

29. XI. 1917.

61

Verteuerung der Stadtbahn.

Die Fahrpreiserhöhung im Berliner Nahverkehr.

Am 1. April des kommenden Jahres wird das Reisen von der allgemeinen großen Teuerungswelle erfaßt werden, denn an diesem Zeitpunkt soll nicht nur die längst beschlossene Fahrartensteuer, sondern auch die durchgehende Kilometerpreiserhöhung der preussischen Eisenbahnen eintreten. Diese schönen Pläne werden dann also die Freude darüber trüben, daß bis dahin vielleicht die ungeheuerlichen Kriegsverkehrsaufschläge für Schnellzüge wieder gestrichen werden.

Was uns blüht, ist eine Erhöhung der Reisekosten um 35 bis 40 v. H. Daran ist die Fahrartensteuer mit 12 v. H. für die dritte und 14 v. H. für die zweite Klasse, und die Kilometerpreiserhöhung mit 23 v. H. für jene und 26,8 v. H. für diese Klasse beteiligt. Die vierte Klasse wird etwas weniger im Verhältnis, die erste etwas mehr verteuert.

Die Bewohner Groß-Berlins haben nun mit besonderem Mißvergnügen vernommen, daß auch für den Groß-Berliner Bahnverkehr, die Stadt- und Vorortbahnen der Reichshauptstadt bei dieser Gelegenheit das gründlich nachgeholt werden soll, was man seit den 40er Jahren glaubt versäumt zu haben. Sowohl die Einzelfahrarten wie die Dauerarten der Berliner Eisenbahnverkehrs-mittel werden der allgemeinen Preiserhöhung unterworfen werden. Zwar haben sich die im Eisenbahnvorortverkehr Groß-Berlins seinerzeit angelegten 238 Millionen Mark dank der Verkehrssteigerung in den Friedensjahren noch stets mäßig verzinst, für die Zeit nach dem Kriege glaubt die Eisenbahnverwaltung aber nicht mehr damit rechnen zu können. Nun ist zweifellos auch jede staatliche Verkehrseinrichtung berechtigt und gezwungen, sich nicht allzu weit von den gesunden wirtschaftlichen Grundsätzen der Privatbetriebe zu entfernen. Eine von Regierungsrat Dr. iur. et. rer. pol. Höpfer verfaßte „Denkschrift über die Tarife der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen“ Groß-Berlins, die jetzt im Auftrage des „Vereins der Vororte Berlins zur Wahrung gemeinsamer Interessen“ im Verlage der „Bauwelt“ erschienen ist, macht aber mit Recht darauf aufmerksam, daß dieses hauptstädtische Verkehrsnetz seinerzeit keineswegs lediglich zur Bequemlichkeit der Groß-Berliner, sondern vor allem auch für militärische Zwecke angelegt wurde. Diesen Zwecken wird es auch in Zukunft sehr bedeutsam dienen müssen. Es ist deshalb eine billige Forderung, daß bei der kommenden Verteuerung die Groß-Berliner nicht allein bezahlen, was um des ganzen Reiches willen notwendig ist.

In der sehr lesenswerten Denkschrift werden nun die verschiedenen wichtigen Verordnungen, die im Groß-Berliner Nahverkehr zu berücksichtigen sind — Bevorzugung der Monatskarten zum Nutzen des Groß-Berliner Siedlungswesens, gerechte Abstufung der Kilometerpreise, Preisausgleich zwischen kurzen und langen Strecken usw. — einer genaueren Prüfung unterworfen. Wir behalten uns vor, auf einzelne grundsätzliche Fragen in dieser Sache noch zurückzukommen.

K n.