

Die Föderalisierung und die Staatsbahnen.

Vom Geheimen Rat L. Wrbka.

K. k. Eisenbahnminister a. D.

Wien, 23. Oktober.

Die bevorstehende Föderalisierung Österreichs, die Umgestaltung des zentralisierten Einheitsstaates in einen Bundesstaat oder einen Staatenbund bei gleichzeitiger Ausschließung einzelner Landesgebiete (zum Beispiel Galiziens) aus dem Reichsverbände wird ohne Zweifel auch für die bisher zentralisiert, mit einheitlicher deutscher Amtssprache verwalteten Staatsbahnen tiefgreifende, nachteilige und, meiner persönlichen Ueberzeugung nach, sehr nachteilige Folgewirkungen in bezug auf die Verwaltung, die Verkehrs- und Tarifpolitik, die Betriebsökonomie und vor allem in finanzieller Beziehung bedingen. Selbst in dem Falle, wenn das Eisenbahnwesen und die Staatsbahnverwaltung als gemeinsame Angelegenheiten den nationalen Bundesstaaten einer künftigen Zentralverwaltung vorbehalten werden sollten, wird die jedenfalls eintretende weitestgehende Dezentralisation in der staatlichen Eisenbahnverwaltung die bisher bestehende Einheit in der Leitung, in der Personalwirtschaft, im Verkehre, in der Verkehrs- und Tarifpolitik, in der militärischen Benützbareit usw. auf das empfindlichste beeinträchtigen. Wenn man bisher gerade die Vereinheitlichung in allen vorangedeuteten Beziehungen als den wichtigsten, ja ausschlaggebenden Vorteil der (mit so vielen Schwierigkeiten, zum Teil selbst mit erheblichen finanziellen Opfern) fast zum Abschluß gebrachten Verstaatlichungsaktion betrachtet hat, so wird man eben künftighin, der politischen Notwendigkeit Rechnung tragend, auf diesen Vorteil der durchgeführten Eisenbahnverstaatlichung verzichten müssen. Die bevorstehende Dezentralisation der Staatsbahnverwaltung, die, meiner Meinung nach, sehr viel Geld kosten dürfte, wird zudem nicht, wie seinerzeit mehrfach angeregt worden ist, aus sachlichen Gründen organisatorischer, betriebsökonomischer Zweckmäßigkeit, sondern nur nach nationalen, richtiger nach sprachlichen Gesichtspunkten durchzuführen sein. Schon die Sprachenfragen, auf die ja die Nationen das größte Gewicht legen, werden eine einheitliche Betriebsführung nahezu ausschließen. Die nach nationalen, sprachlichen Gesichtspunkten eingeteilten Strecken des bestehenden Staatsbahnnetzes umfassen — von den eventuell an das Königreich Polen abzutretenden galizischen Bahnen abgesehen — keine in sich abgeschlossenen, selbständigen Verkehrsgebiete, sondern bestehen, soweit sie nicht dem engeren Lokalverkehr zu dienen haben, zumeist nur in unselfständigen End- und Zwischenstrecken der verkehrspolitisch wichtigen Hauptbahnlinien und werden zudem überdies zum Teil noch in einem, bei getrennter Betriebsführung sofort aktuell werdenden Konkurrenzverhältnis stehen.

Die finanzielle Auseinandersetzung zwischen den neuzubildenden Nationalstaaten über ihre Anteilnahme an dem Besitzstande, den Kapitalkosten und den Erträgen der ihnen zuzuwiesenden Staatsbahnlinien wird selbstverständlich in erster Linie von der staatsrechtlichen Neuordnung des Nationalitätenstaates und den bei derselben in finanzieller Beziehung zu treffenden Bestimmungen, zum Beispiel über die Anteilnahme an der bestehenden gemeinsamen Staatsschuld, darunter den Eisenbahnschulden, an den Kosten der dann noch als gemeinsam verbleibenden Regierungs- und Verwaltungsangelegenheiten usw. abhängen.

Sofern und soweit eine vollständige Aufteilung der einzelnen Linien des bestehenden Staatsbahnnetzes mit ihrem Fahrpark auf die neuzubildenden Nationalstaaten erfolgen sollte, wie auch bei der seinerzeitigen Abtretung des galizischen Staatsbahnnetzes an das selbständige Königreich Polen würde sachgemäß wohl in gleicher Weise vorzugehen sein wie bei einer sonstigen entgeltlichen Abtretung eines Bahnnetzes, das heißt, es sollte der Bahnbestand, das effektive und nominelle Anlagekapital, die bisherige und die voranschauliche künftige Rentabilität des abzutretenden Bahnnetzes und auf dieser Grundlage der Ablösungspreis möglichst genau und gerecht ermittelt werden.

Hierbei ist die Besorgnis nicht abzuweisen, daß im Endresultat die den Deutschen verbleibenden Staatsbahnen am ungünstigsten abschneiden werden, da dieselben die schwierigsten und kostspieligsten Bahnbauten in den Alpenländern umfassen und daher, losgelöst aus dem Gesamtneze und als selbständige Linien behandelt, lediglich wegen der sehr hohen Anlagekosten eine relativ geringere Rentabilität aufweisen dürften.

Nach erfolgter Auseinandersetzung über die Aufteilung der Staatsbahnlinien auf die Nationalstaaten werden sich jedenfalls auch mehrfache schwierige Verhandlungen und Vereinbarungen über die Regelung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen (Anschlußfragen, Wagenübergang, In- und Ausstrahlung, direkte Tarife, gegenseitige Abrechnungen usw.) wie zwischen fremden Bahnen als notwendig erweisen.

Alle diese vorangedeuteten Verhandlungen und Vereinbarungen werden bei dem Abgange ausreichender statistischer Daten über die einzelnen in Betracht kommenden Bahnlinien und den obwaltenden Interessengegensätzen ohne Zweifel den erheblichsten Schwierigkeiten begegnen und im übrigen sich um so schwieriger und mühevoller gestalten, je selbständiger und unabhängiger die neuen Nationalstaaten in staatsrechtlicher Beziehung gestellt werden. Es ist nun wohl mit Grund anzunehmen und mit Recht zu fordern, daß die berufenen Amtsstellen, wie auch die engeren und weiteren, politischen und sonstigen Interessentenkreise sich der besonderen Wichtigkeit und finanzieller Beziehung voll bewußt sind und nicht unterlassen werden, die seinerzeitige sachgemäße und gerechte Lösung durch rechtzeitige Beschaffung des erforderlichen umfangreichen statistischen und rechtlichen Materials wie auch durch gründliche und unbefangene Studien vorzubereiten.

Dringend erwünscht erschiene es mir, daß die Ausarbeitung der voraussichtlich hervortretenden bedeutenden Interessengegensätze nicht nur nebenbei im Gefolge anderweitiger politischer Abmachungen in der großzügigen Art und Weise, mit welcher die wichtigsten staatsrechtlichen und

politischen Fragen mitunter behandelt werden müssen, sondern selbständig im Wege sachmännischer Ateinarbeit, gründlichen, objektiven Studiums und mit ernstem Nachdruck geführter Verhandlungen herbeigeführt werden könnte.