Die Einführung des neuen Gleispaares in die Bahnhöfe kann in zwei grundsätzlich verschiedenen Weisen erfolgen. Die neue Linie könnte in den Bahnhöfen oder — richtiger gesagt — vor ihnen derart mit andern Personengleisen verbunden werden, daß sie wirklich zu einem Teilstück des Eisenbahnnetzes wird, so daß der Übergang oder die Weiter-

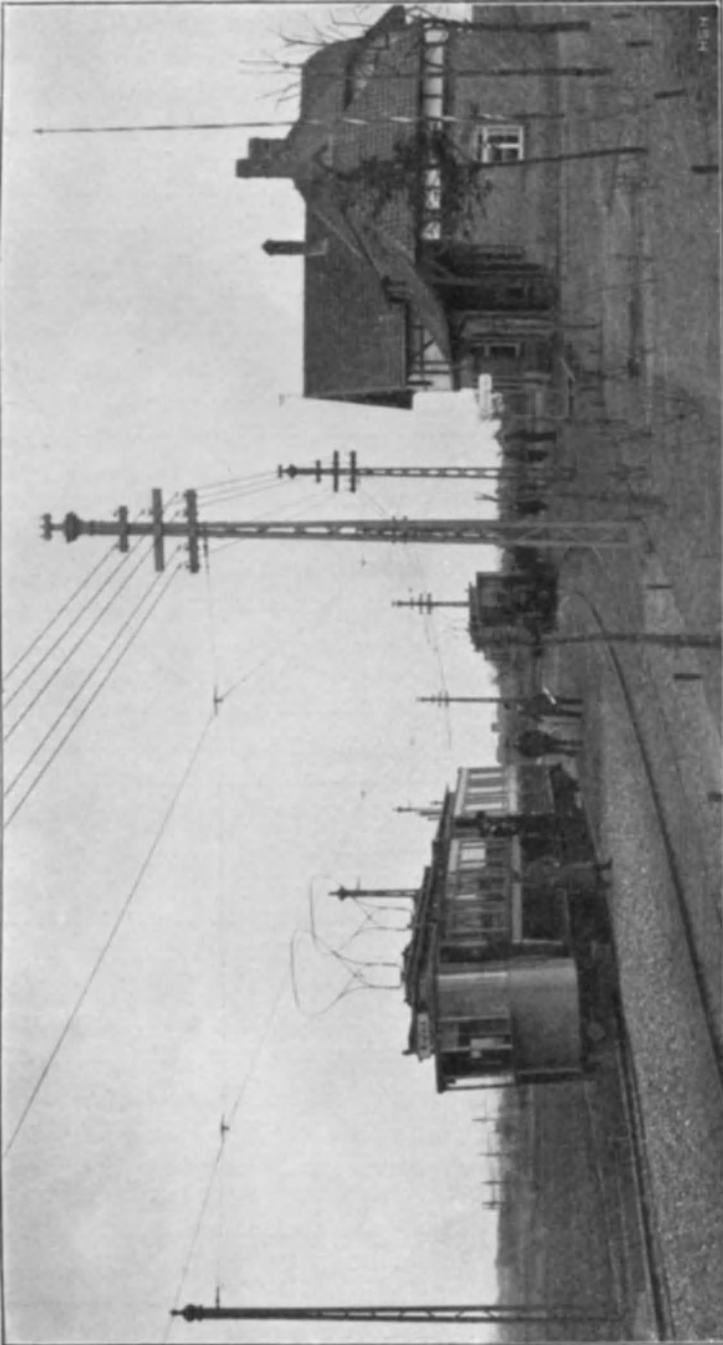


Abb. 6.
Elektrische Bahn Düsseldorf—Crefeld.

führung ihrer Züge auf andere Strecken (z. B. nach Ehrenbreitenstein) möglich ist. Andererseits könnte die neue Bahn aber auch ganz selbständig so eingeführt werden, daß sie andere Gleise gar nicht oder möglichst wenig berührt. In diesem Fall bleibt die neue Bahn betriebs- und verkehrstechnisch ein vom übrigen Bahnnetz losgelöstes Unternehmen.

Diese letzte Form scheint für die Staatsbahn die ungünstigere zu sein. Sie ist im vorliegenden Fall aber die einzig diskutierbare, weil nur die völlige Loslösung vom übrigen Bahnnetz einigermaßen die Garantie gewährt, daß die Bahn wirklich nur für den Städtesschnellverkehr benutzt werden wird. Außerdem würde die Einführung in andere Personengleise im Bahnhof Köln, aber auch in Düsseldorf noch mehr Geld erfordern als die völlig selbständige Einführung und ferner besonders in Köln auf erhebliche technische Schwierigkeiten stoßen.

Ohne erhebliche Kosten würde es dagegen möglich sein, weiter außerhalb den Güterverkehr in die neue Linie einzuführen. Diese leichtere Möglichkeit ist aber verkehrspolitisch durchaus kein Vorteil, sondern im Gegenteil ein großer Nachteil, denn je einfacher und billiger die Verbindungen herzustellen sind, desto größer ist die Versuchung für die Eisenbahnverwaltung, andere Verkehrsarten über die neue Linie zu leiten, desto größer die Gefahr, daß auf diese Weise der Städtesschnellverkehr zugunsten anderer Verkehrsarten benachteiligt werden wird.

Wird die unmittelbare Verbindung mit anderen Personengleisen als betriebstechnisch, verkehrspolitisch und wirtschaftlich verfehlt ausgeschaltet, so ist doch auch die vollständig selbständige Einführung des Gleispaares in die Bahnhöfe betriebstechnisch mindestens nicht einwandfrei. Selbst wenn sich hier Lösungen finden sollten, bei denen andere Hauptgleise und wichtige Durchlaufgleise nicht berührt werden, so bleiben Berührungen, also Gefährdungen und Verzögerungen durch Rangierbewegungen bestehen. In Düsseldorf ergibt sich das ohne weiteres aus der Lage der neuen Bahn und ihrer Rheinbrücke zu der Linie Düsseldorf—Neuß, zu der rechtsrheinischen Strecke Köln—Düsseldorf und zur Bahn nach Hilden. In Köln ist, unter der Annahme, daß

das neue Gleispaar selbständig von Nippes her eingeführt würde, auf die Bedienung der so umfangreichen Hauptwerkstatt Nippes aufmerksam zu machen, die durch das neue Gleispaar von den übrigen Eisenbahnanlagen abgeschnitten würde, ebenso wie die in Nippes gelegenen Fabriken mit ihren jetzigen und künftig noch wünschenswert werdenden Gleisanschlüssen. Es würden hier Kreuzungen der Stadtebahn mit den Überführungszügen entstehen, denn es ist zu bezweifeln, daß für diese Überführungsfahrten eine schienenfreie Lösung gefunden werden kann, weil eine solche Lösung nicht nur auf große finanzielle, sondern auch auf große Schwierigkeiten hinsichtlich der Stadtanlage [stößt. Auf die mit Einführung der Stadtebahn entstehenden betriebstechnischen Verhältnisse des Bahnhofs Köln einzugehen, ist zwecklos, denn es ist zu bezweifeln, daß für die Aufnahme der Stadtebahn eine Lösung gefunden werden kann, die wirtschaftlich und verkehrstechnisch befriedigt*).

