

(Verkehrsfragen.) Zu den schwierigsten Aufgaben der hauptstädtischen Verwaltung gehört derzeit die Lösung der verschiedenen Verkehrsfragen, von denen einige bereits sehr aktuell geworden sind. An Stelle der vorläufig fallen gelassenen Idee einer Ablösung der Straßenbahn ist die Frage der Tarifreform in den Vordergrund getreten. Unter dem Vorwand, dem fahrenden Publikum Begünstigungen zu gewähren, die Kartenmanipulation zu vereinfachen usw., in Wirklichkeit aber, um eine geeignete Form für die einzuführende Fahrkartensteuer zu finden, will die Leitung der Hauptstadt die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel reformieren, die Zonenkarten abschaffen und einen Einheitstarif ins Leben rufen, der auch die Fahrkartensteuer in sich fassen soll. Die maßgebenden Persönlichkeiten der Hauptstadt sind überzeugt, daß Verkehrssteuer vom Publikum weniger empfunden würde, wenn man sie im Rahmen einer, dem Publikum gewisse Begünstigungen bietenden Tarifreform ins Leben rufe. Ueber den Stand dieser Frage und auch der übrigen Verkehrsfragen wurden uns an zuständiger Stelle folgende Informationen erteilt:

Die Frage der Tarifreform beschäftigt schon seit Wochen die hauptstädtische Verkehrssektion, die bekanntlich vom Magistrat betraut wurde, mit den interessierten Unternehmungen die nötigen Verhandlungen zu pflegen. Diese Verhandlungen sind bereits im Gange, doch haben sie bisher noch zu keinem endgültigen Ergebnis geführt. Die Tarifreform ist keine leicht zu bewältigende Aufgabe; man muß diese Frage nach allen Richtungen hin gründlich erwägen, denn leicht könnte eine solche Reform gerade die entgegengesetzten Resultate zeitigen, als von ihr erwartet werden. Es müssen komplizierte Berechnungen über die finanziellen Ergebnisse der geplanten Reform angestellt werden, damit man sich überzeugen könne, ob und in welchem Maße sie den Interessen der Behörde und der Verkehrsunternehmungen entsprechen würden. Die Interessen dieser beiden Faktoren müssen aber auch mit den Interessen des Publikums in Einklang gebracht werden. Die größten Bedenken verursacht die Frage der Abschaffung des Zonenkartensystems, denn es ist gar nicht ausgeschlossen, ja es ist sogar mehr als wahrscheinlich, daß dies die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahnen, Omnibusse) mehr oder weniger einschränken würde. Denn viele, die die Verkehrsmittel aus Bequemlichkeitsrücksichten auch für kleine Strecken in Anspruch nehmen, würden diese Strecken lieber zu Fuß zurücklegen, als statt der bisherigen 12 Heller 20 Heller bezahlen. Man darf mit derlei Tarifänderungen nicht experimentieren, ehe man über deren Folgen im Klaren ist. Infolge der vielfachen Schwierigkeiten der Frage der Tarifreform ist kaum zu hoffen, daß diese Reform in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann. — Die zweite aktuelle Verkehrsfrage ist die Regelung der Lokalschiffahrt. Im nächsten Jahre läuft bekanntlich die Konzession der Propellergesellschaft ab. Man muß daher schon jetzt mit dieser Angelegenheit ins reine kommen und entscheiden, ob die Konzession der Gesellschaft erneuert werden soll, oder ob es nicht zweckmäßiger wäre, wenn die Hauptstadt selbst auf die Konzession reflektieren, beziehungsweise die Unternehmung ablösen würde. In einer vor kurzem stattgefundenen, vom Finanzminister einberufenen Enquete sprachen sich die anwesenden Vertreter der Hauptstadt gegen die Ablösung aus, mit der Begründung, daß die gegenwärtige Finanzlage der Hauptstadt derartige kostspielige Transaktionen nicht gestatte. Uebrigens werde — erklärten sie — der Propellerverkehr an Bedeutung sehr abnehmen, wenn der Autobusverkehr zwischen dem Pester und dem Ofner Stadtheil hergestellt sein wird. Wir haben schon einmal auf die Haltlosigkeit dieser Argumente der Hauptstadt, sowie auf die Notwendigkeit einer Entwicklung der Lokalschiffahrt hingewiesen. Die Interessen der Bevölkerung beider Stadtheile würden dies erheischen. Die Hauptstadt dürfte daher auch vor größeren Opfern nicht zurückscheuen, um den Ansprüchen des Publikums durch Schaffung eines guten und bequemen Propellerverkehrs gerecht werden zu können. — Eine Zeitlang wurde in kommunalen Kreisen auch von der Ablösung der Drahtseilbahn gesprochen, doch wurde diese Idee aufgegeben im Hinblick darauf, daß die

Drahtseilbahn, deren Konzession in vier Jahren abläuft, nach dieser Zeit ganz unentgeltlich in den Besitz der Hauptstadt gelangen wird. Was die Zahnradbahn betrifft, wurde die Lösung dieser Frage bis zu günstigeren Zeiten aufgeschoben.

(Erweiterung des Autobusverkehrs.) Der Magistrat hat, wie bereits mitgeteilt wurde, beschlossen, neben der bestehenden Autobuslinie Arénastraße—Rignóplaz eine zweite Linie zu errichten, die, ebenfalls von der Arénastraße ausgehend, über die Andrássystraße, Fürdő- und Rádorgasse bis zum Országplaz führen wird. Der Magistrat hat aus dem Grunde diesen Straßenzug gewählt, weil die pneumatischen Autobusse nur auf Asphalt oder Holzplaster verkehren können. Die Bedeutung der neuen Linie besteht darin, daß sie einen direkten Verkehr zwischen der Leopoldstadt und der Andrássystraße ermöglicht. In der ersten Zeit werden sechs, später acht Autobusse auf den beiden Linien verkehren, wodurch der Autobusverkehr auf der Andrássystraße verdichtet wird. Anfangs werden die Autobusse auf der Andrássystraße in Intervallen von 6 bis 7, später in Intervallen von nur 5 Minuten verkehren. — Bei dieser Gelegenheit hat der Magistrat die Autobusfahrpreise von neuem festgesetzt, und zwar die Zonenkarte mit 16, die Linienkarte mit 24 Hellern.