

Verkehrsbefchränkungen und Polizeistunde.

Hochbahn: 1½ Stunden früher Schluß. — Straßenbahn: allmähliche Einschränkungen. — Stadtbahn: vorläufig keine neuen Änderungen.

Der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn ist heute folgendes Schreiben des Berliner Polizeipräsidenten zugegangen:

„Der Direktion teile ich ergebenst mit, daß die Polizeistunde auf 11½ Uhr diesseits festgesetzt ist. Ich ersuche dementsprechend eine Kürzung des Fahrplans von durchschnittlich anderthalb Stunden, namentlich der später verkehrenden Linien vorzunehmen und mir sowie der hiesigen Eisenbahndirektion mit größter Beschleunigung diesen neuen Fahrplan einzureichen. Bis zur Genehmigung desselben ermächtige ich Sie, vom 15. d. M. ab eine entsprechende Kürzung des Fahrplanes vorläufig vorzunehmen.“

Ein ähnliches Schreiben ist auch der Direktion der Hoch- und Untergrundbahn zugegangen. Diese wird bereits von heute ab ihren Betrieb um 1½ Stunden früher einstellen. Ein neuer Fahrplan wird schleunigst ausgearbeitet und nach Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörden in Kraft treten. Bis dahin verkehren schon von heute ab die letzten Züge zu den nachstehenden Zeiten:

- ab Nordring 11,27 Uhr nach Wilhelmplatz,
- ab Wilhelmplatz 11,23 Uhr nach Nordring,
- ab Alexanderplatz 11,20 Uhr nach Fehrbelliner Platz,
- ab Fehrbelliner Platz 11,20 Uhr nach Alexanderplatz,
- ab Warschauer Brücke 11,22 nach Gleisdreieck,
- ab Gleisdreieck 11,49 nach Warschauer Brücke,
- ab Hauptstraße 11,43 nach Rollendorfsplatz,
- ab Rollendorfsplatz 11,55 nach Hauptstraße,
- ab Reichskanzler-Platz 11,29 nach Bismarckstraße,
- ab Bismarckstraße 11,40 nach Reichskanzler-Platz,
- ab Thielplatz 11,26 nach Fehrbelliner Platz,
- ab Fehrbelliner Platz 11,37 nach Thielplatz,
- ab Uhlandstraße 11,50 nach Wittenbergplatz,
- ab Wittenbergplatz 11,55 nach Uhlandstraße.

Die Anschlußbahn Warschauer Brücke — Pichtenberg ab Warschauer Brücke 11,04 nach Wagnerplatz, ab Wagnerplatz 11,23 nach Warschauer Brücke.

Die Direktion der Hochbahn wird es bei dem verhältnismäßig wenig verästelten Verkehrsnetz nicht schwer, diese Betriebsanordnung sofort durchzuführen. Die Straßenbahn, bei der mehr als 200 verschiedene Linien in Betracht kommen, kann nicht mit einem Plane ganz mechanisch überall den Betrieb um 1½ Stunden früher aufhören lassen. Sie wird die Betriebseinschränkung nur gruppenweise und allmählich durchführen können. Bei der Stadt- und Ringbahn werden vorläufig ebenfalls noch keine Betriebs-einschränkungen stattfinden, da man hier auch nicht mechanisch den Betrieb um 1½ Stunden früher aufhören lassen kann. Es bedarf dazu sorgfältiger Vorarbeiten. Vor Januar wird kaum ein neuer und dann selbstverständlich weiter Einschränkungen bringender Fahrplan auf der Stadt- und Ringbahn in Kraft treten.

Oberregierungsrat Dr. Haselau, der Leiter der Verkehrsabteilung im Berliner Polizeipräsidentium erklärte uns auf Anfrage, daß die Aufsichtsbehörde nunmehr zunächst abwarten will, welche Vorschläge ihm die Berliner Verkehrsgesellschaften bei der Einreichung ihrer Fahrpläne machen werden. Sollten die ihm vorgeschlagenen Verkehrseinschränkungen nicht genügen, so würde das Polizeipräsidentium noch weitere Kürzungen vornehmen. Eine einheitliche Kürzung für die Betriebe sämtlicher Verkehrsgesellschaften ist nicht beabsichtigt, vielmehr soll auf die örtlichen Verhältnisse nach Möglichkeit Rücksicht genommen werden. So werden beispielsweise bei der Straßenbahn diejenigen Linien, die die Bahnhöfe berühren, länger im Betriebe bleiben können.

Soweit die betriebstechnische Seite, die schon manche Bedenlichkeiten hat. Viel bedenklicher ist es, daß im Handumdrehen eine derartige Verkehrsbeschränkung, die etwa nicht das vergnügungssüchtige „Berlin bei Nacht“, sondern weite Zweige des Erwerbslebens trifft, durchgeführt werden soll. Wie sollen z. B. die zahlreichen Angestellten im Zeitungsgewerbe, die bei der Herstellung des Morgenblattes beschäftigt sind, jetzt ihre Wohnstätte erreichen? Gegen 1 Uhr nachts sind erst die letzten redaktionellen Arbeiten für die Herstellung der Zeitung beendet. Der Dienst des technischen Personals dauert noch weit länger. In den seltensten Fällen liegen Arbeits- und Wohnstätte dicht hintereinander. Auch in zahlreichen Fabrikbetrieben, die jetzt für die Militärbehörden arbeiten, dauert die Arbeitszeit nicht selten bis 11 Uhr nachts und darüber hinaus. Auch der Schichtwechsel in verschiedenen Fabriken, namentlich in der Metallindustrie, die ebenfalls für Heereszwecke tätig sind, liegt in Groß-Berlin oft zwischen 10 und 12 Uhr nachts. Schon jetzt haben es die Arbeiter vieler Betriebe sehr schwer, nach dem Schichtwechsel ihre meist sehr entfernt liegende Wohnung zu erreichen. Bei den überfüllten Wagen der Straßen-, der Hoch-, der Stadt- und Ringbahn ist ein Mitkommen oft sehr schwierig. Das wird jetzt, wo das Aufhören des Verkehrs nahezu 1½ Stunden früher eintritt, sich noch weit mehr verschlimmern.

Man hätte mindestens den verschiedenen Gewerben, die mit Nachtschicht arbeiten müssen, ein paar Tage Zeit lassen müssen, damit sie ihren Betrieb den veränderten Verkehrsbedingungen anpassen können. Offenbar übersieht man mitunter an den Stellen, die die Verordnungen erlassen, daß Fahrpläne in Groß-Berlin nicht willkürlich geschaffen werden, sondern aus dem Verkehrsbedürfnis selbst herausgewachsen sind. Keiner wird dagegen Einwendungen machen, wenn gewisse Verkehrseinschränkungen vorgenommen werden, aber es muß gesehen unter verständnisvoller Berücksichtigung des Erwerbslebens einer Weltstadt.

Wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, wird im Eisenbahnverkehr die Sonntagsfahrkarte wegfallen. Diese ermäßigten Fahrten dienen ja ausschließlich dem Vergnügungsverkehr. Wenn weitere Einschränkungen im Eisenbahnverkehr eintreten sollten, so werden sie vor allen Dingen die Vergnügungs-

reisenden treffen. Der Bedürfnis- und Berufsverkehr soll nach Möglichkeit weiter gepflegt werden. An die Einführung etwaiger Ausweise der Reisenden über den Zweck ihrer Fahrt denkt man nicht.