Sind die geschilderten betriebstechnischen Bedenken besonders bezüglich der Bahnhöfe schon so groß, daß jeder Eisenbahner es verstehen muß, wenn die Eisenbahnverwaltung dem Bau der neuen Linie nicht nähertreten kann, sondern die Pflege des Städteverkehrs zwischen Köln und Düsseldorf ablehnen muß, so ergeben sich weiter eine Reihe von verkehrstechnischen Nachteilen, die nicht nur auf den Städteverkehr, sondern teilweise auch auf den inneren Verkehr in den beiden Städten schädlich einwirken.

*) Für Köln könnte allerdings noch in Frage kommen, das neue Gleispaar überhaupt nicht in den Hauptbahnhof einmünden [zu lassen. Man könnte z. B. daran denken, die neue Linie über Gereon in die Kölner Ringbahn, also in den Bahnhof Köln-West einzuführen. Auf technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten stößt auch diese Linienführung. Vor allem ist sie aber verkehrspolitisch verfehlt, weil die Station viel zu ungünstig zur Stadt liegen würde. Die Eisenbahn würde wegen der großen in der Stadt notwendig werdenden Wege vom und zum Bahnhof ihrem Verkehrszweck nur unvollkommen gerecht werden und bei weitem nicht so viel Reisende befördern wie die selbständige Bahn. Das trifft auch zu, wenn die Bahn ihre Endstation völlig selbständig etwa in der Nähe des Hansaringes erhalten würde. — Auf die Frage der Einführung der staatlichen Bahn in die Straßenbahnen braucht nicht eingegangen zu werden, denn das widerspricht der ganzen Natur des staatlichen Eisenbahnbetriebes.

Beim Bau der neuen Linie zwischen den beiden Bahnhöfen würde nämlich der gesamte Städteverkehr in den Bahnhöfen abgefertigt werden müssen. Das hat die früher erörterten Nachteile der erschwerten Abfertigung und des Zeitverlustes zur Folge. Besonders fühlbar wird das in Köln werden. Hier müßte das neue Gleispaar aus zwingenden örtlichen Gründen auf der dem Rhein zugelegenen Nordostseite des Bahnhofes einmünden. Die Reisenden kommen aber aus der Stadt zum weitaus überwiegenden Teil von Westen, von der Domseite her, denn hier münden die wichtigsten Straßen auf das Empfangsgebäude, hier liegen auf dem Bahnhofvorplatz und am Dom die wichtigsten Stationen der Straßenbahnen. Der Strom der Reisenden muß also durch den ganzen Bahnhof quer hindurch und würde hier mit dem übrigen Verkehr zusammenprallen. Ob sich diese Schwierigkeit verkehrstechnisch in dem Empfangsgebäude lösen läßt, muß bezweifelt werden. Auch die Konzentration des Gesamtverkehrs der Ein- und Aussteigenden an je einer Stelle wird sich in Köln besonders fühlbar machen. Hier hat es die Lage des Hauptbahnhofs schon mit sich gebracht, daß die Straßen am Dom an einer ungesunden Konzentration des Verkehrs kranken. Eine Dezentralisation ist hier wie in anderen Großstädten mit allen Mitteln anzustreben. Die Einführung einer selbständigen Städtebahn in die Straßenbahn bewirkt diese für die Entlastung der inneren Stadt so günstige und für die Befruchtung der neuen äußeren Stadtgebiete so segensreiche Verkehrsverteilung. Die Aufnahme des Städteverkehrs in den Hauptbahnhof verzögert dagegen die Entwicklung der neuen äußeren Stadtteile und konzentriert den Verkehr noch schärfer auf den überlasteten Straßen am Dom. Außerdem verdient noch Beachtung, daß die Haltestellen der Straßenbahnen aus örtlichen Gründen teilweise sehr ungünstig zum Hauptbahnhof liegen, so daß vielfach recht bedeutende Wege zwischen der Straßenbahn und dem Bahnhof zu Fuß zurückzulegen sind.

Abgesehen davon, daß die beiden Städte in ihrem inneren Verkehr dadurch geschädigt und das Aufblühen mancher Stadtteile hintangehalten wird, schädigen diese verkehrstechnischen Nachteile aber auch den Städteverkehr selbst, denn

infolge der erwähnten Schwierigkeiten und Zeitverluste wird der Zuspruch zu der neuen Linie geringer, und das ist weiter von schädlichem Einfluß auf die Rentabilität der Bahn.

Die Rücksichten auf die **Wirtschaftlichkeit** beanspruchen aber gerade bei dem Bau eines neuen Gleispaares zwischen den Hauptbahnhöfen Köln und Düsseldorf besondere Beachtung, eine so große, daß es vom wirtschaftlichen Standpunkt ohne weiteres zu verstehen und zu billigen ist, wenn die Eisenbahnverwaltung den Bau des neuen Gleispaares ablehnt.

Die neue Bahn erfordert, wie früher erwähnt, wenn sie als selbständige Bahn ausgeführt und in die Straßenbahnen eingeführt wird, eine Summe von 24 Millionen Mark, wozu für militärische Anlagen noch etwa eine Million hinzukommt. Die Eisenbahnverwaltung würde für die freie Strecke etwa die gleichen Kosten aufzuwenden haben. Dazu kommen aber die Kosten für die Einführungen der Bahn in den Hauptbahnhof Düsseldorf und Köln.

Die Einführung ist in Düsseldorf verhältnismäßig einfach und billig, denn es würde sich hier ohne erheblichen Grunderwerb ein weiteres Gleispaar von der neuen Rheinbrücke von Flehe ab neben die Strecke Düsseldorf-Neuß legen lassen. Es müssen dabei aber eine große Zahl von Straßenbrücken geändert und erweitert werden. Außerdem erfordert die Umgestaltung des Bahnhofes Düsseldorf erhebliche Geldmittel. Insgesamt sind die Mehrkosten für die Einführung des neuen Gleispaares in Düsseldorf mit 1,5 bis 2 Millionen Mark zu veranschlagen.

Viel schwieriger liegen die Verhältnisse für die Einführung des neuen Gleispaares in Köln. Nach der ganzen Lage der Örtlichkeit müßte sich das Gleispaar nordöstlich, also auf der dem Rhein zugelegenen Seite neben die vorhandenen Personengleise der Strecke Köln-Neuß legen. Das erfordert die Durchführung des neuen Gleispaares durch größtenteils bebauten Gelände von dem Nordende von Nippes ab bis in den Personenbahnhof. Wenn hier auch noch einzelne Flächen, insbesondere der Festungsgürtel, nicht bebaut sind, so sind andererseits große Straßenzüge zu überbrücken und ganze Häuserreihen niederzulegen. Inwieweit das im Ent-

stehen begriffene neue Straßennetz, der Bahnhof Nippes, der Umbau der betriebstechnisch unhaltbaren Abzweigung „Groß-Kreuz“ durch die neue Linie ungünstig beeinflusst werden, müßte noch geprüft werden. Unter der Annahme, daß hierfür nicht noch unvorhergesehene hohe Aufwendungen nötig werden, erfordert die Einführung bis zum Bahnhof etwa 6 000 000 M.

