

eitung.

1916
26. Juli**Der Fahrpreis der Straßenbahn.**

Zeitgemäße Erinnerungen.

Der Unterausschuß des Verbandes Groß-Berlin, der gestern für Beratung von Fahrpreiserhöhungen eingesetzt wurde, hat seine Verhandlungen auf acht Wochen ausgesetzt. In der Zwischenzeit sollen neue Unterlagen für die Beurteilung der gestellten Anträge beigebracht werden.

Im Mittelpunkt der Erörterungen steht der Antrag der Großen Berliner Straßenbahn auf Aenderung ihrer Tarife. Er wird damit begründet, daß im weiteren Verlauf des Krieges die unerschütterliche Ueberzeugung Platz gegriffen habe, die Straßenbahn müsse ohne eine ausreichende Tarifierhöhung in den nächsten Jahren notgedrungen ihrem wirtschaftlichen Verfall entgegengehen.

Für eine Tarifierhöhung bei der Großen Straßenbahn ist schon lange, ehe an einen Weltkrieg zu denken war, Stimmung gemacht worden. Die Bemühungen liefen damals, wie noch im vorjährigen Antrag der Gesellschaft, auf die Einführung verschiedener Sätze nach der Streckenlänge hinaus. Der jetzige Einheitstarif, so sagte die Gesellschaft in ihrer Eingabe vom Juli 1915, habe, „wie auch die in anderen Städten gemachten Erfahrungen bestätigten, die in ihn gesetzten Erwartungen nirgends erfüllt.“ Allerdings dürften nicht zugunsten der Wünsche des Unternehmers die Interessen der Öffentlichkeit zu kurz kommen. Der Verkehr habe sich an den Zehnpennigsatz gewöhnt, das ganze Leben der Hauptstadt, Handel und Wandel habe sich in einem Maß auf ihn eingestellt, „daß eine Aenderung durch eine allgemeine Erhöhung dieses Satzes zurzeit schwer empfunden werden würde.“ Deshalb glaubt die Gesellschaft „mit Rücksicht auf die Öffentlichkeit und namentlich auf den wirtschaftlich schwächeren Teil der Bevölkerung von dem Vorschlag einer allgemeinen Erhöhung des Einheitsatzes absehen und eine Tarifierform auf der Grundlage des 10 Pf.-Satzes vorschlagen zu sollen.“ Bis zu fünf Kilometern soll es bei den zehn Pfennigen bleiben, nur für längere Strecken und Zeitkarten soll eine Preiserhöhung eintreten. Die Gesellschaft erbitte mit dem Teilstreckentarif nur, „was der Hoch- und Untergrundbahn und der Omnibusgesellschaft von jeher zugestanden ist,“ und auch das erbitte sie zunächst nur für die Dauer des Krieges.

So im Juli 1915. Gegen den Einheitstarif hatte vor Jahren, wie Personen, die der Großen Straßenbahn nahestanden, so auch der Verkehrsdezernent des Berliner Polizeipräsidiums, Regierungsrat Dr. Haselau, Stellung genommen. Er veröffentlichte in einem hiesigen Blatt Aufsätze, worin er den vertragsmäßig vereinbarten Zehnpennigtarif bekämpfte, der keine wirtschaftliche Berechtigung mehr habe. Er hoffte, die Stadt Berlin werde sich der Einsicht nicht verschließen, „daß die Beseitigung des Einheitstarifs und dessen Ersatz durch einen nach den Entfernungen abgestuften Tarif die Vorbedingung für die gesunde Weiterentwicklung der Berliner Verkehrsverhältnisse bildet.“ Darauf erschien eine Erwiderung am 16. Juni 1908 in der „Vossischen Zeitung“. Sie stammte, wie wir heute mitteilen können, aus der Feder des Oberbürgermeisters Rirschner. Von Belang ist namentlich, was Rirschner gegen die Meinung Haselaus, daß die Straßenbahn bei dem einheitlichen Zehnpennigsatz zu hohe wirtschaftliche Leistungen übernommen habe, ausführte:

„Daß diese Behauptung hinfällig ist, ergibt sich aus der Tatsache, daß die von der Großen Berliner Straßenbahn gewonnenen Erträge es ihr ermöglicht haben, nach Abschluß des Vertrages vom Januar 1898, der den Zehnpennigtarif durchführte, Dividenden zwischen 7½ und 18 v. H. zu verteilen und bei den verschiedenen Erhöhungen des Aktienkapitals ihren Aktionären durch Ausübung von Bezugsrechten zu verhältnismäßig niedrigen Sätzen außerordentliche Gewinne zuzuwenden, die in der Denkschrift der Verkehrsdeputation auf 88 855 000 Mark berechnet werden.