Morgen-Ausgabe
No. 215. — 56. Jahrgang.

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Freitag, 8. Mai 1908

Schönwalde-Bernau.

Eine schöne Waldwanderung, die uns durch die Bernauer Stadtforst in ihrer ganzen Breite führt. Wir beginnen sie von Station Schönwalde der Liebenwalder Bahn, wohin wir vom Stettiner Vorortbahnhof mit Umsteigen in Reinickendorf-Rosenthal gelangen. Vom Bahnhof Schönwalde rechts an der Försterei Neumühl vorbei in 10 Minuten ins Dorf, quer durch dieses hindurch und weiter 25 Minuten auf der Bernauer Chaussee. Hier, bei der Teilung, folgen wir dem Wege, der uns links zur Försterei Gorin und um den schönen Gorin-See herumführt. Nach 45 Minuten kommen wir an eine Teilung dieser Wege. Wir folgen dem zweiten Wege links, der uns durch den Mischwald der Probstheide, über den Weg Bernau—Bosdorf in 45 Minuten an die Chaussee Bernau—Wandlitz dringt. Wir überschreiten diese und wandern auf dem Gestell N, verschiedene Wege kreuzend, in 50 Minuten zum Forsthause Woltersdorf an der Chaussee nach Lanke. Dieses umgehen wir links auf der Chaussee und wenden uns sofort wieder rechts (östlich) auf den Waldweg, der uns über ein schönes Fichtetal und am Mechesee in einer halben Stunde an den von der Hellmühle kommenden Weg führt. Auf diesem wandern wir rechts (südlich) in 45 Minuten nach dem stattlichen Dorfe Ladeburg und weiter auf der hochgelegenen Chaussee in 40 Minuten nach dem vor uns liegenden Bernau, das uns mit seiner schönen Promenade um die alte Stadtmauer einen angenehmen Abschluß der Wanderung bietet. Von Bernau kehren wir heim.

Stadtverordneten-Versammlung.

Oeffentliche Sitzung vom 7. Mai.

Der Vorsteher **Michelet** eröffnet die Sitzung um 5½ Uhr.

Die Versammlung beschließt, die Sommerferien wieder in die Monate Juli und August zu legen.

Auf der Tagesordnung steht als einziger Punkt die Berichterstattung über die Vorlage betreffend

Begründung eines Verkehrsverbandes

mit den Vorortgemeinden.

Der Ausschuß schlägt der Versammlung folgende Beschlußfassung vor:

1. Die Versammlung ermächtigt den Magistrat nach Maßgabe des vom Ausschusse festgestellten Statutenentwurfs Verträge mit den Vorortgemeinden abzuschließen.
2. Die Versammlung ersucht den Magistrat, folgendem „Gemeindebeschluß" zuzustimmen:

Gemeindebeschluß:

Die Städtische Verkehrsdeputation wird mit der Verwaltung aller Geschäfte, welche der Stadtgemeinde Berlin als Mitglied des Verkehrsverbandes Groß-Berlin obliegen, beauftragt (§ 59 der Städteordnung).

Dabei wird folgendes bestimmt:

1. Die Deputation erhält so viele Mitglieder, als Berlin Vertreter in die Verbandsversammlung zu entsenden hat.

Diese Mitglieder werden zu zwei Drittel von der Stadtverordnetenversammlung aus ihrer Mitte oder aus stimmfähigen Bürgern gewählt, zu einem Drittel von dem Oberbürgermeister aus der Zahl der Magistratsmitglieder ernannt. Ist die Zahl der Verbandsvertreter nicht durch 3 teilbar, so wird das erste weitere Mitglied der Deputation in gleicher Weise von der Stadtverordnetenversammlung gewählt, das zweite vom Oberbürgermeister ernannt.

2. Die Mitglieder der Deputation treten als die Vertreter der Stadt in die Verbandsversammlung ein.

3. Die einheitliche Ausübung des Stimmrechts erfolgt auf Grund von Mehrheitsbeschlüssen der Deputation.

Das Stimmrecht in der Verbandsversammlung darf von den Vertretern bei Beschlüssen, welche eine Aufwendung von mehr als 3 Millionen Mark zur Folge haben, sowie bei Beschlüssen über Statutenänderungen und über die Auflösung des Verbandes nur gemäß der ihnen durch Gemeindebeschlüsse zu erteilenden besonderen Anweisung ausgeübt werden.

