

Diese unwirtschaftlichen Leerkilometer, bzw. die Unkosten dafür sind in Groß-Berlin eine Folge der völlig unverständlichen, rückständigen und weltstadtfremden Einstellung der städtischen Behörden, die der Erstellung von Unterkunftsräumen für Kraftfahrzeuge in eng bewohnten Stadtgebieten die größten Schwierigkeiten bereiten. Der Einspruch einiger Mieter gegen ein bereits genehmigtes Garagenprojekt im Zuge einer großen Berliner Ausfallstraße hat kürzlich genügt, dieses Projekt zu Fall zu bringen und damit eine Anzahl sicherer Käufer von Kraftwagen um die Möglichkeit der Automobilhaltung zu bringen, die eben unter den heutigen Verhältnissen nur dann wirtschaftlich tragbar ist, wenn das Fahrzeug in mäßiger Entfernung von der Wohnung untergebracht werden kann, so daß der Besitzer, der heute durchweg Selbstfahrer ist, sein Fahrzeug selbst von der Garage abholen und wieder hinbringen kann. Der Zubringerdienst, der von einer großen Anzahl von Garagen eingerichtet ist und unterhalten wird, verteuert die Wagenhaltung abermals so, daß viele Interessenten vom Kauf absehen und es vorziehen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Da wir schon vom Zubringerdienst sprechen, kommen wir hier auf die Preise für Unterkunft, Pflege und Zubringen, d. h. auf die Leistungen der Garagen.

Der normale Untertanenverstand des Berliner Einwohners kann es nämlich nicht begreifen, daß eine Kellergarage — sagen wir am Kaiserdamm — genau so viel kostet, wie ein elegant möbliertes Comfort-Zimmer in derselben Lage, nämlich 80 bis 85 Mark, wohlverstanden ohne Heizung, Wasser und ohne jede Handreichung am Wagen.

Das klingt ungeheuerlich, ist aber Tatsache, deswegen aber nicht weniger verständlich.

Für eine Box werden im Westen durchschnittlich 70 bis 75 Mark ebenfalls ohne Heizung und Wasser gefordert, für Unterstellmöglichkeit in einem Sammelraum durchschnittlich 50 Mark.

Verbunden mit diesen Preisen, die denjenigen für Wohnräume durchaus entsprechen, wird in der Regel noch die Verpflichtung des Mieters, den Betriebsstoff und in vielen Fällen auch die Bereifung in der Garage zu entnehmen. Das sind Preise, die vielleicht zu der Zeit einmal gefordert und bewilligt werden konnten, als das Automobil ein reiner Luxusgegenstand war und durchweg von Chauffeuren gefahren wurde.

Unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen und für den großen, sehr großen Kreis von Automobil-Interessenten, die rechnen müssen und zu rechnen verstehen, sind sie kurzerhand unerschwinglich, und deshalb fahren diese Interessenten lieber Straßenbahn, Untergrundbahn, Autobus oder Auto-Taxe, deren Kosten sie genau übersehen und in ihr Budget einsetzen können.

Daher die 5800 leeren Unterstellplätze für Automobile in den bereits bestehenden Groß-Berliner Garagen! In Wilmersdorf kann man bei Frühspaziergängen bereits beobachten, daß in wenig belebten Straßen früh am Morgen regelmäßig Automobile mit noch brennenden Positionslaternen vor den Häusern stehen. Sie stehen eben die Nacht über dort und ihre Besitzer lassen lieber ihr Fahrzeug alle Jahre einmal für einige hundert Mark neu lackieren und sparen im Vergleich zu den Unterhaltungskosten noch Geld dabei, wenigstens im Sommerhalbjahr.

Es besteht kein Zweifel, daß der Verband der Garagenbesitzer, wenn er diese Zeilen zu Gesicht bekommt, eine wohlbegründete Erwiderung loslassen und den Lesern an Hand ausführlicher Berechnungen beweisen wird, daß die Alt-Garagen in Berlin bei diesen Preisen am Hungertuch nagen und überhaupt nichts verdienen.

Die Alt-Garagen befinden sich eben, unterstützt und gestützt durch die unverständliche Einstellung der Berliner Behörden, in einer Art von Monopolstellung, ähnlich derjenigen, in der sich unsere deutsche Automobil-Industrie zur Zeit der Einfuhrsperre und des Hochschutzzolles auf ausländische Fabrikate befand.

Sie mußte diese Monopolstellung Schritt für Schritt in dem Maße aufgeben, wie die Hochschutzzölle abgebaut wurden. Sie mußte, ob sie wollte, oder nicht, ihre