

# Die Tarifwünsche der Großen Berliner.

Von

Geh. Rechnungsrat W. A. Schulze.

Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen hat — wie in der „Post. Ztg.“ mitgeteilt, — in seiner jüngsten Sitzung die nachfolgende Entscheidung angenommen:

Die Straßen- und Kleinbahnen sind in ihrer großen Mehrzahl an feste Tarife gebunden, die den 90er Jahren entstammen. Diese Tarife sind heute völlig unzureichend, da die Ausgaben bereits vor dem Kriege um mehr als 50 v. H. gestiegen waren und nach dem Kriege erheblich weiter steigen werden. Ein wirtschaftlicher Verfall der Bahnen und damit eine Schädigung des öffentlichen Verkehrs ist im allgemeinen nur aufzuhalten durch baldige Festsetzung des Mindesttarifs auf 15 Pfennig, unter entsprechender Erhöhung der Vergünstigungstarife.

Auffallen muß es insbesondere, daß zu den Straßenbahn-Unternehmungen, die über die Unzulänglichkeit ihrer Tarife klagen zu dürfen vermeynen, die aber vor dem Kriege 8 und mehr v. H. Jahresdividende an ihre Aktionäre verteilt haben, vor allen die Große Berliner Straßenbahn gehört, die, wie bekannt, schon vor Jahresfrist Tarifierhöhungen beantragte, auf diesen Antrag von dem Zweckverbanne Groß-Berlin aber zunächst eine glatte Ablehnung erhalten hatte. Die von der Straßenbahn damals gewünschten Tarifierhöhungen waren jedoch viel bescheidener gehalten. Es war nur eine Erhöhung des Einheitstarifs von 10 Pfennig für alle Fahrten über 5 Kilometer Entfernung hinaus gewünscht worden, für Fahrten bis zu 5 Kilometern sollten die Einheitspreise von 10 Pfennig und die ermäßigten Zeittarifenpreise beibehalten werden. Diese Fahrpreiserhöhungen hätten, da im Jahre 1913 392 Millionen Fahrgäste auf Einzelkarten zum Durchschnittspreis von nur 10,07 Pf. und im Jahre 1914 nur 365 Millionen zum Durchschnittspreis von 10,09 Pf. befördert worden sind, und da die von den Fahrgästen zurückgelegten Straßenbahnstrecken nur 438 und 440 Kilometer im Durchschnitt ergeben haben, noch überschläglicher Rechnung höchstens zehn v. H. ausgemacht. Die neuen Tarifwünsche der Straßenbahngesellschaft zielen dagegen ab auf eine Erhöhung um fünfzig v. H., und es soll auch der Antrag wieder eingebracht werden, um das wirtschaftliche Bestehen des Unternehmens nicht in Frage zu stellen, daß diese fünfzigprozentigen Erhöhungen sowohl für Einzelkarten als auch für Zeittarifen noch während des jetzigen Weltkrieges genehmigt werden möchten.

Aus den Betriebsberichten der Straßenbahngesellschaft für die Jahre 1913 und 1915 ergibt sich, daß die Zahl der beförderten Personen im Jahre 1913 466,30 Millionen und 1915 nur 437 Millionen betragen hat, und die Einnahmen an Personengeld 44 418 163 und 42 058 493 Mark, daß die zur Beförderung dieser Personen geleisteten Fahrten 1913 noch 8 788 074, 1915 aber nur 7 290 536 betragen haben und daß auf die Einzelfahrt im Durchschnitt 1913 nur 53,06 Personen, 1915 aber 59,94 Personen gekommen sind, und sich die Durchschnittserträge für die Fahrt von 5,054 Mark auf 5,769 Mark gesteigert haben, und daß ebenso auch die geleisteten Wagenkilometer von 106,45 Millionen im Jahre 1913 auf 91,74 Millionen im Jahre 1915 herabgegangen, die durchschnittlichen Besetzungen der Wagenkilometer mit Fahrgästen aber von 4,38 Personen im Jahre 1913 auf 4,76 Personen im Jahre 1915 angestiegen sind und infolgedessen sich auch die Durchschnittserträge für das Wagenkilometer von 41,73 Pf. auf 45,85 Pf. gesteigert haben.