4. Den Vorsitz im Verbandsausschuß führt der Vorsitzende der Deputation oder ein von dem Oberbürgermeister aus den Mitgliedern der Deputation zu ernennender Vertreter. Die übrigen vier Verbandsausschußmitglieder sowie deren Vertreter erwählt die Deputation aus ihrer Mitte, zwei Mitglieder und Vertreter müssen Magistratsmitglieder, zwei Stadtverordnete oder Bürgerdeputierte sein.

5. Die Versammlung erachtet die zu dieser Angelegenheit eingegangene Eingabe des Chefingenieurs Fr. Immeckenberg um Berücksichtigung seines Projekts zur Errichtung einer Kreisringbahn Groß-Berlin mit ihren Fortsetzungen Berlin—Biesdorf—Königstal—Schöneiche—Rüdersdorf und Berlin—Marzahn—Freienwalde durch die Beschlüsse des Ausschusses für erledigt.

Der Berichterstatter des Ausschusses Stadtv. Dr. **Levy** (a. L.) hebt zunächst die große Bedeutung der Vorlage hervor, die zu den wichtigsten gehöre, die die Versammlung seit Jahren beschäftigt haben. Die im Ausschuß an der Vorlage vorgenommenen Aenderungen hätten auch diese Gegner der ursprünglichen Vorlage umgestimmt. Der zu gründende Verkehrsverband sei vor allem notwendig geworden durch den

Konflikt der Gemeinden Groß-Berlins mit der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft.

In ausführlichen juristischen Darlegungen sucht der Redner den Nachweis zu führen, daß die Stadt Berlin zweifellos das Recht habe, den Bahnkörper und Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn im Jahre 1919 zu übernehmen. Die Große Berliner habe aber mit den Vororten Verträge mit anderer Geltungsdauer abgeschlossen, und daraus ergebe sich schon für die Gemeinden Groß-Berlins die Notwendigkeit eines gemeinsamen Vorgehens durch die Bildung eines Verkehrsverbandes. Der Bahnkörper der Großen Berliner repräsentiere nach der letzten Bilanz einen Wert von 60 Millionen Mark, wovon 36 Millionen auf das Weichbild Berlins entfallen. Dazu würde dann der Betriebsgewinn kommen. Diese großen Ziffern beweisen schon die hohe Bedeutung der Vorlage. Im Ausschuß seien verschiedene Einwendungen erhoben worden. So habe man erklärt, die Vorlage komme jetzt zu spät, weil die Konzession der Großen Berliner bis 1949 schon verlängert worden ist. Dieser Einwand sei aber nicht stichhaltig, denn die Konzessionsverlängerung sei noch nicht unbedingt erfolgt, da die Genehmigung der Stadt fehle. Für die Vertretung der kommunalen Rechte im Ergänzungsverfahren sei aber die Gründung des Verkehrsverbandes gerade jetzt sehr zeitgemäß. Dann sei gegen die Satzungen eingewandt worden, die Stadt Berlin sei im Verkehrsverband den Vorortsgemeinden gegenüber in vielen Punkten benachteiligt. Gegen eine solche Benachteiligung seien aber in den Satzungen Kautelen geschaffen worden. Auch die Bedenken gegen die Uebernahme von Straßenbahnen in städtischen Betrieb dürften bei der Frage des Verkehrsverbandes nicht mitsprechen, denn auch nach der Errichtung dieses Verbandes bleibe es den Gemeinden vollständig überlassen, ob sie den Betrieb der Bahn selbst übernehmen oder an andere vergeben wollen. Die Mitglieder des Ausschusses seien an die Beratung der Vorlage nicht mit Hurrastimmung herangegangen, sondern zum Teil mit großen Skrupeln. Bei den Ausschußberatungen war man bemüht, die noch vorliegenden Bedenken gegenstandslos zu machen. Vor allem sei festgelegt, daß auch die Stadtverordneten bei den Fragen des Verkehrsverbandes mitzureden haben. Die Gründung des Verkehrsverbandes sei notwendig zur Stärkung der Stellung der Stadt Berlin in ihrem unumgänglich notwendigen Kampf ums Recht, zur Verbesserung der Beziehungen zwischen den Gemeinden Groß-Berlins und zur Kräftigung der Selbstverwaltung gegenüber den Staatsbehörden.

