

forderlich ist — zur Bedeckung ihrer durch den Krieg verursachten, durch Mehreinnahmen nicht aufgewogenen Mehrausgaben und künftig entstehender Investitionskosten oder aber dem Staate zuzufließen haben.

Geltung der Tarifierhöhungen.

1. Februar 1917 bis 31. Jänner 1920.

Als Termin für den Wirksamkeitsbeginn der hier erörterten Steuer- und Tarifmaßnahmen ist im allgemeinen der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen, doch ist die Regierung nach der kaiserlichen Verordnung ermächtigt, für einzelne Verkehre bei besonders rücksichtswürdigen Umständen eine Ueberschreitung dieses Termines zu gestatten. Daß es sich um eine bloße Kriegsmäßnahme handelt, kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Wirksamkeit sowohl der Bestimmungen über die Verkehrssteuern als auch derjenigen über den Kriegszuschlag auf einen dreijährigen Zeitraum, auf die Zeit bis 31. Jänner 1920, beschränkt ist. Hinsichtlich des Güterverkehrs ist diese Befristung schon aus dem Grund angezeigt, weil die Absicht besteht, die vorläufige schematische Belastung des Verkehrs rechtzeitig durch eine die wirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigende Tarifreform zu ersetzen.

Vorausichtlicher Mehrertrag 300 Millionen Kronen.

Der gesamte jährliche Mehrertrag, der sich für den Staatsschatz aus der Einführung oder Erhöhung der Verkehrsabgaben sowie aus der Einführung des Kriegszuschlages auf den Staatsbahnen ergeben wird, ist bei Zugrundelegung der Statistik des letzten Friedensjahres (1913) mit rund 300 Millionen Kronen zu veranschlagen und dürfte diese Summe bei Hinzurechnung des staatlichen Anteiles an dem Kriegszuschlag zu den Gütertarifen der Privatbahnen sogar nicht unerheblich übersteigen. Diese — selbst nach den Maßstäben, an die uns der Krieg gewöhnt hat — gewiß sehr stattliche Ziffer liefert einen neuerlichen Beweis dafür, daß das österreichische Abgabensystem seine Elastizität und Ausgestaltungsfähigkeit nicht verloren hat. Die Tatsache, daß es möglich ist, auf einem einzelnen Gebiet eine Erhöhung der jährlichen österreichischen Staatseinnahmen um nahezu ein Drittel einer Milliarde ohne allzu empfindliche Belastung der Volkswirtschaft zu bewirken, ist wohl geeignet, jeden Zweifel darüber zu widerlegen, daß die österreichische Volkswirtschaft nicht nur gewillt, sondern auch fähig ist, die ihr durch den Krieg auferlegten Lasten zu tragen.

Volkswirtschaftliche Erwägungen.

Es braucht wohl kaum betont zu werden, daß die Regierung, bevor sie an die Erwirkung der kaiserlichen Verordnung schritt, auch die volkswirtschaftliche Seite der Frage eingehend geprüft hat. Sie gelangte hierbei zu der Ueberzeugung, daß die Belastung, die für den Eisenbahnverkehr mit den von ihr geplanten Maßnahmen verknüpft ist, gerade unter den gegenwärtigen Verhältnissen deshalb leichter erträglich sein wird, weil derzeit die Konkurrenz des ausländischen Handelsverkehrs mit dem österreichischen so gut wie unterbunden ist, und weil unter der Herrschaft der Dermalen für die Preisbildung maßgebenden Verhältnisse, welche aller Voraussicht nach auch nach dem Krieg kaum sofort eine einschneidende Aenderung erfahren dürften, die Frachtspeisen bei den Anschaffungskosten einer Ware zum Teil überhaupt keine, zum Teil eine nur untergeordnete Rolle spielen. Bei Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Verhältnisse aber wird, wie bereits erwähnt, die Möglichkeit geboten sein, durch eine rationale und mehr individualisierende Gütertarifreform den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen.

Um jede ungünstige Einwirkung auf die Preise notwendiger Bedarfsgegenstände (Lebensmittel, Hausbrandkohle für die ärmere Bevölkerung) zu verhüten, legt die kaiserliche Verordnung fest, daß die zu diesem Behuf auf den Linien der Staatsbahnen allenfalls gewährten Tarifermäßigungen auf Verlangen der Regierung auch von den Privatbahnen zugestanden werden müssen.