Zweifellos sind alle diese Berringerungen der Leistungen und alle diese Steigerungen der Durchschnittserträge nur damit in Zusammenhang zu bringen, daß nach Eintritt des Kriegszustandes den Straßenbahnen gestattet worden ist, auf einzelnen Linien mit verhältnismäßig schwachem und minder einträglichem Verkehr den Betrieb ganz einzustellen und damit auch die Betriebsausgaben entsprechend zu verringern. Die Fahrgeldeinnahmen von diesen ausgeschalteten Linien können jedoch der Straßenbahn nur zu einem geringen Teile verloren gegangen sein, da die Fahrgäste, die diese Linien früher benutzten, weiterhin sich anderer nahe gelegener Straßenbahnlinien zugewendet und auf diese Weise zu einer umfangreicheren Besetzung und vorteilhafteren Ausnutzung der Personenwagen mitbeigetragen haben werden. Ferner hat sich eine noch viel lohnendere Ausnutzung der Wagen auf den einzelnen Linien auch dadurch ergeben müssen, daß nach Kriegsausbruch von den Aufsichtsbehörden vielfach nachgegeben worden ist, in den Personenwagen nicht bloß während einiger Tagesstunden mit besonders starkem Verkehr, sondern während des ganzen Tages und der Abendstunden jeweilig eine größere Zahl von Personen zur Mitfahrt zuzulassen, als das Innere der Wagen Sitzplätze enthält.

Daß alle diese Vergünstigungen in der besseren Ausnutzung der Personenwagen für die Straßenbahngesellschaft mit erheblichen Vorteilen verbunden gewesen sind, und diese Vorteile gewissermaßen als mittelbare Gewinne aus dem Kriegszustande angesehen werden dürfen, ergibt sich, außer aus den oben angeführten, erhöhten Durchschnittserträgen für die einzelnen Betriebsleistungen, insbesondere auch aus den Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft für die letzten drei Jahre. Denn es haben nach denselben betragen in Mark:

	1913	1914	1915
die Einnahmen	45 775 318	42 371 149	43 478 144
die Ausgaben	28 844 539	26 004 957	26 200 929
die Ueberschüsse	18 930 779	16 366 192	17 277 215

und es sind danach im Jahre 1915 gegen 1914 die Einnahmen um 1 106 995 M., die Ausgaben jedoch nur um 195 972 M. und der Ueberschuß um 911 023 M. gestiegen, und es haben die Ueberschüsse im Jahre 1914 nur 38,63 v. H., im Jahre 1915 aber 39,73 v. H. der Einnahmen ausgemacht. Dabei ist bezüglich der Betriebsausgaben indes auch noch besonders zu bewerten, daß an Schuldverschreibungen-Zinsen im Jahre 1913 nur 1 541 789 M., für 1914 und 1915 aber 2 427 465 und 2 466 828 M. nachgewiesen sind, also im Jahre 1915 gegen 1913 ein Mehr von 925 039 M., und daß diese Mehrausgabe lediglich auf die Verinsung der Abfindungssumme von 23 Millionen Mark, die an die Stadtgemeinde Berlin für die Verlängerung der Konzessionsdauer der Straßenbahn bis zum Jahre 1949 seit 1914 zu entrichten ist, hat angerechnet werden müssen. Es würde sich daher, wäre diese Mehrausgabe an Schuldverschreibungen-Zinsen nicht hinzugezogen, für das Jahr 1915 mit der Brutto-Einnahme von 43 478 144 M. und einer Ausgabe von (26 200 929—925 839 M.) 25 275 890 M. ein Betriebsüberschuß von 18 202 254 M., das sind 41,86 v. H. der Gesamteinnahme, ergeben haben, und es würden damit auch die vom Ueberschuß im letzten Friedensjahre 1913 wirklich erreichten 41,36 v. H. der Einnahme noch um ein halbes v. H. übertroffen sein. Im Hinblick hierauf kann m. E. von einem ungünstigen, lediglich oder hauptsächlich durch den Kriegszustand herbeigeführten Rechnungs-

abschlusse der Straßenbahngesellschaft für 1915 nicht die Rede sein, um daraus eine Rötigung zur Erhöhung der jetzigen Straßenbahntarife herzuleiten, weder für die Zeit seit dem Kriegszustande, noch für die Zeit nach dem Kriege. Im Gegenteil, die im zweiten Halbjahr 1915 eingetretene Verbesserung der Ertragsverhältnisse der Straßenbahn läßt ein noch weiteres Ansteigen der Durchschnittserträge für die einzelnen Betriebsleistungen erhoffen, auch bei Beibehaltung der bisherigen billigen Tarife.