Stadt. **Cassel** (A. L.): Die Mitglieder meiner Fraktion haben sich nur mit einer geringen Mehrheit für die Vorlage ausgesprochen; ich kann also nur für einen Teil meiner Freunde sprechen, wenn ich die Vorlage zur Annahme empfehle. Die Große Berliner Straßenbahn hat unser Vertrauen, daß sie die Verträge ihrem wahren Sinne entsprechend auslegen würde, getäuscht. Sie hat

wider Treu und Glauben,

ohne uns in Kenntnis zu setzen, sich die Verlängerung der Konzession bis 1949 zu verschaffen gewußt, freilich durch ein Verfahren eines Mittels, das in seiner Rücksichtslosigkeit gegen die Stadt Berlin als durchaus unerhört bezeichnet werden muß. Dieses Vorgehen bildet kein Ruhmesblatt in der Tätigkeit des Ministers v. Thielen. Wenn einmal die Leidensgeschichte geschrieben wird, die unsere Vertreter bei den Verhandlungen mit den staatlichen Behörden zu bestehen hatten; wenn einmal die Art und Weise beleuchtet wird, in der die Behörden das Staatsinteresse gegenüber der Großen Berliner und auf der anderen Seite uns gegenüber vertreten haben, dann wird sich zeigen, wie schwer die Staatsbehörden uns die Ergreifung von Gegenmaßregeln gegen die Große Berliner gemacht haben. Die allerwichtigste Abwehrmaßregel ist die Schaffung des Verkehrsverbandes. Man hat uns empfohlen, mit der Straßenbahngesellschaft uns durch einen Vergleich zu einigen. Auf einen solchen Vergleich wird sich die Stadt Berlin aber niemals einlassen können, solange sie damit auf ihre vertragsmäßigen Rechte verzichten und den Tunnelprojekten zustimmen soll. Auch die pekuniären Vorteile eines solchen Vergleiches für die Stadt können uns nicht dafür bestimmen. Meine Freunde werden nie bereit sein, für ein pekuniäres Linsengericht die Interessen unserer Selbstverwaltung und unserer Bürger zu verkaufen. Auf einen Vergleich könnten wir erst eingehen, wenn die Große Berliner ganz andere Bedingungen stellt als bisher. Der Redner geht dann auf die Einwendungen gegen den Verkehrsverband ein und tritt namentlich der Auffassung entgegen, als wenn die Gründung des Verkehrsverbandes gleichbedeutend sei mit der Uebernahme des Straßenbahnbetriebes in eigene Regie.

Ich stehe noch heute auf dem Standpunkt, daß es zu mancherlei Unzuträglichkeiten führen würde, wenn Berlin einen so umfangreichen Straßenbahnbetrieb von Stadt wegen übernähme. Die Gefahr eines solchen Betriebes ist nach den Statuten des Verkehrsverbandes nicht vorhanden, was dagegen gesagt wird, ist nicht richtig; niemand würde uns zwingen können, gegen unsere Ueberzeugung Wege zu wandeln, die wir für unheilvoll halten. Was den fernern Einwand betrifft, daß die Vorortsgemeinden gegen Berlin benachteiligt werden, so ist ohne weiteres zuzugeben, daß die Vororte bei der Gewinnverteilung gut wegkommen, aber wenn man ein großes Ziel erreichen will, so darf man sich daran nicht stoßen, wenn auch die anderen einige Vorteile erzielen, wo für uns die große Frage der Wahrnehmung unserer Rechte nach § 35 in erster Reihe steht. Redner widerlegt noch eingehend die weiteren Einwände, die im Ausschusse geltend gemacht worden sind, und kritisiert die Unterminierungspläne der Straßenbahngesellschaft. Das treibende Agens bei diesen Projekten seien nicht sowohl die Bedürfnisse des Verkehrs in der Leipzigerstraße und Unter den Linden, als vielmehr diejenigen Veränderungen, die mit dem altehrwürdigen historischen Brandenburger Tor im Schwange sind, die von einem Manne wie dem Freiherrn v. Zedlitz

