

Die Omnibusse nach dem Kriege.

von

Professor a. D. Dr. Ing. Sieff,

Verkehrstechnischem Oberbeamten des Verbandes Groß-Berlin.

Im Abendblatt der Vossischen Zeitung vom 14. August ist aus Anlaß der Einstellung des Betriebes auf der Pferdeomnibuslinie 5 (Willowstraße — Stettiner Bahnhof) die Frage gestellt, warum nicht der Zweckverband für die Aufrechterhaltung der Linie 5 eingetreten sei. Es soll hier nicht untersucht werden, ob die Aufrechterhaltung der Linie 5 verkehrstechnisch eine Notwendigkeit noch ob praktisch die Möglichkeit vorhanden war, die Linie beizubehalten. Festgestellt soll nur das eine nochmals werden, daß die Omnibuslinie 5 eine durch keine Straßenbahn- oder Schnellbahnlinie bediente wichtige Verkehrsverbindung darstellt, so daß die Eingliederung außerordentlich lästig empfunden werden wird.

Der Ruf der Öffentlichkeit nach dem Verbände Groß-Berlin entspringt einem natürlichen Gefühl. Man erblickt in dem Omnibus ein ähnlich wichtiges allgemeines Verkehrsmittel wie in den Straßenbahnen und Schnellbahnen, und hat daher kein Verständnis dafür, daß dem Verbände wohl die Regelung des Straßenbahnverkehrs aber nicht die des Omnibusverkehrs obliegt. Denn tatsächlich untersteht der gesamte nicht auf Schienen betriebene Straßenverkehr und damit auch der Betrieb der Pferde- und Kraftomnibusse auf Grund der Gewerbeordnung einzig und allein der Polizei. Dieser Zustand war voll berechtigt, solange der gleislose Verkehr sich lediglich auf den Privat- und Droschkenverkehr, vielleicht auch noch auf einen unerheblichen Pferdeomnibusverkehr beschränkte. Seitdem jedoch in den Kraftomnibussen maschinell betriebene öffentliche Verkehrsmittel entstanden sind und die Omnibusse beachtenswerte Glieder des gesamten Groß-Berliner Nahverkehrs geworden sind, ist eine allgemeine Regelung des Nahverkehrs ohne entsprechende Einwirkung auf den Omnibus nicht mehr möglich.

Die Omnibusse beförderten im letzten vollen Friedensjahre 1913 nicht weniger als 170 Millionen Fahrgäste und nahmen dadurch mit 13 v. H. am gesamten Nahverkehr von Groß-Berlin teil. Sie beförderten beispielsweise mehr als doppelt soviel Fahrgäste wie die Hochbahn. Wenn nun auch infolge der Eingliederung der Pferde- und der Autoomnibusse von den im Jahre 1913 betriebenen 25 Pferde- und 17 Autoomnibuslinien, zusammen 42 Linien, im Anfang 1917 nur noch 12 Pferdeomnibuslinien und eine Autoomnibuslinie, zusammen 13 Linien, mit einem Verkehr von nur 33 Millionen Fahrgästen in Betrieb waren und gegenwärtig im Gange nur noch je 1 Pferde- und Kraftomnibuslinie betrieben werden, so steht doch fest, daß infolge der außerordentlichen Vervollkommnung der Kraftfahrzeuge in den letzten Friedensjahren und namentlich während des Krieges der Omnibus nach dem Kriege nicht nur seinen alten Platz im Verkehrsnetz wieder einnehmen, sondern voraussichtlich darüber hinaus noch eine gewisse Erweiterung und Blüte erfahren wird. Der Omnibusverkehr reicht nun schon vor dem Kriege weit über das Berliner Gemeindegebiet in zahlreiche Vororte hinaus und stellt daher einen Teil der Groß-Berliner Gemeindefortschritte dar. Eine allgemeine einheitliche großzügige Regelung des gesamten Nahverkehrs in dem kommenden Groß-Berlin — gleichgültig welche politische Gestalt es auch erhalten möge — ohne Einbeziehung der Omnibusse erscheint daher unmöglich. Die Ausdehnung der Zuständigkeit Groß-Berlins auf die Omnibusse würde in der Form am zweckmäßigsten erfolgen, daß die Befugnisse der Polizei hinsichtlich der Omnibusse auf Groß-Berlin mit der Maßgabe übertragen werden, daß die Einrichtung jeder Omnibuslinie von der Zustimmung Groß-Berlins abhängig gemacht wird. Die Wahrnehmung der sicherheitspolizeilichen Interessen würde ebenso wie bei den Straßenbahnen auch

für die Omnibusse der Polizei verbleiben. Diesen Standpunkt hat auch die maßgebende Sachkommission des Bürgerausschusses Groß-Berlin eingenommen.