

Neue Einnahmen im Eisenbahnverkehr.

Vom Geheimen Rat Ludwig Urba.
Eisenbahnminister a. D.

(Aus einem Gespräch mit einem unserer Redakteure.)

Wien, 15. Januar.

In diesem Augenblicke kann ich mich naturgemäß auf Grund Ihrer dermaligen Mitteilungen nur im allgemeinen auf Ihre Anfrage äußern, zumal mir die näheren Daten über den Verkehr seit den Kriegsereignissen nicht zur Verfügung stehen.

Es ist vollkommen begreiflich und gerechtfertigt, daß die Staatsverwaltung unter dem Eindrucke der durch die traurigen Kriegsereignisse hervorgerufenen schwierigen Finanzlage nach allen Einnahmequellen greift, die ihr zu Gebote stehen, und es ist auch von diesem Standpunkte verständlich, daß sie erhöhte Einnahmen aus dem Verkehre der Staats- und Privatbahnen anstrebt. Bezüglich des Güterverkehrs ist dies in einer etwas komplizierten Form, durch die Verteilung auf eine Frachtsteuer und einen Kriegszuschlag, geschehen, dessen perzentuelle Höhe (13 Prozent) man nur durch eine kleine Gleichung ermitteln kann.

Eine verlässliche Schätzung der Mehreinnahmen aus der Frachtsteuer und dem Kriegszuschlag ist für den Augenblick derzeit nicht möglich, da nähere Nachweisungen nicht vorliegen. Auf Grund der letztveröffentlichten Ergebnisse des Jahres 1913, wonach die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre bei den Staatsbahnen zirka 600 Millionen und bei den Staats- und Privatbahnen zusammen etwa 800 Millionen betragen, würde sich im Güterverkehre eine Erhöhung der Transportkosten bei den Staatsbahnen um zirka 180 Millionen, bei den gesamten Bahnen um etwa 240 Millionen ergeben. Es bleibt abzuwarten, ob diese Ziffern durch den wirklichen Erfolg erreicht werden, da einerseits gegenüber dem Jahre 1913 der Zivilverkehr sehr erheblich zurückgegangen sein dürfte und unter der Wirkung der neuerlichen Erhöhung der Transportkosten möglicherweise noch eine weitere Beeinträchtigung erfahren wird.

Für die Staatsbahnverwaltung bedeuten die jetzt zu treffenden Maßnahmen zweifellos nichts anderes als eine Erhöhung der Einnahmen, von welcher aus uabeliegenden finanziellen Rücksichten ein Teil in der Form einer Frachtsteuer an die Finanzverwaltung abgeführt wird. Für das Verkehr treibende Publikum ist die Wirkung eine allgemeine Transportkostenerhöhung, welche möglicherweise die Produktion einigermaßen erschweren könnte, andererseits aber das konsumierende Publikum im Wege der sicher nicht ausbleibenden Ueberwälzung zur Gänze und vielleicht sogar in noch höherem Maße treffen wird.

Auf die oben angeedeuteten Ergebnisse im Frachtenverkehre des Jahres 1913 bezogen, würde sich also hinsichtlich der Staatsbahnen eine Mehreinnahme von rund 180 Millionen ergeben, von der nach einer flüchtigen Berechnung 78 Millionen auf den Kriegszuschlag und 102 Millionen auf die Frachtsteuer entfallen würden. Bezüglich des gesamten Eisenbahnnetzes aber würde eine Erhöhung der Transportkosten von zirka 240 Millionen resultieren, welche nicht zur Gänze, sondern nur zum weitaus größeren Teile eine Mehreinnahme des Staatsschatzes darstellen würde, von der beiläufig 135 Millionen auf die Steuer und etwa 105 Millionen auf den Kriegszuschlag kommen würden.

Eine genauere Beurteilung der ganzen Aktion, insbesondere in ihren Rückwirkungen auf die Privatbahnen, ist derzeit wohl nicht möglich, da insbesondere in letzterer Beziehung wichtige Maßnahmen auf den Verordnungsweg und ausdrücklich auf das freie Ermessen der Staatsverwaltung gewiesen sind. Eine zu engherzige Auffassung gegenüber den Privatbahnen dürfte abgesehen von etwa bestehenden, mir im Momente nicht gegenwärtigen besonderen Abmachungen nicht zu besorgen sein, und zwar teils aus naheliegenden Billigkeits- und Opportunitätsrücksichten gegenüber den Privatbahnen, zum Teile auch in der Erwägung,

daß ohnedies 15 Prozent des den Privatbahnen zu bewilligenden Anteiles an dem Kriegszuschlag in Form der Steuer wieder dem Staate zufließen. Möglicherweise dürften die bezüglichen Verhandlungen, auch zur Geltendmachung gewisser im öffentlichen Interesse gelegener Kompensationsansprüche Anlaß bieten.

Ein weiteren finanziellen Vorteil für die Staatsverwaltung dürfte auch der zum Ausdruck gebrachte Vorbehalt mit sich bringen, daß auch bezüglich jener Bahnen, welche von der Staatsbahnverwaltung nicht für eigene, sondern für fremde Rechnung betrieben werden, ein heute noch nicht feststehender Teil des Kriegszuschlages der betriebsführenden Verwaltung zufallen wird.

Ein abschließendes Urteil wird wohl erst möglich sein, bis die in Aussicht gestellten näheren Mitteilungen über die Durchführung der gesamten Aktion und über die Ergebnisse der aus diesem Anlasse zu pflegenden Verhandlungen vorliegen werden. Es ist zu erwarten, daß bei diesen Durchführungsmaßnahmen der Verschiedenartigkeit der Anforderungen und Bedürfnisse des Frachtenverkehrs in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung soweit als möglich Rechnung getragen werden wird.

Was den Personenverkehr anbelangt, so besteht eine dem Frachtenverkehre analoge Maßregel einerseits in der Neueinführung einer 20prozentigen Gepäcksteuer, in der Erhöhung der Fahrkartensteuer und in einer gleichzeitigen, wie es scheint, ziemlich einschneidenden Steigerung der Fahrpreise, insbesondere in der dritten Klasse mit einem vorausichtlichen Mehrertrage für den Staat von zirka 60 Millionen Kronen. Es ist nur fraglich, ob gerade unter den derzeitigen Verhältnissen, wo der Reiseverkehr schon aus anderen Rücksichten eine erhebliche Einschränkung erfahren muß, durch diese Maßnahme nicht eine weitere Verminderung zu besorgen ist. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre werden auch hier wieder zum größten Teile dem Staate und nur zu einer etwa im Bereinbarungswege festzustellenden geringeren Quote den Privatbahnen zugute kommen, so daß im allgemeinen hier die Verhältnisse ähnlich liegen wie bei den früher erörterten Steigerungen der Transportkosten im Frachtenverkehre.

Alles zusammengefaßt, ist zu konstatieren, daß die jetzt zur Einführung gelangenden Maßnahmen, die eine sehr erhebliche Belastung der Bevölkerung im Personen- und Frachtenverkehre zur Folge haben, ein Gebot der zwingenden Notwendigkeit sind, Einnahmen zu suchen, wo man sie findet. Es bleibt nur zu wünschen und abzuwarten, ob, wie die Regierung erhofft, nachteilige Wirkungen auf die vor dem Kriege so günstig zutage getretene Entwicklung des Verkehrs der Staatsbahnen, welche ohnedies durch die Kriegsereignisse so schwer gelitten hat, mit Erfolg und nachhaltig hintangehalten werden können.