Dabei bleibt die Frage ungeklärt, wie das Gleispaar mit seinem Bahnsteig selbständig in dem Bahnhof Köln untergebracht werden kann. Was hier an Raum verfügbar ist oder noch verfügbar gemacht werden kann, ist vollständig ausgenutzt, oder wird nach dem neuen Umbauentwurf völlig ausgenutzt. Nach diesem soll das Inselgebäude entfernt werden, so daß die vier von beiden Seiten her stumpf endigenden Kopfgleise miteinander verbunden werden können. Es ist bekannt, daß diese betriebstechnisch notwendige Umgestaltung mit nicht unerheblichen Nachteilen für die Abfertigung verbunden sein wird. Insbesondere wird die Lage der Wartesäle eine wenig glückliche. Ferner kann noch ein durchgehendes Gleis gewonnen werden, wenn der Bürgersteig der östlichen Parallelstraße Maximin überbaut wird. — auch keine einwandfreie, aber notwendige Lösung der so überaus schwierigen Frage. Mit dieser äußersten Ausnutzung der verfügbaren Fläche wird eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs um etwa 30 % erzielt, mit Rücksicht auf die Verdopplung der Brücke kann die Erhöhung der Leistungsfähigkeit vielleicht noch etwas höher bewertet werden; jeder, der die Bahnhofsverhältnisse Kölns kennt, weiß aber, wie dringend notwendig die Erweiterung schon für den jetzigen Verkehr ist, und wird zugeben, daß man der Eisenbahnverwaltung nicht zumuten kann, in diesen schwierigen Bahnhof auch noch einen Sonderverkehr von täglich etwa 70 und stellenweise auch 100 Lokalschnellzügen des Städteverkehrs aufzunehmen. Die Eisenbahnverwaltung müßte also außerhalb des Rahmens der jetzt in Angriff genommenen Erweiterung für das neue Gleispaar eine besondere Anlage schaffen. Die Kosten hierfür können ohne einen genauen Entwurf nicht angegeben werden; sie betragen jedenfalls auch mehrere Millionen Mark. Auch die Ein-

führung des Gleispaars an anderer Stelle, etwa in Köln-West, würde außer den erwähnten 6 000 000 Mk. noch erhebliche Opfer verlangen.

Insgesamt ergibt sich, daß die Einführungen in Köln und Düsseldorf nach den heutigen Grundstückspreisen und der heutigen Straßenanlage und Bebauung mindestens eine Sonderausgabe von 10 000 000 Mk. erfordert. Das ist eine Steigerung des Anlagekapitals um etwa 40 0/0, die mit jedem Jahr späterer Ausführung größer wird. Dieser Erhöhung des Anlagekapitals steht eine geringere Einnahme gegenüber als sie die selbständige Städtebahn haben würde, weil diese den Verkehr in beiden Städten nicht an je einer Stelle, sondern an einer Fülle von Haltestellen in bequemster Weise aufsaugt und abgibt.

Die Eisenbahnverwaltung müßte also für ein Unternehmen, das nicht das Gleiche leistet, wie eine selbständige Städtebahn, ein viel höheres Anlagekapital aufwenden. Da nun die Rentabilität der selbständigen Bahn nach früherem auch nur eine bescheidene sein wird, so müßte die Eisenbahnverwaltung, also der Staat, damit rechnen, daß er sein Anlagekapital ebensowenig verzinst wie bei den Berliner Stadt- und Vorortbahnen. Daß das der Staat vom allgemeinen staats- und volkswirtschaftlichen Standpunkt nicht tun kann, zumal das Verkehrsbedürfnis durch eine selbständige Städtebahn besser und billiger zu befriedigen ist, ist einleuchtend.

Abgesehen von allen diesen Gründen, die die Eisenbahnverwaltung abhalten müssen, die neue Verbindung zu schaffen, wird für sie als Aufsichtsbehörde gerade mit Rücksicht auf die Förderung der Städte auch der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß die neue Bahn bei Ausführung durch die Eisenbahnverwaltung erst manches Jahr **später** fertig wird, als wenn sie als selbständiges Unternehmen gebaut wird. Jeder Zeitverlust ist hier aber gleichbedeutend mit einem wirtschaftlichen Verlust für Düsseldorf und Köln und die rheinisch-westfälische Industrie. Für die selbständige Bahn liegen die Entwürfe fertig vor, sie brauchen nur genehmigt zu werden, dann kann mit dem Bau sofort begonnen und der

Betrieb im Jahre 1912 eröffnet werden. Bei Ausführung durch die Eisenbahnverwaltung würde sich aber die Inangriffnahme des Baues durch die Entwurfbearbeitung und die Verhandlungen im Parlament über die Geldbewilligung noch sicher um zwei Jahre verzögern und die Bauausführung selbst würde, weil sie viel schwieriger und teurer ist, auch mehr Zeit erfordern.

Das soll kein Vorwurf gegen die Eisenbahnverwaltung sein. Im Gegenteil möge diese Gelegenheit wahrgenommen werden, um weiteren Kreisen anzudeuten, welche Schwierigkeiten die Eisenbahnverwaltung bei ihren Erweiterungen zu überwinden hat.

Es handelt sich hier nicht allein um den Städteverkehr zwischen Köln und Düsseldorf, sondern um den Gesamtverkehr, den Güter- und den Personenverkehr und bei jeder dieser beiden Hauptklassen um eine Reihe von Unterarten. Diese verschiedenen Verkehrsarten sind ständig im Steigen begriffen, sie erfordern jede für sich eine besondere Weiterbildung der Eisenbahnanlagen und der Bahnhöfe. Die Aufstellung der Entwürfe stößt also schon auf große Schwierigkeiten, die durch die notwendige Rücksichtnahme auf die Straßen, die Bebauung und die Fortifikation noch besonders verwickelt werden. Sodann werden für die Umgestaltung der Bahnanlagen sehr erhebliche Geldmittel erforderlich. Bei der schwierigen Entwurfbearbeitung und den hohen Geldsummen ist es selbstverständlich, daß allein schon durch die ständigen Beratungen zwischen den städtischen, militärischen und Eisenbahnbehörden und durch die Verhandlungen mit den gesetzgebenden Körperschaften Jahre vergehen, ehe ein brauchbares Projekt zum Ausreifen gebracht werden kann. Die Bauausführung erfordert aber bei diesen gewaltigen Anlagen und den schwierigen Umbauten unter Aufrechterhaltung des Betriebes auch wieder Jahre bis zur Vollendung; denn für den Güterverkehr müssen Verschiebebahnhöfe größten Stiles angelegt werden, wie Bahnhof Eifeltor, der schon fertig ist, und Kalk-Nord, der der Vollendung naht; die neuen Verschiebebahnhöfe müssen mit den Ortsgüterbahnhöfen und den freien Strecken in Verbindung gesetzt werden, dadurch sind umfangreiche Gleisentwicklungen, in diesem Fall außerdem

der Bau einer neuen Rheinbrücke (der Südbrücke) erforderlich; im Personenverkehr ist der Hauptbahnhof, dessen schwierige Betriebsverhältnisse bekannt sind, im Betrieb umzubauen. Dazu kommt der Ausbau zweier großer Abstellbahnhöfe, die noch umfangreicher sind, als der Personenbahnhof, und der schwierige Neubau der alten Rheinbrücke. Es ist also unberechtigt, der Eisenbahnverwaltung daraus einen Vorwurf zu machen, daß sie so viele Jahre braucht, bis die Bahnanlagen bei Köln den Ansprüchen des Verkehrs entsprechend erweitert und umgestaltet sind.