Uebrigens haben die auf Veranlassung der Regierung durchgeführten Berechnungen über die Wirkungen, welche die zu gewärtigende Frachtspeisen-erhöhung möglicherweise auf die Gestehungskosten einzelner Bedarfsgegenstände ausüben könnte, zu dem Ergebnis geführt, daß Preiserhöhungen in größerem Umfange nicht gerechtfertigt wären. Da es aber nicht ausgeschlossen ist, daß der Versuch gemacht wird, die Einführung der Frachtspeisen- und die Erhöhung der Gütertarife als Anlaß für unbegründete Preiserhöhungen und illegitime Gewinnzuwächse zu benutzen, so erachtet es die Regierung

als ihre selbstverständliche Pflicht, solche gemeinsamen Bestrebungen gleich von vornherein mit aller Strenge entgegenzuwirken. Die berufenen Behörden wurden daher bereits angewiesen, für die nachdrücklichste Bekämpfung solcher Auswüchse Sorge zu tragen.

Der neue Personentarif der österreichischen Staatsbahnen.

Die Notwendigkeit der Erschließung neuer Einnahmequellen für den Staat hat, wie bemerkt, auch zu einer Erhöhung des Personentarifs der Staatsbahnen geführt, welche mit 1. Februar 1917 in Wirksamkeit treten wird. Die zu erzielenden Mehrerträge setzen sich aus zwei Komponenten zusammen: aus einer steuerrechtlichen, nämlich der durch kaiserliche Verordnung erfolgenden und auch den Privatbahnbetrieb treffenden Erhöhung der Fahrkartensteuer von 12 auf 20 Prozent (bei Lokalbahnen von 6 auf 10 Prozent, bei Kleinbahnen von 3 auf 5 Prozent), und aus einer verwaltungstechnischen, nämlich einer Erhöhung des Tarifs als solchen. In der äußeren Anordnung des Tarifs kommt diese Unterscheidung, der bisherigen Uebung gemäß, nicht zum Ausdruck, die Tarifgrundlagen sind vielmehr kumulativ, unter Einbeziehung der Fahrkartensteuer, erstellt.

Bei der Erstellung des neuen Tarifs wurde selbstverständlich vor allem die Erzielung der notwendigen Mehreinnahmen als leitender Gesichtspunkt festgehalten, andererseits aber auch auf die tunlichste Vereinfachung des Abfertigungs- und Nachzahlungsdienstes geblühend Rücksicht genommen und getrachtet, die im Gesamteffekt notwendigerweise eintretenden Härten in einzelnen Details nach Tunlichkeit zu mildern. Den letzteren Erwägungen erscheint zum Beispiel schon in der äußeren Anordnung des Tarifs dadurch Rechnung getragen, daß der heute bis 400 Kilometer reichende erste Tarifstapel auf 250 Kilometer zurückverlegt und sohin gleichzeitig eine Begünstigung des Fernverkehrs bewirkt wurde, die nicht nur der Fremdenverkehrsförderung zugute kommt, sondern auch geeignet ist, bestehenden Wettbewerben mit andern Verkehrswegen leichter zu begegnen.

Der kilometrische Einheitsstapel der dritten Klasse Personenzug, welcher für den ganzen weiteren Aufbau des Tarifs von grundlegender Bedeutung ist, beträgt nunmehr 4,8 Heller gegen 3,5 Heller vordem und erfährt ab 251 Kilometer eine Kürzung um 25 Prozent, das ist auf 3,6 Heller. Der Schnellzugzuschlag hingegen wurde im ersten Stapel nur mäßig gegen heute erhöht, im zweiten Stapel sogar verbilligt und beträgt durchweg 25 Prozent.

Für das Klassenverhältnis ist in dem Bestreben nach größtmöglicher Einfachheit die Formel 1:1½:2½ gewählt und sohin bei beiden Zugstapeln und für alle Entfernungen der Fahrpreis für die zweite Klasse mit 1½ Fahrkarten dritter Klasse und jener für die erste Klasse mit der Summe der für die zweite und dritte Klasse entfallenden Fahrpreise festgesetzt.

Die Fahrpreisbildung für die einzelnen Verkehrsrelationen erfolgt bis 50 Kilometer so wie bisher kilometrisch, von 51 bis 100 Kilometer wurden, um die eintretenden, durch die übliche Berechnung der Fahrpreise jeder einzelnen Zone für das Zonenende im Nahverkehr besonders harten Erhöhungen zu mildern, halbe Myriameterzonen ein-

geführt und erst ab 101 Kilometer die heute schon bei 51 Kilometer beginnende Zoneneinteilung nach Myriametern beibehalten. Durch diese Art der Fahrpreisberechnung erscheint einem wiederholt in der Öffentlichkeit vorgebrachten Wunsch wenigstens im Nahverkehr Rechnung getragen.

Zur Veranschaulichung des neuen Tarifs mögen untenstehende Gegenüberstellungen dienen.

