

ung.

1915

21. Juli

## Die Verteuerung des Verkehrs.

Von einem Mitgliede des Zweckverbandes.

Wenn die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn vor dem Abschluß ihrer Verträge nur halb so viel Geschick und Ueberlegung anwenden wollte wie bei ihren Bemühungen, sich bestehenden Vertragsverpflichtungen zu entziehen, würde es um ihr Verhältnis zu den Groß-Berliner Gemeinden sicherlich besser bestellt sein. Da hat sie während des Streites mit der Stadtgemeinde Berlin einigen Vororten weitreichende Zugeständnisse gemacht, um eine Verlängerung der Zustimmungsverträge zu erreichen und das Erwerbsrecht der Stadt Berlin zu erschweren. Dann hat sie, als Berlin unter dem Druck des Zweckverbandes ihr den Fortbestand über das Jahr 1919 hinaus ermöglichte, hierfür 23 Millionen Mark bezahlt, und nun, wo die finanziellen Folgen dieser Vereinbarungen nach beiden Seiten sichtbar werden und den Aktionären die Dividende zu schmälern drohen, soll der Zweckverband helfen und durch Genehmigung der als besonders schleunig jetzt in der Kriegszeit durchzuführenden Tarifierhöhung der Straßenbahn eine Jahresmehrerinnahme von etwa 7—8 Millionen Mark auf Kosten der breiten Masse der Groß-Berliner Bevölkerung zuführen.

Der Zeitpunkt ist nicht ungeschickt gewählt. Unsere Gedanken sind mit größeren Dingen beschäftigt, und statt der Landarten von Kurland, Galizien und Polen greift man vielleicht unlustig zu einem Stadtplan von Groß-Berlin, um festzustellen, welche unendliche Zahl von Verkehrsbeziehungen der neue Streckentarif der Straßenbahn um 50 und 100 v. H. verteuert.

Aber die Mitglieder des Verbandsausschusses werden sich trotzdem dieser Pflicht unterziehen und dann hoffentlich bald zu einer runden und netten Ablehnung der Wünsche der Straßenbahn gelangen, die weder in der Kriegslage berechtigt sind, noch durch das Zugeständnis eines ganz geringfügigen Umsteigeverkehrs irgendwie aufgewogen werden. Gewiß hat der Kriegszustand dem Unternehmen einige Lasten auferlegt, aber ihr Verkehrsrückgang ist verschwindend gering gegenüber etwa dem Rückgang der Hochbahn- und der Omnibusgesellschaft, und die Burgfriedensgeduld unserer Bevölkerung und die Nachsicht der Behörden haben es der Straßenbahn sogar ermöglicht, wie sie selbst zugibt, den Einnahmesatz für das gefahrene Wagenkilometer in Kriegszeiten zu erhöhen. So begnügen wir uns zurzeit mit einer mangelhaften, zuweilen das Leben gefährdenden Verkehrsbedienung in vollgepfropften Wagen, deren Unterhaltungszustand zum Teil höchst mangelhaft und an so manchem der Unfälle schuld ist, und wir begnügen uns mit einem recht mangelhaft ausgebildeten Schaffnerpersonal, das weder die eigene Strecke hinreichend kennt, noch über andere Steden Auskunft geben kann. Wir nehmen alles in Geduld hin und sollen dafür nun auch ruhig die Zumutung hinnehmen, die Rente ihres Aktienkapitals, die doch immerhin im letzten Jahre noch 6 v. H. betrug, weiter zu erhöhen. Gar manches Aktienunternehmen muß seinen Betrieb aufrechterhalten und die sozialen Kriegslasten tragen, obwohl es im Kriegsjahr ganz ertraglos geblieben ist. Die Erhöhung soll in der Kriegszeit zwar eingeführt werden, aber es folgt aus der Begründung, daß sie dauernd bleiben soll und eine alsbaldige Erhöhung der Tarife der anderen Verkehrsgesellschaften, insbesondere der Hochbahn, zur Folge haben wird.

Es ist in der Öffentlichkeit so dargestellt worden, als ob diese Tarifierhöhung am 1. Januar 1920 ohnehin gekommen wäre. Das ist falsch. Die von der Stadt Berlin für das Jahr 1920 zugestandene Tarifierhöhung sieht ganz anders aus, hier konnte man wenigstens bis zu 10 Kilometer für 15 Pf. fahren. Dann aber war sich auch Berlin darüber klar, daß dieses Zugeständnis im Berliner Vertrag nicht schon die Tarifierhöhung im Gefolge habe. Insbesondere hat der damalige Stadtverordnete Geheimrat Cassel bei der Annahme dieser Vertragsbestimmung beruhigend