ABSCHNITT IV.

Wer soll die Städtebahn Köln—Düsseldorf bauen?

Die Frage, wer nun die dringend notwendige Städtebahn zwischen Düsseldorf und Köln bauen soll, ist nach den Ausführungen der vorigen Abschnitte zunächst vom Standpunkt des **Staates** dahin zu beantworten, daß der Staat — die Staatseisenbahnverwaltung — nicht zur Befriedigung dieses lokalen Verkehrsbedürfnisses herangezogen werden sollte, denn abgesehen von allen betriebs- und verkehrstechnischen Nachteilen der Verquickung der Städtebahn mit dem Fernbahnnetz widerspricht der Bau den finanziellen Interessen des Staates.

Da hiermit, wie oben erörtert, auch die Furcht vor einem etwaigen Gewinnausfall als irrig erwiesen ist, könnte als einziges Bedenken, das die Staatseisenbahnverwaltung etwa haben könnte, die Befürchtung vor dem Entstehen eines Durchgangsverkehrs geltend gemacht werden. Da die Frage des Durchgangsverkehrs früher nur kurz gestreift worden, aber von großer allgemeiner Bedeutung für die Staatseisenbahnen und die Städtebahnen ist, soll an dieser Stelle näher darauf eingegangen werden. Scheinbar liegt nämlich gerade bei Köln—Düsseldorf der sonst so seltene Fall vor, daß mehrere Städtebahnen vorhanden sind, die nach einem flüchtigen Blick auf eine Karte anscheinend zusammenstoßen.

Es möge nun nicht nur mit der Rheinuferbahn Bonn—Köln, sondern auch noch mit der angeregten Bahn Düsseldorf—Dortmund gerechnet werden. — Hier scheint eine durchgehende Verbindung Bonn—Dortmund zu entstehen.

Betrachtet man zunächst je zwei Bahnen getrennt, so ist die Furcht vor Einrichtung eines direkten Verkehrs Düsseldorf—Bonn unbegründet. Verkehrspolitisch ist der Verkehr in den Verkehr von Düsseldorf nach Köln und in den Verkehr von Bonn nach Köln scharf zu trennen. Dieser Verkehr ist bei der großen Bedeutung Kölns viel wichtiger als der Durchgangsverkehr von Düsseldorf nach Bonn. Wer diesen geringen Durchgangsverkehr pflegen wollte, müßte den viel wichtigeren Endverkehr vernachlässigen.

Der Durchgangsverkehr läßt sich aber auch betriebstechnisch kaum ermöglichen, da die geringe Fahrgeschwindigkeit über die Straßenbahnlinie in Köln einen zu großen Zeitverlust bedingt, denn die Fahrzeit am Rhein entlang durch das Weichbild Kölns würde mindestens 30 Minuten erfordern, und dazu müßte aus Betriebsrücksichten noch ein Sicherheitsaufenthalt von etwa 5 Minuten hinzukommen. Die Gesamtfahrzeit Bonn—Düsseldorf würde damit etwa 1 Stunde 50 Minuten betragen. Demgegenüber könnte die Fahrzeit auf der Staatseisenbahn zwischen Düsseldorf und Bonn auf 1 Stunde 10 Minuten bemessen werden, besonders auch deshalb, weil durch die Städtebahnen der Bahnhof Köln entlastet wird.

Es könnte ferner an den Ausflugsverkehr von Düsseldorf nach dem Siebengebirge gedacht werden. Aber auch diesen können die beiden Bahnen, selbst wenn sie es wollten, nicht übernehmen, denn die Reisenden wollen nicht nach Bonn, sondern noch weiter, vor allem nach Königswinter auf der andern Seite des Rheins. Die Strecke Düsseldorf—Königswinter wird aber auf der Eisenbahn über Deutz in 1 Stunde 23 Minuten zurückgelegt, während man auf den Städtebahnen allein, um nach Bonn zu gelangen, schon 1 Stunde 50 Minuten brauchen würde.

Verbieten diese verkehrspolitischen Rücksichten schon die Einrichtung und Pflege des Durchgangsverkehrs auf Kosten des viel wichtigeren Endverkehrs, so kommt noch hinzu, daß die Bau- und Betriebsverhältnisse auf der Bahn Köln—Düsseldorf wesentlich andere sein werden als sie auf der Rheinuferbahn sind. Die Rheinuferbahn ist gebaut für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km, Köln—Düsseldorf muß für 100 km gebaut werden: die eine hat auf der freien

Strecke Halbmesser von 300 bis 350 m, die andere soll Halbmesser unter 2000 m nicht erhalten. Köln—Bonn wird auf der freien Strecke mit hochgespanntem Gleichstrom betrieben, während bei Köln—Düsseldorf einphasiger Wechselstrom anzuwenden wäre. Ferner bedient die Rheinuferbahn auch die Zwischenorte und den Güterverkehr, was bei der Schnellbahn Düsseldorf—Köln ganz ausgeschlossen ist.

Die verkehrspolitischen, baulichen und betriebstechnischen Verhältnisse drängen also direkt dazu, die beiden Bahnen unbedingt gegenseitig abzuschneiden, selbst wenn ihre Gleise etwa an der Rheinbrücke in Verbindung stehen sollten. — Noch schärfer wird die Trennung natürlich dann zum Ausdruck kommen, wenn die Bahn Köln—Düsseldorf nicht am Rhein entlang, sondern über den Ring geführt wird.

Dagegen würden sich hinsichtlich der betriebstechnischen Ausgestaltung die Bahn Köln—Düsseldorf und die angeregte Bahn Düsseldorf—Dortmund wenigstens auf der freien Strecke voraussichtlich ähnlich sein. Über die Einführung dieser Linie in Düsseldorf ist noch nichts bekannt geworden, ein Entwurf dürfte überhaupt noch nicht aufgestellt sein. Jedenfalls dringen die beiden Bahnen aber von verschiedenen Seiten her in die Stadt ein und der Durchgangsverkehr müßte auf etwa 5 km Länge durch die städtische Bebauung hindurchgeführt werden.

Betrachtet man die beiden oben geschilderten Möglichkeiten, wie die Bahn Dortmund—Düsseldorf durch die Städte hindurchgebracht werden könnte, so ist es ohne weiteres selbstverständlich, daß bei *s t r a ß e n b a h n*mäßiger Durchführung durch die Städte von einem Durchgangsverkehr nicht die Rede sein kann, weil nicht nur die Schnellzüge, sondern sogar die Personenzüge der Staatsbahn eine kürzere Fahrzeit haben würden. Bei der andern außerordentlich hohe Geldopfer erfordernden Durchführung als *H o c h -* oder *T i e f b a h n* würden die Züge der neuen Bahn zwischen Düsseldorf und Dortmund eine Fahrzeit von etwa 110 Minuten haben gegen rd. 80 Minuten auf der Staatsbahn, selbst wenn man für die neue Bahn eine wesentlich größere in diesem Fall aber unwirtschaftliche Höchstgeschwindigkeit zugrunde legt als sie auf der Staatsbahn besteht, denn die

