

## Verkehrsverteuerung in Sicht.

Zu der im gestrigen Abendblatt gebrachten Mitteilung, daß die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn „die Einführung eines 15-Pf.-Einheitstarifes aus technischen Gründen vorziehen würde“, schreibt uns ein Mitglied der Verbands-Versammlung Groß-Berlin:

Es ist noch kein volles Jahr her, seit die Große Berliner Straßenbahn Stimmung für Einführung eines Teilstreckentarifs machte, der ihr rund 7 bis 8 Millionen Mark im Jahre für ihre Aktionäre einbringen sollte; es gelang damals durch umfassende Aufklärung der Öffentlichkeit über das Danaergeschenk des Umsteigeverkehrs und durch einmütige Stellungnahme der Groß-Berliner Stadt- und Gemeindevertretungen die geplante Verteuerung des Verkehrs für die breiten Massen der erwerbstätigen Bevölkerung abzuwehren. Der Zweckverbandsausschuß lehnte am 26. Juli 1915 den Antrag des Verbandsdirektors auf kommissarische Beratung der sogenannten Tarifreform ab und beschloß „die glatte Ablehnung der Forderung der Straßenbahn.“

Inzwischen sind die Einnahmen des Unternehmens trotz der Fortdauer des Krieges weiter gestiegen, die Aktionäre haben auch im Kriege ihre nur wenig geschmälernte Dividende bezogen, die den Zins der Kriegsanleihe erheblich übersteigt. Die vom Verbandsdirektor befürchteten Nachteile für das Unternehmen sind nicht eingetroffen. Aber das alles hat die Straßenbahn nicht abgeschreckt. Natürlich werden nur naive Gemüter glauben, daß sie mit dem so schöne durchgefallenen Antrag wieder kommt. Da ist die Große Straßenbahn doch geschickter und anscheinend auch von einem den Parteien im Zweckverbandsausschuß nahe stehenden Manne gut unterrichtet und beraten.

Sie selber kommt mit neuen Anträgen nicht mehr an den Verbandsausschuß. Sie schiebt — wie schon gemeldet — die Omnibusgesellschaft, die sie gemeinsam mit der Hochbahngesellschaft kontrolliert und deren Aktienkapital beide Gesellschaften zu ½ gemeinsam besitzen, vor. Diese Gesellschaft leidet unter dem Kriege offenbar, ihr einträglicher Automobilverkehr ist ihr durch die Anforderung der Heeresverwaltung unmöglich gemacht und ihre Unkosten sind auf der anderen Seite durch die gestiegenen Futtermittelpreise gewachsen. Unzweifelhaft ist es erforderlich, daß dieses Verkehrsmittel des kleinen Mannes über den Krieg durchgehalten wird, und der gerade Weg zu diesem Ziele wäre die Inanspruchnahme der öffentlichen Gewalt, die zum Teil die mißliche Lage veranlaßt haben. Sie könnten durch Verbilligung der Futtermittel und sonstige Beihilfen den Kriegsnotstand beseitigen. Dieser gerade Weg läge aber nicht im Sinne der an dieser Gesellschaft so hervorragend interessierten Straßenbahngesellschaft. So mußte denn die arme Omnibusgesellschaft für die „Große“ die Kastanien aus dem Feuer holen, sie mußte sich an den Zweckverband wenden, obwohl diesen das juristisch gar nichts angeht, da dieser Teil des Verkehrswesens nicht zu seiner Zuständigkeit gehört. Aber, wird der armen Omnibusgesellschaft souffliert, eine Erhöhung der Omnibustarife ist nur möglich, wenn auch die anderen Verkehrsunternehmungen ihre Tarife erhöhen, und so ist flugs auf Umwegen der alte Tariferhöhungsantrag der Großen Berliner Straßenbahn wieder vor das Forum des Zweckverbandes gebracht, und zwar nun in einer Form, in der man hofft, die dem vorjährigen Antrag widersprechenden Vorortgemeinden zu versöhnen und zu Förderern des feinen Planes der Straßenbahn zu machen. Der Teilstreckentarif soll es nicht mehr sein, jetzt schwört die Straßenbahn wieder auf den Einheitstarif. Sie fordert, wie wir gestern mitteilen konnten, zunächst 15 Pfennig für jede Fahrt, ist aber bereits entschlossen, mit sich reden zu lassen und es für 12½ Pfennig zu lassen. Ihr kommt es ja immer nur auf das Endziel, die Erhöhung ihrer Einnahmen, an, und da ist das Ergebnis, wie eine Schätzung zeigt, genau das gleiche, das wir im Vorjahre für die vorjährige „Tarifreform“ angegeben hatten, ein Mehrgewinn von 8 Millionen Mark im Jahre zugunsten der Aktionäre der Großen Berliner Straßenbahn auf Kosten der Groß-Berliner Fahrgäste.

Merkwürdig geschieht ist dann wieder der Zeitpunkt der neuen „Offensive“ gewählt. Seit vier Monaten liegt der Antrag der Omnibus-Gesellschaft dem Verbandsdirektor vor, aber zur Beschlußfassung in dem Verbandsausschuß kommt er merkwürdigerweise wieder in der Fundtagszeit, wo die Groß-Berliner Gemeindevertretungen nicht zu tagen pflegen und wo die besten Kräfte der Gemeinde-Verwaltungen durch andere dringendere und wichtigere Sorgen so in Anspruch genommen sind, daß man den feinen Plan schon in irgendeiner Weise durchzubringen hoffen kann. Vor der Öffentlichkeit wurde das Pländchen diesmal sorgfältig geheim gehalten, die Mehrheit der Verbandsausschuß-Mitglieder erfuhr erst wenige Tage vor der Sitzung den versteckten Plan „durchaus vertraulich“, und nun beginnt wieder das Spiel der halben Aufklärung der Öffentlichkeit, das Anrufen des öffentlichen Mitleids für die arme Omnibus-Gesellschaft, und die Halbunterrichteten gehen auf den Leim und erwecken den Anschein, als ob es eine unbedeutende Kleinigkeit wäre, der Groß-Berliner Bevölkerung viele Millionen jährlich zugunsten des Verkehrs-Trustes aus der Tasche zu ziehen.

Noch sind die Groß-Berliner Gemeinschaftsinteressen nicht zu Gehör gekommen, und nur dadurch ist es dem Verbandsdirektor gelungen, für den von ihm unterstützten Plan des Verkehrs-Trustes eine knappe Mehrheit zu einer Kommissionsberatung zu finden. Jetzt ist es aber Sache der Groß-Berliner Gemeinden, von ihren Vertretern im Verbandsausschuß Rechenschaft darüber zu verlangen, ob sie in diesen schweren Wochen wirklich nichts Dringenderes zu tun haben, als durch Kommissionsberatungen ein Produkt zur Welt zu bringen, dem die Verbandsversammlung, die ja letzten Endes mitzusprechen hat, doch das Lebenslicht ausblasen wird.