

17. VII. 1916

* Die Revision des Verkehrstarifs. Es handelt sich wieder um eine harte Nuß, die geknackt werden muß. In dieser Frage gibt es zwei Strömungen: die eine, die mit der Tarifrevision auch die Verkehrssteuer erledigen will, die andere, die nur die Steuer anstrebt. Die letztere Anschauung vertreten Dr. Wilhelm Wássonvi und sein Anhang, während bei der ersteren die finanzielle Lage der Stadtbahn im Spiele ist. Als die Frage der Verkehrssteuer zuerst zur Verhandlung gestellt war, entschied sich die Steuervorbereitungskommission auf Antrag Wássonvi's dahin, zunächst hierauf bezügliche Verhandlungen mit den Gesellschaften zu pflegen, die das Resultat der einheitlichen Zwanzig Heller-Karten zeitigten. Auf dieser Basis dachte man die Tarifrevision und die Steuer zu einer günstigen Lösung zu bringen. Es war somit eine Grundlage für die weitere Verhandlung dieser zweifellos höchst-wichtigen Frage geschaffen. In der Diskussion zeigten sich bald die Gegensätze, die sich nicht nur auf die Preisfeststellung der Karten bezogen, sondern auch einschneidender prinzipieller Natur waren. Eine Ueberbrückung der Gegensätze bezüglich des Kartenpreises hätte auf keine großen Schwierigkeiten gestoßen, da es sich lediglich darum handelte, den Typus der Zonenkarte, wie wir dies im Vorhinein betonten, auf höherer Basis beizubehalten. Als scheinbar unüberbrückbar kann jedoch der Standpunkt Dr. Wássonvi's angesehen werden, der jede Tarifrevision perhorresziert und nur auf die

Vermehrung der Einkünfte der Hauptstadt im Wege der Verkehrssteuer Gewicht legt. Er begründet seinen Standpunkt damit, daß es nicht zeitgemäß sei, jeß eine Tarifierhöhung vorzunehmen, weil dadurch die Ablösungschancen der Hauptstadt reduziert würden. Freilich steht er andererseits auf dem Standpunkt, daß der Gedanke der Ablösung vorläufig hinten-gestellt und daß erst für eine vortheilhafte Ablösung die Vorbedingungen geschaffen werden müssen. Bei der Stadtbahn, deren Aktienmajorität sich bekanntlich in Händen der Hauptstadt befindet, gedenkt er die günstigeren Bedingungen dadurch zu schaffen, daß die Dividenden ohne Rücksicht auf die Geschäftsergebnisse eventuell künstlich auf das Minimalste eingestellt werden, damit die kontraktlich festgestellte fünfjährige Durchschnittsdividende, die als Basis für die Ablösung dient, zur gegebenen Zeit möglichst niedrig erscheine. Zu rechtfertigen wäre dieses Vorgehen damit, daß während des Krieges nicht nur die Investitionen, sondern auch größere Reparaturen unterblieben und somit der Investitions- und der Erhaltungsfonds möglichst hoch dotiert werden müssen. Dann erst, wenn die Verzinsung auf einen größtmöglichen Tiefstand gebracht wurde, sei an eine Ablösung zu schreiten, die die Hauptstadt als Majorität jederzeit aussprechen könne. Bei der Frage der Ablösung der Straßenbahn stehen der Hauptstadt diese Mittel allerdings nicht zur Verfügung, und deshalb vertritt Wássonvi den Standpunkt, daß an eine Ablösung dieser Unternehmung vor dem Jahre 1923 überhaupt nicht gedacht werden möge. Bei dieser Gesellschaft dürften sich aber auch bei der Frage der Steuererhebung Schwierigkeiten ergeben, weil nicht anzunehmen sei, daß diese Gesellschaft ohne jede Entschädigung einen administrativen Apparat aufstellen werde, der die Steuer der Hauptstadt verwaltet. Auch diesem Einwande gegenüber hat Wássonvi seine Argumente. Er meint nämlich, die Hauptstadt habe gegenüber dieser Gesellschaft solche kontraktlich gesicherte Mittel in Händen, deren strenge Anwendung die Gesellschaft im Falle der Renitenz zur Kaison bringen würden. In diesem Stadium befindet sich derzeit die Frage der Tarifrevision und der Verkehrssteuer, deren endgiltige Erledigung — wie ersichtlich — in noch weitem Felde steht. — Bei dieser Gelegenheit wollen wir feststellen, was aus der Verkehrssteuer für die Hauptstadt an Einnahmen zu erwarten steht. Als Basis dient der vorjährige Verkehr, der sich bei der Straßenbahn auf 140 Millionen, bei der Stadtbahn auf 80 Millionen verkaufter Karten belief. Nachdem die Steuer mit 2 Heller per Karte kontempliert ist, ergeben sich nach 220 Millionen Karten 4.400.000 K. als Steuer. Hierzu noch die Stromsteuer gerechnet, die bei beiden Gesellschaften mit 600.000 K. nicht zu hoch angenommen ist, würde die Hauptstadt durch die Steuer aus dem Straßenbahverkehr zu 5 Millionen Kronen Einnahmen gelangen.