Fahrzeit würde durch den Aufenthalt an den vielen Stationen, von denen in jeder Stadt mehrere vorzusehen sind, wesentlich verlängert werden. Dann würde aber in Düsseldorf die als Hoch- oder Tiefbahn einzuführende Bahn von Dortmund auf die als Straßenbahn eingeführte Städtebahn nach Köln stoßen, und selbst wenn man den aus finanziellen Gründen kaum diskutierbaren Fall annimmt, daß die Bahn durch ganz Düsseldorf als Hoch- oder Tiefbahn hindurchgeführt würde, würde sich ein Durchgangsverkehr nicht entwickeln können, weil dann bis Köln gegenüber der Fahrzeit auf der Staatsbahn nochmals etwa 10 Minuten mehr erforderlich würden. Bedenkt man, wie ungeklärt die Frage der Bahn Düsseldorf — Dortmund noch ist, welche Kosten sie bei stadtbahnmäßiger Durchführung durch die Städte erfordert, bedenkt man weiter, daß die Eisenbahnverwaltung und der Minister der öffentlichen Arbeiten es vollständig in der Gewalt haben, den durchgehenden Zugverkehr als Aufsichtsbehörden nicht zu genehmigen, außerdem aber sich das Ankaufsrecht vorzubehalten, so hat die Furcht vor dem etwaigen Entstehen eines Durchgangsverkehrs wirklich keine Berechtigung. Von einem Durchbrechen des staatlichen Eisenbahnmonopols kann nach den ganzen betriebstechnischen und verkehrspolitischen Verhältnissen und in Ansehung der gesetzlich festgelegten Machtstellung der Eisenbahnbehörden als Aufsichtsbehörden nicht die Rede sein. Einer solchen etwaigen Furcht gegenüber — die man der Eisenbahnverwaltung eigentlich gar nicht unterstellen dürfte, denn sie ist eines großen Staatsunternehmens nicht würdig — kann nicht scharf genug hervorgehoben werden, wie die Gesamtverhältnisse liegen, nämlich:

1. Es ist zwischen Köln und Düsseldorf ein äußerst starkes Verkehrsbedürfnis vorhanden,
2. dieses Verkehrsbedürfnis wird von der Staatseisenbahnverwaltung nicht genügend befriedigt,
3. es entstehen dadurch schwere Schädigungen, der beiden Städte, der rheinisch-westfälischen Industrie, und damit der deutschen Volkswirtschaft,
4. es muß mit dem vollkommensten Mittel Abhilfe geschaffen werden und
5. die Abhilfe muß sofort geschaffen werden.

Da nun die Staatseisenbahnverwaltung die Forderungen zu 4 und 5 nicht erfüllen kann, erwächst ihr aber nicht nur die Pflicht, ein anderes den Forderungen voll gerecht werdendes Verkehrsunternehmen nicht zu verzögern, sondern im Gegenteil die Pflicht, ein solches Unternehmen mit allen Mitteln zu fördern, damit die durch die ungenügende Verkehrspflege entstandenen Schäden beseitigt werden.

Ist hiermit die Frage vom Standpunkt des Staates erledigt, so ergibt die Prüfung vom Standpunkt der beiden Städte ebenfalls, daß für sie der Bau durch den Staat wenig vorteilhaft ist. Für den Bau durch den Staat könnte nur der Umstand sprechen, daß diese Lösung für die Städte die bequemste ist. Demgegenüber sprechen alle jene früher erörterten Bedenken gegen den Bau durch den Staat. Der gesamte Verkehr würde in jeder Stadt an einer Stelle — vielleicht auch noch an einer Vorstation — aufgenommen und ausgeschüttet. Wegen der verschiedenen schädlichen Folgen dieser Konzentration gegenüber der großen Anzahl von Stationen, die die selbständige Städtebahn erhalten würde, sei auf die früheren Ausführungen verwiesen. Ferner würde die Staatseisenbahnverwaltung wegen der schwierigeren Entwurfbearbeitung und Bauausführung und wegen der nicht zu vermeidenden langen Verhandlungen die Bahn erst mehrere Jahre später fertigstellen können.

Vor allem aber würden die Städte keinen Einfluß auf die Betriebsführung haben. Was das gerade hier bedeutet, sei — auf die Gefahr von Wiederholungen — kurz dergestalt zusammengefaßt, daß die Garantien aufgezählt werden, die im Interesse der beiden Städte und der rheinisch-westfälischen Industrie von der Eisenbahnverwaltung erbeten werden müßten: Die notwendige Zahl von Zügen wird auch bei lebhafter Verkehrssteigerung gefahren, an dem starren Fahrplan wird festgehalten, er wird auch nicht durch eine etwaige Benutzung der neuen Strecke zu andern Verkehrsarten durchbrochen, Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr werden zu so großen Ausnahmen gehören, wie das bei den einfachen Betriebsverhältnissen einer selbständigen Bahn der Fall sein würde; diese Forderungen werden nicht nur jetzt, sondern für alle Zeiten erfüllt; die dazu berufenen

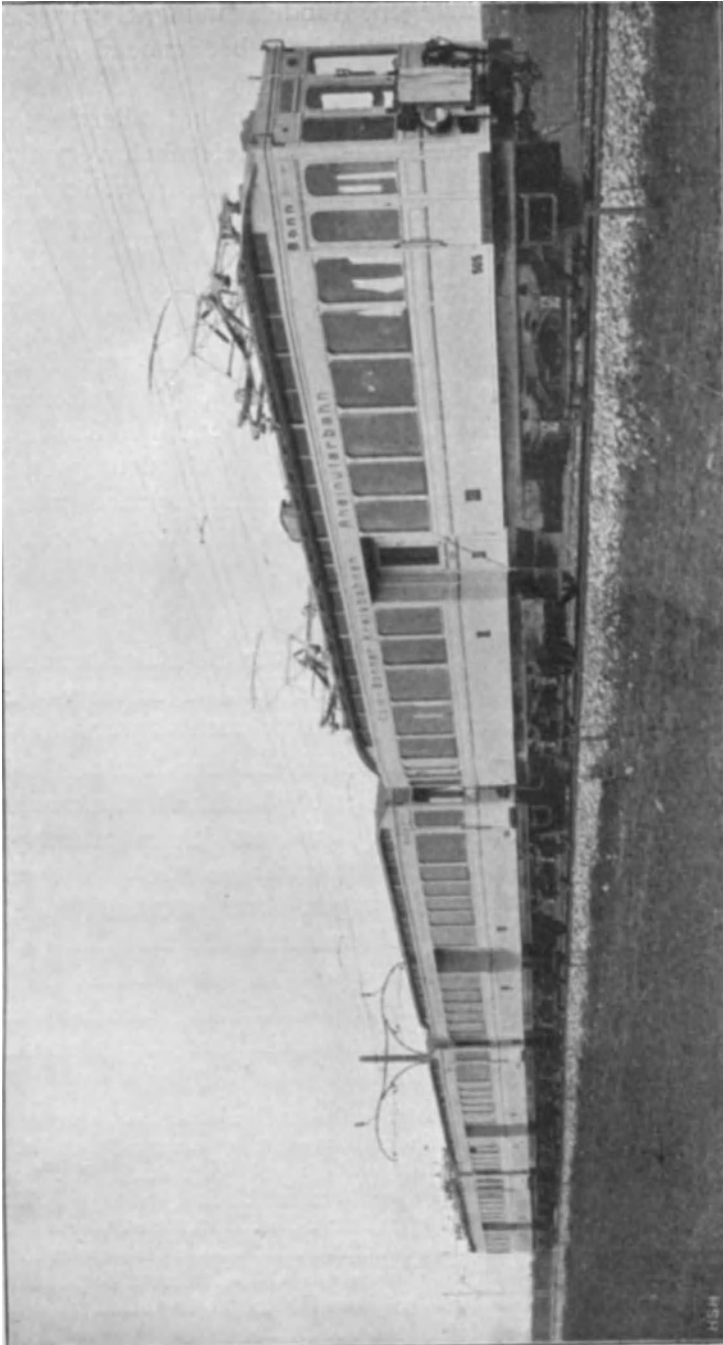


Abb. 7.
Vierwagenzug der Rheinuferbahn Köln—Bonn.