Gleichzeitig werden die Begünstigungen einer Revision unterzogen. Die Zeitkarten sind bereits seit 1. d. aufgehoben. Künftig werden nur mehr Streckentarten ausgegeben, und zwar solche nur für Personenzüge und solche für alle Arten von Zügen; im allgemeinen mit einmonatiger Gültigkeit und nur auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer als Jahreskarten, welche letztere eine zwanzigprozentige Ermäßigung der Monatskartenpreise mit sich bringen werden.

Die Arbeiterbegünstigung, und zwar sowohl die steuerfreien Arbeiter-Wochen- und -Mittelfahrkarten als auch die fünfzigprozentige Ermäßigung des normalen Tarifs für gemeinsame Fahrten und für Zwecke der Arbeitsvermittlung, wurde beibehalten. Die Schülermonatskarten erfüllen in Würdigung ihres Zweckes eine nur mäßige Preiserhöhung. Von den sonstigen Maßregeln des neuen Tarifs ist noch die Vereinfachung der Begünstigung für Gesellschaftsreisen zu erwähnen.

Im Gepäckverkehr erstreckte sich die Reform — abgesehen von der zur Einführung gelangenden zwanzigprozentigen Verkehrssteuer — lediglich auf die bereits mit Wirksamkeit vom 1. d. durchgeführte Aufhebung der Musterkofferbegünstigung und auf die Erhöhung des Expressguttarifs, entsprechend der gleichzeitig eintretenden Erhöhung der Gültigkeitsdauer. Die Aufhebung der Tarifbegünstigung für die Musterkoffer hatte ihren Grund — abgesehen von den Uebelständen transportdienstlicher Natur — unter andern auch darin, daß die ausländischen Bahnen diese Begünstigung, welche auf Grund der Handelsverträge auch den Angehörigen der Vertragsstaaten zugestanden werden mußte, selbst nicht kennen, Gegenseitigkeit daher nicht gegeben ist.

Der finanzielle Effekt der Personen- und Gepäckstarifreform für den Staatsbahnbetrieb ist unter Zugrundelegung eines normalen Friedensverkehrs mit rund vierzig Millionen Kronen pro Jahr ermittelt worden. Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Fahrkarten, beziehungsweise der Einführung der Gepäcksteuer dürfte sich aus dem neuen Personentarif der L. L. Staatsbahnen unter gleichen Voraussetzungen eine Mehreinnahme von jährlich zirka sechzig Millionen Kronen ergeben.

Gegenüberstellung der alten und neuen Fahrpreise in gangbaren Relationen unter Angabe der eintretenden Erhöhungen.

Relation	Kilometer	Personenzug		Schnellzug				
		alt	neu	alt	neu			
Wien-St. Pölten	61	alt	2.50	3.90	6.40	3.30	5.10	8.40
		neu	3.10	4.65	7.75	3.90	5.85	9.75
		Erhöhung	0.60	0.75	1.35	0.60	0.75	1.35
Wien-Pöchlarn	95	alt	24	19	21	18	15	16
		neu	3.50	5.50	9.—	4.60	7.80	11.90
		Erhöhung	4.60	6.90	11.50	5.70	8.55	14.25
Wien-Bad Ischl	238	alt	31	25	28	1.10	1.25	2.35
		neu	10.20	16.—	26.20	13.40	21.10	34.50
		Erhöhung	13.40	20.10	33.50	16.80	25.20	42.—
Wien-Salzburg	314	alt	31	26	28	3.40	4.10	7.50
		neu	11.20	17.60	28.80	14.80	23.20	38.—
		Erhöhung	14.50	21.75	36.25	18.10	27.10	45.25
Wien-Prag (F.-S.-B.)	350	alt	29	24	26	3.30	3.95	7.25
		neu	12.30	19.30	31.60	16.20	25.50	41.70
		Erhöhung	15.60	23.40	39.—	19.50	29.25	48.75
Wien-Tetschen	458	alt	27	21	23	3.30	3.75	7.3
		neu	15.80	25.—	41.10	21.—	33.10	54.40
		Erhöhung	19.60	29.40	49.—	24.50	36.75	61.25
Prag-Kraufau	502	alt	24	18	19	3.50	3.65	6.85
		neu	17.30	27.50	45.40	23.—	36.50	60.10
		Erhöhung	21.40	31.60	53.—	26.70	40.05	66.75
Kraufau-Cernowitz	608	alt	24	15	17	3.70	3.55	6.65
		neu	20.20	32.40	53.80	27.—	43.10	71.30
		Erhöhung	25.—	37.50	62.50	31.20	46.80	78.—
		alt	24	16	16	3.70	3.70	6.70