als Gipfel der Lächerlichkeit

bezeichnet worden sind. Der Staat wird sich zu überlegen haben, ob es dem Staatsinteresse ersprießlich ist, eine große Stadt, die Hauptstadt des Reiches, als unmündig zu behandeln, als eine Stadt, der man den Weg, den sie zu gehen hat, von oben her weisen muß. Diese Klage über die Beeinträchtigung der Selbstverwaltung wird an anderer Stelle erhoben werden, und die Berliner Abgeordneten werden dann sich der Unterstützung auch anderer Abgeordneten zu erfreuen haben. Aber: wenn auch alles nichts nutzt: Wir dürfen nun und nimmermehr unsere Rechte aus § 36 aufgeben. Wir haben die Verpflichtung, unseren Widerstand gegen das Vorgehen der Großen Berliner fortzusetzen. Vielleicht ändert sich auch einmal in der Staatsregierung die Haltung in Verkehrsfragen der Stadt gegenüber. Der Minister hat vielleicht gar nicht die Folgen überlegt, die sein Vorgehen gegen die Stadt Berlin nach sich ziehen kann. Ich bitte und beschwöre Sie, tragen Sie nicht dazu bei, daß mit unserem Willen unsere Rechte aufgegeben werden. Wir laden die schwere Verantwortung auf uns, daß man später von uns sagt: „Das waren die Männer, die in einem kritischen Augenblick dem Magistrat die Mittel versagt haben, unsere Rechte durch den Verkehrsverband durchzusetzen. Ich bin fest überzeugt, daß die Ablehnung des Verkehrsverbandes die

Dekapitalisation unserer Stadt

in wichtigen Verkehrsfragen bedeutet, und ich lehne dafür jede Verantwortung ab. Dagegen bin ich überzeugt, daß die Annahme des Verbandes uns unsere Freiheit nicht beschränkt und uns auch nicht die Möglichkeit zum Abschlusse eines Vergleiches nehmen würde.

Stadtv. **Heymann** (soz.) gibt seinem Bedauern darüber Ausdruck, daß Stadtv. Singer durch eine Erkrankung behindert sei, in dieser Frage die Anschauungen seiner Freunde in der Versammlung zu vertreten. Der Redner schildert dann eingehend die Entwickelungsgeschichte der Großen Berliner Straßenbahn, um daran zu zeigen, daß diese Gesellschaft dank der ihr zuteil gewordenen Unterstützung der Aufsichtsbehörden sich immer über die ihr lästigen Bestimmungen der Verträge hinweggesetzt habe. Die Interessen Berlins seien dabei niemals berücksichtigt worden. Die Aufsichtsbehörde habe immer die Vororte gegen Berlin ausgespielt. Das könne für die Gründung des Verkehrsverbandes für die Zukunft verhindert werden. Während einer erster Beratung im Plenum die Vorlage überhaupt keine Gegner hatte, meldeten sich im Ausschuß verschiedene Redner, die in ihren Ausführungen unbegrenztes Mißtrauen zu den Vororten und hingebende Liebe zur Großen Berliner Straßenbahn zeigten. Das Jubiläum der Städteordnung steht bevor. Wir können es nicht besser feiern als dadurch, daß wir zum Schutz der Rechte unserer Selbstverwaltung den Verkehrsverband annehmen.

Stadtv. **Aufmann** (fr. Vp.): Meine Fraktion hat beschlossen, sich gegen den Verkehrsverband auszusprechen. Bestimmend für diese Aenderung unserer Meinung waren unter anderem auch die letzten Ereignisse in unserer Verkehrspolitik. Wir beabsichtigten ursprünglich, heute die Vertagung der Angelegenheit zu beantragen, bis der zweite Schiedsspruch gefällt ist. Der Redner macht dann unter dem Widerspruch der Versammlungsmehrheit noch weitere Einwendungen gegen die Vorlage und regt an, die Stadt möge in der Großen Berliner nicht immer den Gegner, sondern den Sozius sehen.