Kreise Stadtverwaltungen, Handelskammern, wirtschaftlichen Ausschüsse — erhalten einen bestimmenden Einfluß auf die Betriebs- und Verkehrsführung*).

Die Aufzählung dieser Forderungen hat allerdings nur theoretischen Wert, denn die Staatseisenbahnverwaltung kann den Städten keine Garantien geben; wohlwollende Prüfung der Wünsche ist das einzige, was zugesagt werden kann — und dabei bleiben als schädigend für die Städte immer noch die verkehrspolitischen Nachteile und der Zeitverlust bestehen.

Es kann für die Städte demgemäß keinem Zweifel unterliegen, daß sie den Bau durch die Staatseisenbahnverwaltung nicht erstreben dürfen, sondern den Bau in der oben skizzierten Form in Verbindung mit dem privatem Unternehmungsgeist selbst in die Hand nehmen müssen. Dann sind sie und bleiben sie Herren in dieser so brennenden Frage ihrer ganzen Entwicklung.

Zum Schluß möge die Frage, wer die Bahn bauen soll — Staat oder Städte? — noch kurz vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt beleuchtet werden:

Hier ist zunächst zu bemerken, daß der Bau durch den Staat dem Grundgesetz der Wirtschaftlichkeit direkt widerspricht, nämlich dem Gesetz, daß mit dem kleinsten Aufwand von Mitteln das Größte erreicht werden muß. Die selbständige Städtebahn leistet wegen ihrer eigenartigen Einführung in die Städte das Vollkommene, die Eisenbahn aber nicht, sie wird den Verkehr also nicht so wecken; sie erfordert aber wesentlich höhere Geldmittel. Das ist nicht nur zu beklagen vom Standpunkt der Staatsfinanzen, sondern

*) Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses nach dem amtlichen Bericht zu dieser Frage wie folgt geäußert: „Es sei auch ernstlich erwogen worden, ob nicht im Fall Cöln—Düsseldorf zweckmäßigerweise der Staat eingreife, da er vielleicht in absehbarer Zeit dritte und vierte Gleise bauen müsse. Es könne indes zweifelhaft sein, ob die Staatsbahn in der Lage sei, auf diesen Gleisen neben dem allgemeinen Verkehr noch einen solchen Schnellbahnverkehr einzurichten, und wie lange er dazu in der Lage sein würde.“

auch deswegen, weil darunter das Wirtschaftsleben der beiden Städte und des Industriebezirkes leidet. Aus diesem Grunde ist auch der Zeitverlust, der beim Bau durch den Staat nicht zu vermeiden ist, eine Schädigung der deutschen Volkswirtschaft.

Dazu kommt als zurzeit besonders erschwerende hinzu, daß unsere Staatsfinanzen es kaum gestatten, ein Kapital von 34 000 000 M. und vielleicht ein noch größeres, für ein Verkehrsunternehmen aufzuwenden, das zwar 24 000 000 M. in absehbarer Zeit verzinsen wird, nicht aber das höhere Kapital, zumal damit weniger erreicht wird. Wird dagegen das Unternehmen durch die Städte geschaffen, so steht für das dann niedrigere Kapitalbedürfnis das Privatkapital zur Verfügung. Dieses hat sich bereits erboten, das Unternehmen zu finanzieren, selbst wenn sich die Städte an der Finanzierung nicht oder nur in engen Grenzen beteiligen sollten.

Das Privatkapital würde sich hier in einer Zeit wirtschaftlicher Depression an einem Unternehmen betätigen können, das einer ganzen Reihe von Industrien lohnende Arbeit gewährt; außer der elektrotechnischen mögen hier besonders die Baugewerbe, die Großeisenindustrie genannt werden, der außer dem Oberbau vor allem die neue Rheinbrücke zufallen würde, ferner die Kupferwerke und die Wagenbauanstalten. Diese Belebung der Volkswirtschaft ist in unserer Zeit nicht als gering einzuschätzen, denn diese erste Städtebahn wird das Interesse an der Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse anregen und engherzigen Beklemmungen gegenüber möge betont werden, daß hier der deutschen Technik und Wirtschaft die Möglichkeit gegeben wird, die elektrischen Schnellfahrversuche in die Praxis umzusetzen, und das wird sie auch stärken im Wettbewerb gegen das Ausland.

