

## Berliner Verkehrsverhältnisse.

F. St. Berlin, im November.

Es vergeht jetzt kein Tag, an dem nicht die Berliner Verkehrsverhältnisse in den Zeitungen in irgend einer Form zur Sprache kommen. Bald ist es der Mangel an Fahrzeugen, bald die Haltung des Personals, bald die Tariffrage und bald eine neue Polizeiverordnung, die den Bedürfnissen des Verkehrs und des Geschäftslebens vor denen des Luxus das Übergewicht zu verschaffen sucht. Aus diesem Krieg täglicher Zuschriften und Widerlegungen geht vor allem das eine mit Sicherheit hervor, daß sich die Verhältnisse während der letzten zwei Jahre immer mehr verschlechtert haben und wir in Berlin unter der Unmöglichkeit, das Problem einheitlich zu regeln, mehr als die Bewohner anderer Großstädte zu leiden haben. An geringerer Einsicht in den Zwang der Verhältnisse liegt das natürlich nicht, sondern nur an der Form von Berlin, dem eine übersichtliche Gliederung und ein System kürzester Verbindungsstraßen fehlt, dann aber auch an der Art des Lebens einer Dreimillionsstadt. Die Entfernungen sind ungeheuer, die Arbeitskräfte werden stärker in Anspruch genommen und zu einem Minus an Zeit, das jeder Einzelne hat, tritt die Entlegenheit der Ziele erschwerend hinzu. Es gibt sicher in Mitteleuropa keine Stadt, in der so viel gefahren wird, wie in Berlin. Für die kleinsten Entfernungen benutzt man die Elektrische, die Untergrundbahn, den Omnibus, die Droschke, das Auto. Was man sich selbst im Eifer der Arbeit angewöhnt hat, verwandelt sich von selbst im Laufe der Jahre in eine unentbehrliche Bequemlichkeit — aus dem Bedürfnis wurde der Luxus. Der wichtigste Grund aber, warum dies so kommen konnte, ist die Billigkeit der Verkehrsmittel. Straßen- und Stadtbahn, Omnibus und Auto hatten vor dem Krieg wahrhaft populäre Preise. Durch diese wurde der Verkehr ungeheuer gesteigert. Sie müssen daher unter allen Umständen von einer Verteuerung ausgeschlossen werden, die dem ganzen Leben der Stadt zur Last fielen und dürfen nur elastisch der Steigerung folgen, die auch nach dem Kriege unsere Lebenshaltung beeinflussen wird.

Mit einer Verteuerung haben schon vor längerer Zeit Droschken und Autos begonnen. Auch der Omnibus hat mit den gleichen Motiven seinen Grundtarif erhöhen dürfen, denn diese drei Verkehrsmittel leiden am meisten unter der Verteuerung ihrer Betriebskräfte, der Pferde und des Benzins. Nun droht aber auch der große Kampf um den Tarif der Straßenbahn auszubrechen, obgleich er während des Krieges mit allen Mitteln verhindert werden mußte. Hier handelt es sich nämlich nicht mehr um einen unvermeidlichen Zwang, da die Tarifserhöhung nicht gegenwärtige, sondern künftige und wahrscheinliche Lasten zu decken bestimmt ist, auch ist es keine rein finanzielle, sondern eine politische Angelegenheit, die geeignet ist, heftige Parteikämpfe zu entwickeln. Die Tarifserhöhung hängt mit dem Ankauf der Straßenbahn zusammen und dieser wieder mit der Zwangsbildung eines „Groß-Berlins“, das heißt aber, mit der ganzen inneren Politik Preußens. Eine gründliche Lösung, brächte sie auch eine gewisse Verteuerung,

ist sehr erwünscht, denn kein Berliner Verkehrsmittel genügt so wenig den natürlichen Ansprüchen wie die Straßenbahn. Schon im Frieden wußte sie nicht, die Bedürfnisse des Verkehrs und der Großberliner Straßenproblematik mit ihrer Rentabilität in Einklang zu bringen. Und jetzt im Krieg hat sie es leicht, jede Beschwerde mit den Verhältnissen zu entschuldigen. Auch von den Verkehrsmitteln sind die die besten, von denen man am wenigsten spricht. Daß wir eine Stadtbahn haben, wird der Zeitungsleser aus den Beschwerde-Rubriken des lokalen Teils Berliner Blätter nicht erfahren. Und wirklich ist der Betrieb hier auch während des Krieges außerordentlich schnell, sicher und zuverlässig geblieben. Man dürfte die Unzuträglichkeiten der Berliner Verkehrsmittel nie erwähnen, ohne dem preussischen Eisenbahnsystem seine Dankbarkeit zu versichern.

Am allerschlimmsten steht es natürlich mit den Autos. In Berlin sind jetzt höchstens 700 bis 800 im Betrieb und viele von diesen sind tagelang wegen Maschinen- und Raddefekte unbrauchbar. Die Polizei hat nun versucht, das Auto dem Geschäftsverkehr freizuhalten, indem sie es seit dem 1. ds. Mts. nach Möglichkeit den Vergnügungszwecken entzieht. Man darf mit dem Auto weder ins Theater, Konzert und zum Rennen fahren, noch von dort zurückkehren. Dieses Verbot hat ziemlich viel Unwillen hervorgerufen und dies mit Recht. Es ist wahr, daß jede geringere Benutzung der Autos das Material schon und frecht, aber da dies nicht der Zweck der Verordnung ist, sondern nur eine unausgesprochene Folge, fehlte dem Verbot die überzeugende Kraft für seine Zweckmäßigkeit. Die Fahrzeit nach dem Theater kommt für Berufsfahrten kaum in Betracht, so daß es genügt hätte, das Verbot für die Fahrt ins Theater zu verhängen. Außerdem ist es aber gänzlich unmöglich, die Einhaltung zu kontrollieren und daher wird das Resultat geringer sein als das Mißvergnügen über die Verordnung. Denn selbst wenn niemand bergnügen über die Verordnung. Denn selbst wenn niemand mehr die Fahrt riskiert, fallen etwa 60 Wagen in einem Zeitraum von 25 Minuten aus, ohne jede Gewähr dafür, daß sie dadurch wirklichen Berufsfahrten freigemacht sind. Das Personal der Theater, Mitwirkende und Kritiker erhalten allerdings zur Sicherheit Autofahrten zum Ausweis.

Unser Leben wird so von allen Seiten immer mehr beschnitten. Auch die Absicht, die Häuser um neun statt um zehn Uhr zu schließen, dürfte sich verwirklichen. Die Hausbesitzer wollen allerdings den Mietern ein wichtiges Zugeständnis machen, das entscheidend sein wird. Die Hausbesitzer sollen nämlich verpflichtet sein, bis 10 Uhr aufzubleiben und das Haus unentgeltlich zu öffnen. Die Gefahr einschleichender Diebe ist dadurch natürlich vergrößert, aber in dem Hin und Her der Gründe und Gegengründe wird zuletzt immer die Rücksicht auf den Krieg und die Streckung aller Kräfte siegen.