Oberbürgermeister Kirschner:

Die Debatte hat sich in der heutigen Sitzung bisher weniger mit der eigentlichen Vorlage als mit unserem Verhältnis zur Großen Berliner Straßenbahn beschäftigt. Ich kann in dieser Frage hier nur meine persönliche Meinung zum Ausdruck bringen. Man kann unsere Situation der Großen Berliner gegenüber nicht richtig beurteilen, wenn man nicht sich Rechenschaft gibt von den Rechtsständen vor dem Kleinbahngesetz. Damals kamen die Städte den Straßenbahnunternehmungen nur als Eigentümer der Straßen in Betracht. Diese Situation wurde geändert durch die Einführung des Kleinbahngesetzes von 1892, das die Konzessionierung solcher Unternehmungen in die Hände des Staates legt. Das Ergänzungsverfahren wird im allgemeinen von Selbstverwaltungsbehörden, Kreisausschüssen usw. geführt. Für Berlin wurde die Entscheidung gelegt in die Hand des Oberpräsidenten und in die Hand des Ministers. Diese Instanzen haben allein und endgültig zu entscheiden, und der Stadt Berlin bleibt kein weiterer Rechtsweg offen. Dadurch sind die Städte im allgemeinen, Berlin ganz besonders, auf einem wichtigen Gebiet wesentlich in der Selbstverwaltung geschädigt worden. Mit dieser Tatsache müssen wir rechnen. Man glaubte das Interesse der Gemeinden dadurch zu wahren, daß der Zustimmungsvertrag vorgesehen wurde. Dort wo man es mit einem loyalen Kontrahenten zu tun hatte, wäre dieser Zustimmungsvertrag ganz zweckmäßig; das Kleinbahngesetz gibt aber einem illoyalen Kontrahenten ein Mittel, sich lästiger Vertragsbestimmungen zu entledigen. Von diesem Mittel hat die Große Berliner Straßenbahn den

allerausgiebigsten Gebrauch

gemacht. Sie tut ja so, als ob sie stellenweise noch dazu gezwungen worden wäre. Das erinnert mich an das Mädchen, das äußerlich widerstrebend, innerlich mit großem Behagen ihrem Liebhaber entgegenkommt und sich nachher über Notzucht beschwert. Die Große Berliner hat diese Maßnahmen der Aufsichtsbehörde gern gelesen, wenn sie sie nicht — was sich in einzelnen Fällen sicherlich nachweisen läßt — selbst beantragt hat. Ich bin erstaunt darüber, daß sich die Bürgerschaft von Berlin diese Dinge hat bieten lassen, ohne daß in erkennbarer heftiger Weise eine kräftige Opposition laut wurde. Der erste wichtige Punkt war die Dauer des Vertrages. Wir haben eingehend über die Verlängerung der Konzession verhandelt. Hinter unserem Rücken hat sich die Straßenbahngesellschaft die Verlängerung der Konzession bis 1949 verschafft. Wenn sie sagt, sie sei unabhängig von dem mit uns geschlossenen Vertrage auf Grund des Kleinbahngesetzes in den Besitz des Rechtes gekommen, die Konzessionsverlängerung zu beantragen und zu erhalten, so ist das ein Trugschluß. Es ist unzweifelhaft, daß jeder Dritte die Konzession erbitten konnte, und daß sie ihm auch erteilt werden konnte; aber die Große Berliner, wenn sie ehrlich war, wenn sie die Absicht hatte, den Vertrag zu halten, sie durfte einen solchen Antrag auf Konzessionsverlängerung nicht stellen. (Lebhafte Zustimmung.) Sie hatte sich verpflichtet, und den Wagenkörper 1919 zu überlassen, uns in alle bezüglich des Unternehmens abgeschlossenen Verträge eintreten zu lassen. Wie konnte eine Gesellschaft, die wußte, daß sie 1919 vertraglich nicht mehr im Besitz des Unternehmens sein würde, wie konnte ein solches Unternehmen sich über das Jahr 1919 hinaus die Konzession erteilen lassen? Bei unseren Verhandlungen war zunächst an ein einheitliches Oberleitungssystem gedacht worden. Später vereinbarten wir das gemischte System. Die Große Berliner ließ sich aber diese Konzession abklauen, denn wir mußten ihr zwei Prozent von unserem Anteil an der Bruttoeinnahme ablassen. Wie hat sie aber ihre Verpflichtung erfüllt?