Mitternacht

12

Düsseldorf

Neuss

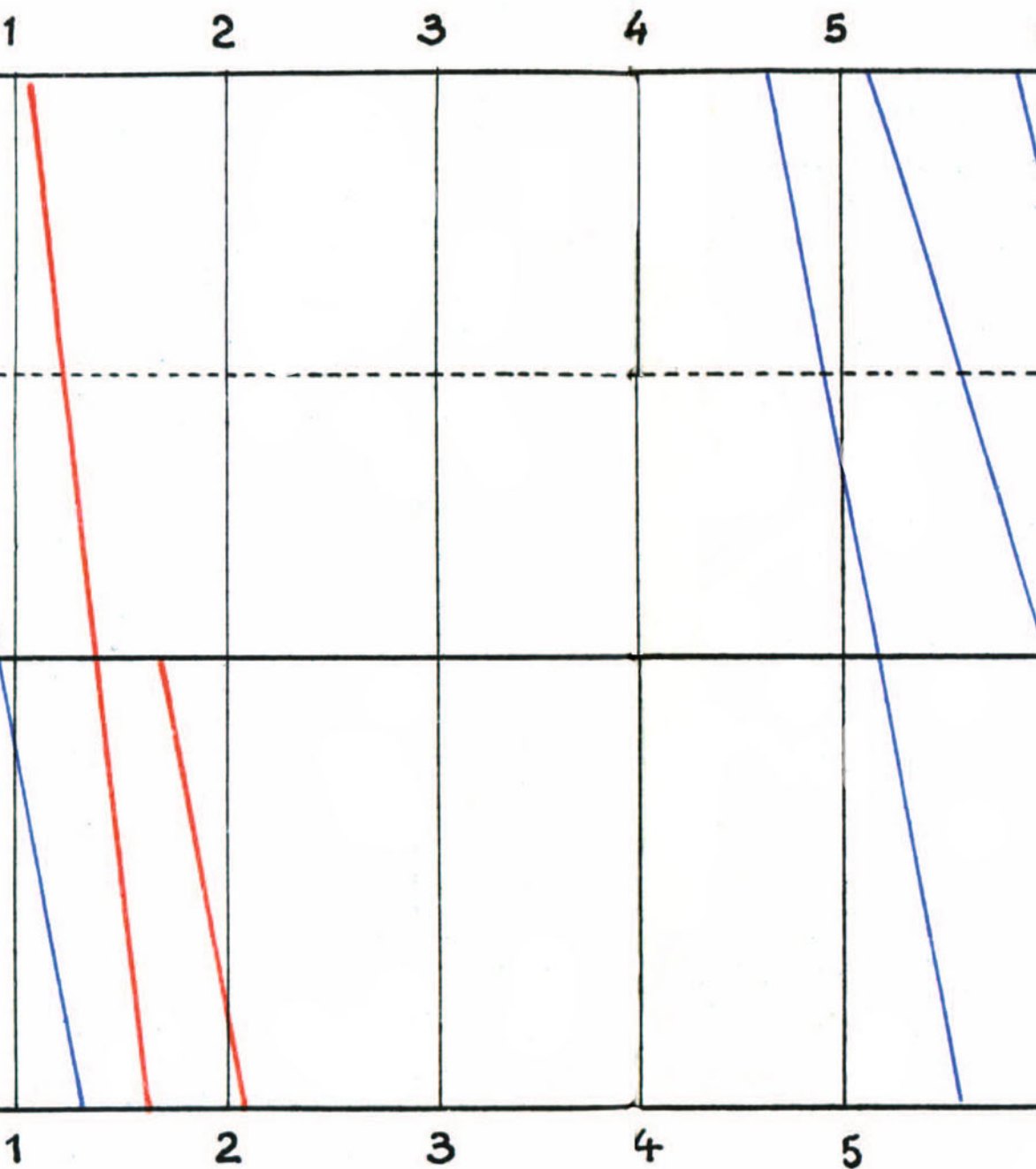
Opladen

Köln

12



FAHRPLAN D

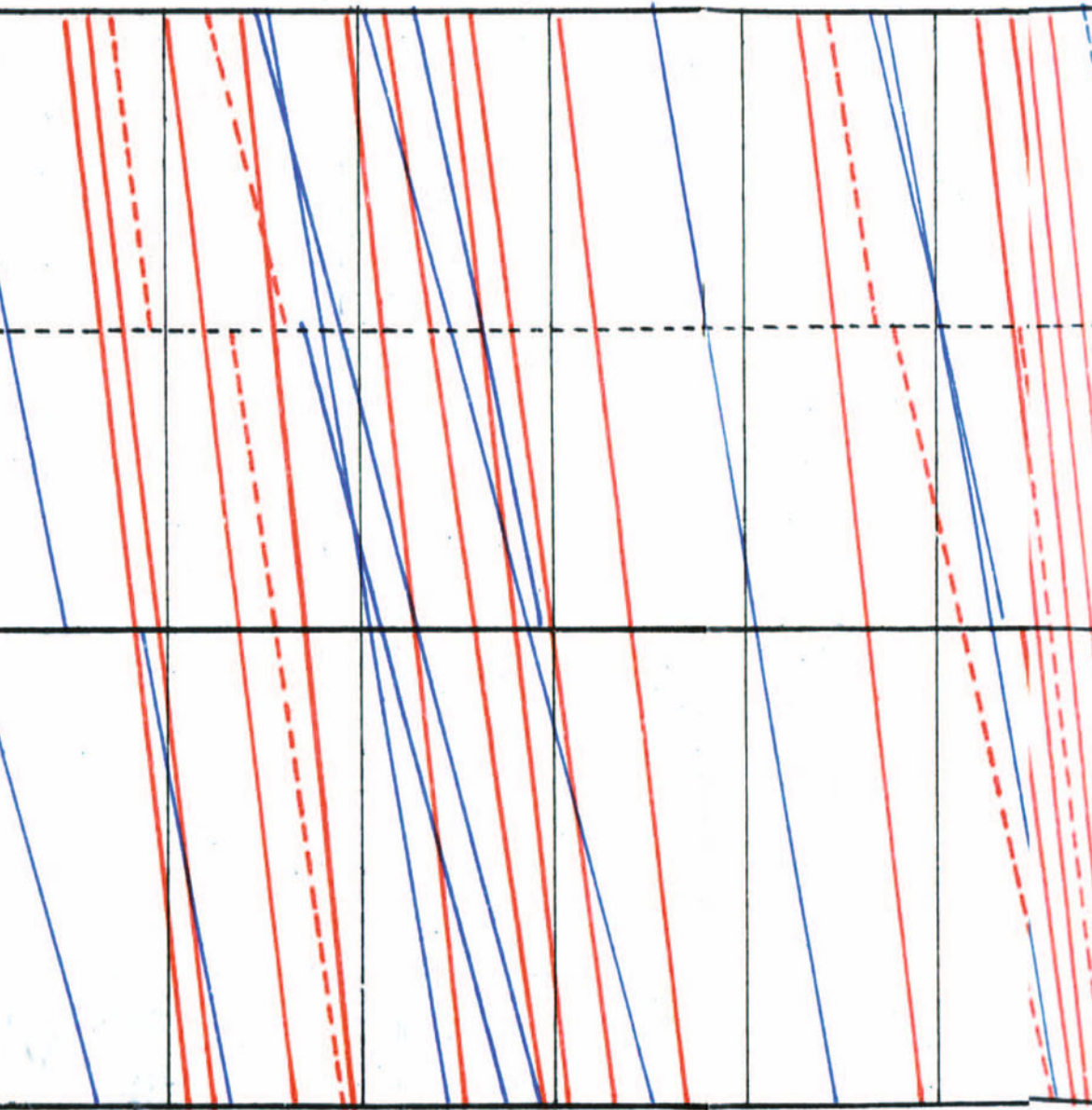


Schnell:

ER EISENBAHNLINIEN FÜ

M

7 8 9 10 11



7 8 9 10 11

←

ige

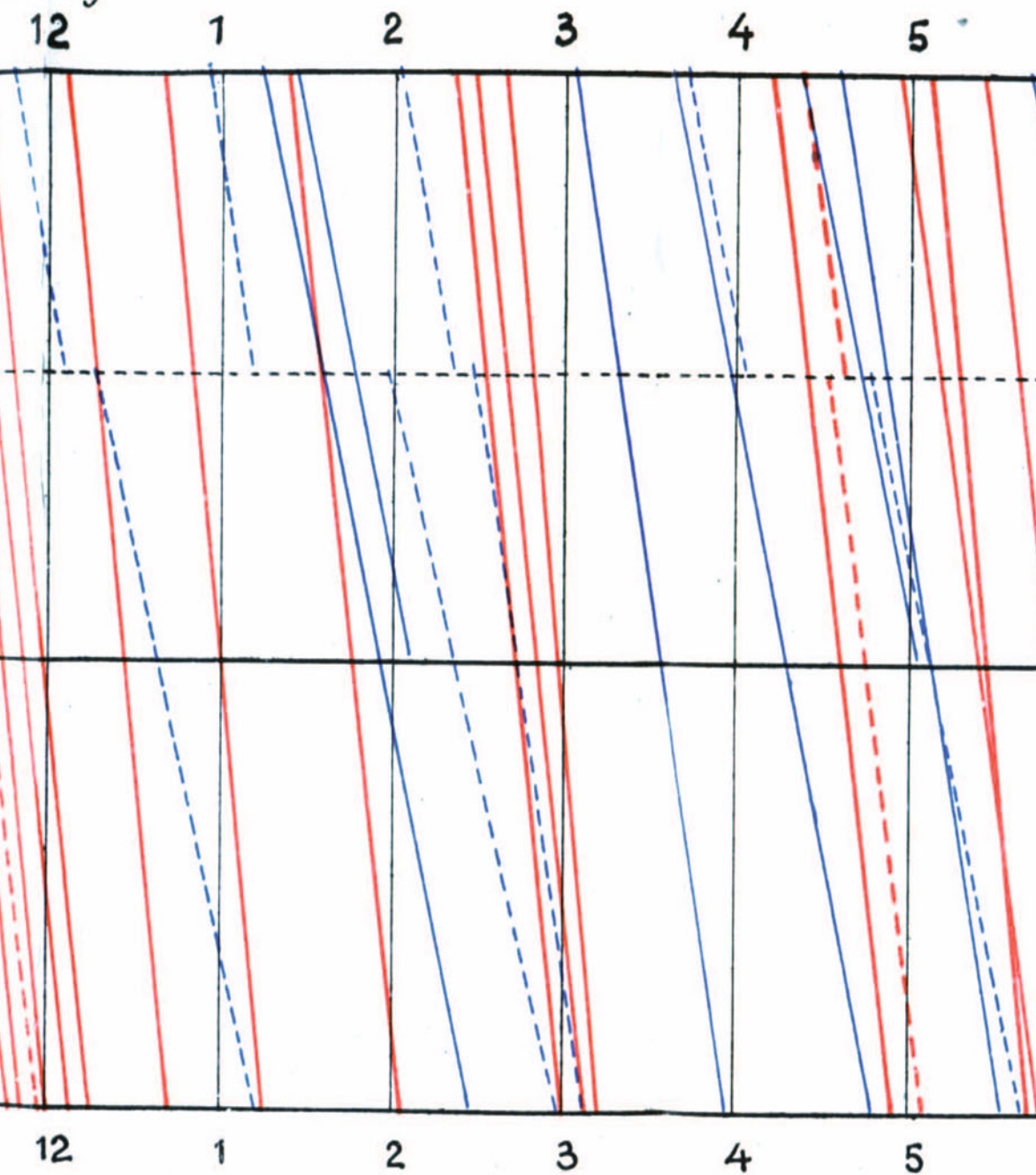


über Mühlheim u. Opladen

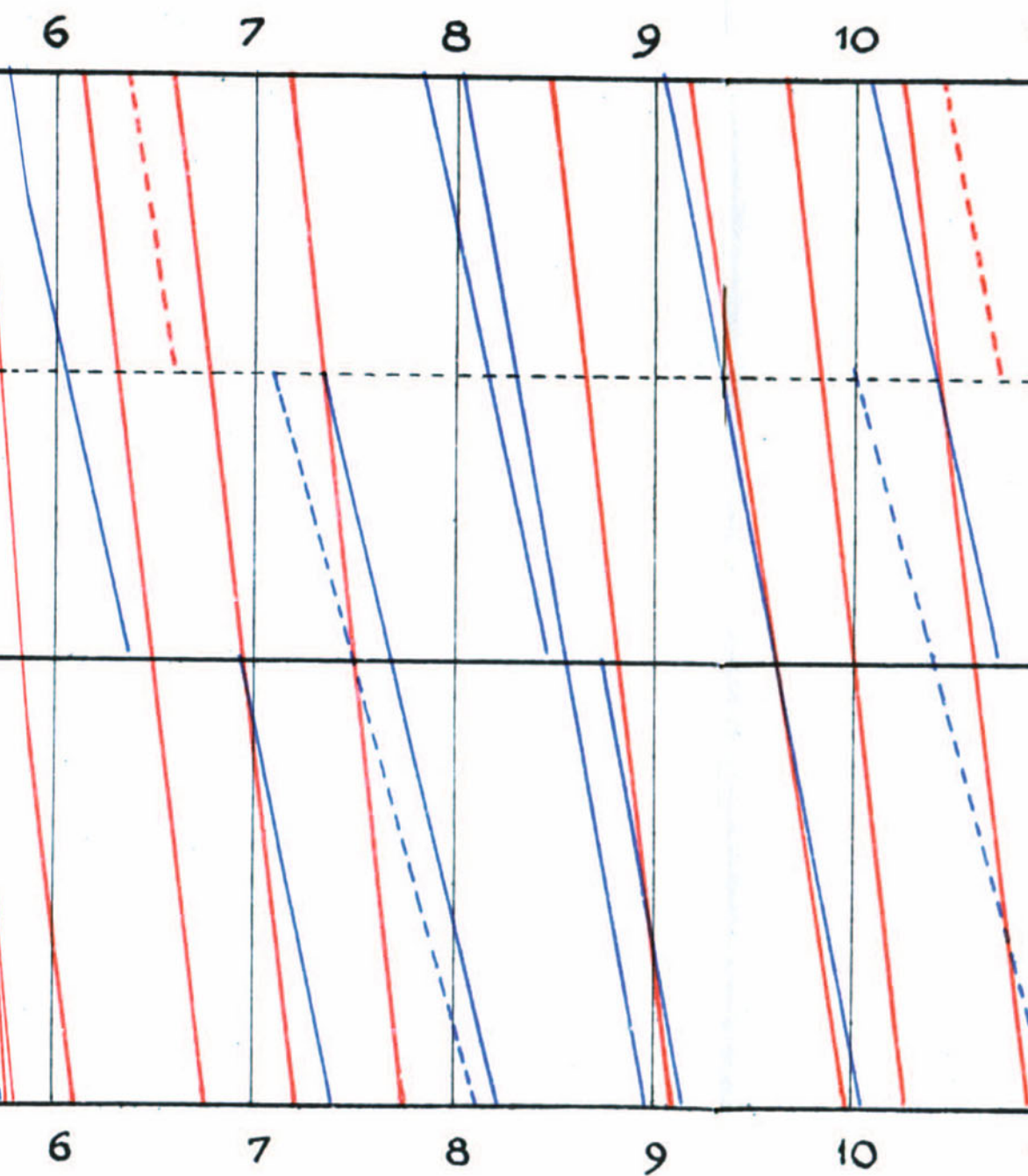
„ Neuss

FÜR DIE RICHTUNG DÜSSELDORF

Mittag



LDORF-KÖLN



----->

nu. Opladen

Mitternacht

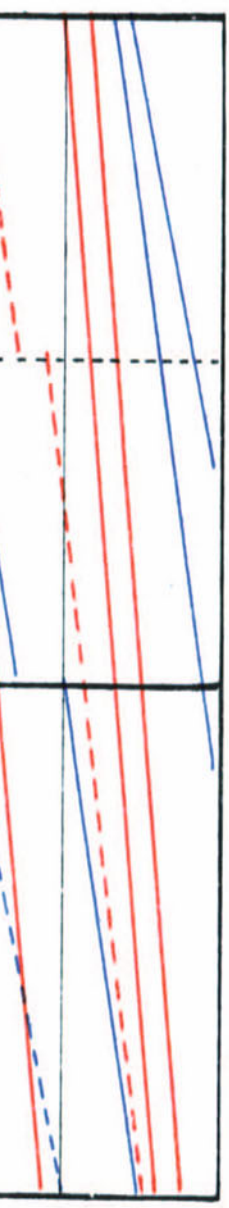
11 12

Düsseldorf

Neuss

Opladen

Köln



11 12