

Groß Berlins Verkehr.

Die erste Sitzung des Zweckverbandes.

Gerade zu einer Zeit, wo durch die in Aussicht stehende Reichs-Verkehrssteuer die Groß-Berliner Tariffrage wieder aufgerollt wird, übergibt der Zweckverbandsdirektor den ersten Verwaltungsbericht des Verbandes der Öffentlichkeit. Er behandelt den Groß-Berliner Verkehr während der ersten vier Jahre der Zweckverbandsfähigkeit, also vom 1. April 1912 bis 1916. Als der Verband Groß-Berlin ins Leben trat, waren im Verbandsgebiete 26 Bahnunternehmungen im Betrieb. Seitdem ist diese Zahl auf 35 angewachsen. Es kamen bei den Straßenbahnen 5 und bei den Schnellbahnen 4 Unternehmungen hinzu. Die Streckenlänge aller Groß-Berliner Straßenbahn- und Schnellbahnunternehmungen betrug 1912 insgesamt 713,49 Kilometer, das Anlagekapital der Gesellschaften 333 352 739 M. Vier Jahre später, am 31. März 1916, hatte sich die Streckenlänge auf 850,47 Kilometer und das Betriebskapital auf nicht weniger als 604 872 715 M. erhöht. Die Bahnlänge ist angewachsen: bei den Straßenbahnen um 19,5 Proz., bei den Schnellbahnen um 184,8 Proz. und bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die mehr dem Güterverkehr dienen, um nur 0,3 Proz., im Durchschnitt aller Unternehmungen um 19,1 Prozent. Die Zahl der Wagen erhöhte sich von 4581 auf 5142.

Der Bericht des Verbandes behandelt eingehend die im Laufe der letzten Jahre gepflogenen Verhandlungen über den Ausbau des Groß-Berliner Straßen- und Schnellbahnnetzes. Hier ist erwähnenswert: der Bau des Vindenhummels, die Verbesserung des Straßenbahnverkehrs nach Rosenthal, Budow, Rudow, Dahlen, Siemensstadt, Charlottenburg und Wilmersdorf. Insgesamt hat der Verband 18 neue Straßenbahnverträge abgeschlossen. Besondere Aufmerksamkeit wurde hierbei dem Bestreben, Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper anzulegen, zugewendet.

Von besonderer Bedeutung für die Zeit nach dem Kriege sind die Pläne zur Erweiterung des Straßenbahnverkehrs. So ist für die Straßenbahnstrecken in Neukölln und Pantow eine ähnliche allgemeine Regelung des Verhältnisses des Verbandes zu den Straßenbahngesellschaften beabsichtigt, wie sie in Wilmersdorf bereits erfolgreich durchgeführt worden ist. Beide Gemeinden sollen hierbei gleichfalls eine Erweiterung ihres Straßenbahnnetzes erhalten. Mit der Berliner Elektrischen Straßenbahn A. G. schweben Verhandlungen wegen einheitlicher Regelung ihrer Vertragsbeziehungen hinsichtlich ihrer Linien in Trepow und Buchholz. Die Große Berliner Straßenbahn beabsichtigt den Bau größerer Ringlinien. Die Einrichtung eines Anschlußbetriebes zwischen der Großen Berliner Straßenbahn und den Berliner Ostbahnen ist fest vereinbart und soll nach Friedensschluß ausgeführt werden. Ferner schweben Verhandlungen über die Verlängerung einer in Mariendorf endigenden Linie nach dem Bahnhof Mariensfeld an der Postener Vorortstraße. Weitere Pläne betreffen neue Verbindungen nach Hohenschönhausen, Weißensee, Rosenthal, Wittenau, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Reinickendorf und eine zweite Verbindung nach Tegel über Charlottenburg.

Bei der Prüfung der Schnellbahnen ergab sich, daß für eine erfolgreiche Tätigkeit ein allgemeiner Grundplan für die künftige Gestaltung des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes unerlässliche Bedingung ist. Die Vorarbeiten hierfür sind in Angriff genommen.

Verkehrssteuer und Straßenbahntarif.

Der Berliner Magistrat schreibt uns:

Es ist die Ansicht vertreten worden, daß der vom Bundesrat beschlossene Entwurf eines Gesetzes über die Besteuerung des Personenverkehrs eine allgemeine Bewegung zugunsten umfassender Tarifserhöhung für die Verkehrsanstalten Groß-Berlins und anderer Großstädte zur Folge haben müsse. Man scheint sogar hier und da die Verkehrssteuer als einen willkommenen Anstoß zur Neubelebung von Tarifplänen zu begrüßen, die den Be-

triebsgesellschaften das Drei- bis Vierfache des Betrages der Steuer zuführen sollen. Wenn hierbei gehofft wird, daß der Verkehrssteuer-Gesehentwurf den Verkehrsunternehmungen ein Mittel an die Hand gebe, um eine solche Erhöhung auch gegen den Willen der Gemeinden zu erreichen, so gründet diese Hoffnung sich auf einen Irrtum. Der Gesehentwurf gestattet dem Betriebsunternehmer nur Tarifänderungen, die zur Deckung der neuen Steuer bestimmt sind. Dagegen wird in der Begründung des Gesehentwurfs ausdrücklich hervorgehoben, daß die Ermächtigung einseitig Tarifänderungen aus Anlaß des vorliegenden Gesetzes vorzunehmen, nicht auch Änderungen gestatten können, an denen sich der Unternehmer für sonstige Steigerungen der Betriebsunkosten zu erholen beabsichtigt. Es würde auch einen niemals dagewesenen Eingriff in die Verkehrspolitik der Gemeinden bedeuten, wenn die Reichsgesetzgebung eine von ihr abhängige Steuer benützte, um durch ein von Reichs wegen bestimmtes Schiedsgericht jede beliebige Erhöhung der Tarife ins Werk zu setzen.

Trotzdem bleibt die Gefahr bestehen, daß auf die unbemittelte Bevölkerung bei Gelegenheit der Verkehrssteuer Mehrbelastungen überwältigt werden, die das Bedürfnis der Wiedereinbringung der Steuer weit übertreffen. Die Bedenken, die sich hieraus und aus anderen Gründen gegen die Unterwerfung der großstädtischen Verkehrsanstalten unter eine Verkehrssteuer überhaupt ergeben, müssen an anderer Stelle ausgetragen werden.