Hinter unserem Rücken

ist ihr von einer höheren Gewalt, angeblich ohne ihr Zutun, die Last des unbequemen Akkumulatorensystems abgenommen worden und statt der zwei Prozent der Bruttoeinnahme, die etwa 600,000 Mark beträgt, haben wir eine Entschädigung bekommen von 18,000 Mark. Wir haben uns die Befugnis vorbehalten, den Fahrplan festzusetzen und die Linienführung zu bestimmen. Die Große Berliner Straßenbahn denkt nicht daran, dieses Vertragsrecht zu berücksichtigen, sie hat ihm die falsche Interpretation gegeben, sie brauchte die Genehmigung der Stadt nur für eine Verkürzung der Linien. Aber auch in denjenigen Fällen, wo eine Verkürzung der Linien stattgefunden hat, hat sie einfach davon Abstand genommen, die Genehmigung der Stadt nachzusuchen, sondern nur von der Polizei die Zustimmung eingeholt. Auch der Zehnpfennigtarif wird nicht mehr innegehalten. Die Große Berliner hat die Erfindung gemacht, daß man durch den sogenannten „Anschlußbetrieb" den Fahrpreis auf 15 Pfennig erhöhen kann.

Nun komme ich zu der von Herrn Kyllmann erwähnten Konkurrenz. Wir haben keine unberechtigte Konkurrenz gemacht. Als wir den Vertrag schlossen, waren wir vollständig überzeugt, daß die kreisfreie Konkurrenz stattfinden soll (Sehr richtig!), selbst auf den Strecken der Großen Berliner Straßenbahn. Wir haben nur gestritten über den Umfang der Mitbenutzung ihrer Schienen. Zur Zeit des Vertragsabschlusses und noch einige Jahre später hat auch im Lager der Großen Straßenbahn niemand etwas anderes gedacht, und erst als die Erkenntnisse von Köln und Bonn bekannt wurden, wo ein anderer Tatbestand vorlag, fing man auch hier an, mit dem Konkurrenzeinwand hervorzutreten. Zunächst wollte die Gesellschaft die Untergrundbahn Potsdamer Bahnhof—Spittelmarkt hindern. Wir haben sie erst durch drei Erkenntnisse zwingen müssen, diesen Einwand fallen zu lassen. Darauf sind eine halbe Million Kosten entstanden. Dann kam der Einwand gegen die Weiterführung der Untergrundbahn von Spittelmarkt und gegen die Nord-Südlinie. In letzterer Beziehung kann sie uns ja nach dem Schiedsspruch etwas hindern. Ich fasse die Situation aber nicht so tragisch auf wie andere. Bis 1919 sind noch elf Jahre. Einige Jahre werden vergehen, ehe das Projekt ausgearbeitet ist, einige Jahre bis zum ersten Spatenstich, und so kommen wir nicht weit von 1919 ab. Auch in bezug auf den Einwand der Mitbenutzung ihrer Gleise halte ich die Situation nicht für so mißlich, und ich stelle fest: Die verkehrsfördernde Große Straßenbahn hat sich alle Mühe gegeben, die **wichtigen Verkehrsprojekte zu erschweren und aufzuhalten.**

Sie hat es auch verstanden, uns in bezug auf die Gewinnbeteiligung in „loyaler Weise" zu behandeln und 88,8 Millionen den Aktionären zuzuführen, aber nicht in Form einer Dividende, an der wir beteiligt wären. Jetzt möchte sie in Gestalt eines Aenderungsverfahrens ein ganz neues Recht, nämlich 90jährige Konzession und Tariferhöhung heraufschlagen! Das ist die Art, wie der „loyale Sozius" den Vertrag nicht erfüllt hat! (Sehr richtig!) Die Große Straßenbahngesellschaft hat es verstanden, sich in den Besitz des größten Teiles der Aktien der Vorortbahnen zu setzen und ist nun in der Lage, über ein außerordentlich ausgedehntes Terrain zu verfügen. Dazu kommt noch die Ausdehnung auch der Vororte. Wer mit 30 bis 40 Einzelgemeinden zu tun hat, kann eine Gemeinde gegen die andere ausspielen. Sie hat nun von den verschiedensten Seiten Unterstützung gefunden; zunächst von der Aufsichtsbehörde, die