

Erhöhung der Eisenbahntarife für Personen- und Gepäckbeförderung.

Beim niederösterreichischen Staatsamte für Verkehrswesen steht im Hinblick auf die ganz außerordentliche Steigerung der Betriebskosten, insbesondere infolge der Verteuerung der Kohle und der Eisenmaterialien, eine in der allernächsten Zeit durchzuführende Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der deutschösterreichischen Staatsbahnen in ernster Erwägung, welche auch bei der Südbahngesellschaft, deren laufende Ausgaben die Einnahmen beträchtlich übersteigen, platzgreifen soll. Bei der geplanten Tarifierhöhung handelt es sich um eine 50prozentige Erhöhung der Fahrpreise in der dritten, eine 66 $\frac{2}{3}$ prozentige Erhöhung in der zweiten und eine 100prozentige Erhöhung in der ersten Wagenklasse sowie um eine 50prozentige Erhöhung der Gepäckfrachten. Es würden demnach künftig bei Fahrten in der dritten Wagenklasse die dermaligen Fahrpreise der zweiten Wagenklasse, bei Fahrten in der zweiten Wagenklasse die Fahrpreise für die erste Wagenklasse und bei Fahrten in der ersten Wagenklasse die doppelten Fahrpreise für diese Klasse zu entrichten sein. Die bestehenden, aus sozialpolitischen Gründen gewährten Fahrbegünstigungen, wie Arbeiter-, Strecken- und Schülerkarten, sollen von der beabsichtigten Tarifierhöhung in einer wesentlich geringeren Ausdehnung getroffen werden. Die Fahrkarten und Gepäcksteuer von 20 Prozent ist in obiger Erhöhung bereits inbegriffen.

Seit dem Beginne des Krieges werden die Personentarife der Staatsbahnen zum drittenmal erhöht. Auf die Erhöhung von 30 Prozent am 1. Februar 1917 folgte eine 50prozentige Erhöhung am 1. Februar 1918 und mit 1. Mai d. J. wird eine abermalige Erhöhung eintreten, die in der 3. Klasse 50 Prozent, in der 2. Klasse 66 Prozent und in der 1. Klasse 100 Prozent beträgt. Der finanzielle Erfolg dieser Maßnahme dürfte bei normalen Verkehrsverhältnissen mit etwa 40 Millionen Kronen jährlich zu veranschlagen sein.

Zu den Einreiseverordnungen und sonstigen Erschwernissen des Reiseverkehrs, wie sie erst vor einigen Tagen in diesem Blatte geschildert wurden, tritt also eine Erhöhung der Fahrpreise hinzu, welche geeignet ist, schwer in die Lebensverhältnisse der Bevölkerung einzugreifen. Ein großer Teil des Publikums, das jetzt die Eisenbahn zu benutzen genötigt ist, tut dies aus Rücksicht der Ernährung, und für den Ausfuhrverkehr be-

deutet die Fahrpreiserhöhung eine empfindliche Belastung. Dazu kommt die Wohnungsnot in den Städten, welche viele Bewohner namentlich Beamte, zwingt, auf dem Lande zu wohnen. Trotzdem muß die bevorstehende Erhöhung der Personalfahrpreise als ein unabweisliches Bedürfnis bezeichnet werden, weil der gegenwärtige Tarif in einem argen Mißverhältnisse zu den außerordentlich gestiegenen Betriebskosten steht, und weil die finanzielle Lage des Staates eine Erhöhung der Einnahmen aus den in den Fahrpreisen enthaltenen Steuern erheischt.

Unter diesen Umständen darf das Bedenken, der erhöhte Tarif werde dem Reiseverkehr Abbruch tun, kein Hindernis für seine Befürwortung sein. Während aber bei den früheren Erhöhungen des Personentarifses alle Klassen in gleichem prozentuellem Ausmaß herangezogen wurden, ist diesmal noch eine besondere Differenzierung der einzelnen Klassen erfolgt. Obwohl nun die Differenzierung schon im Klassenverhältnis selbst zum Ausdruck gelangt, wonach schon bei gleicher prozentueller Erhöhung, zum Beispiel die erste Klasse zweieinhalbmal so stark getroffen wird als die dritte Klasse, wäre gegen eine weitere Belastung der höheren Klassen keine Einwendung zu erheben, wenn nicht gewichtige betriebsökonomische Erwägungen dagegen sprechen würden. Es unterliegt nämlich keinem Zweifel, daß die Verdopplung der Preise der ersten Klasse — wird sich zum Beispiel der Preis der Fahrkarte von Wien nach Salzburg von R. 67-88 auf R. 135-76 erhöhen — auf die Ausnützung dieser Klasse sehr ungünstig einwirken und sich schließlich nur als eine Prämie für die leider noch immer zahlreichen Freikartenbesitzer darstellen, die in Zukunft noch bequemer als bisher die erste Klasse besetzen werden. Durch die Ablenkung des Verkehrs in niedrigeren Klassen wird aber das Erträgnis der Bahn nicht vermehrt, sondern vermindert, abgesehen davon, daß sie durch die bedeutenden Kosten der mitgeführten und nicht ausgenützten Wagen erster Klasse belastet wird. Im Interesse des angestrebten finanziellen Erfolges wäre es daher vielleicht rationeller gewesen, bei diesem Anlasse zum Zweiklassen system überzugehen, wie es bei den Eisenbahnen des Deutschen Reiches schon vielfach eingeführt worden ist, denn es ist ein anerkannter Grundsatz, daß im Personenverkehr nicht so sehr die Höhe der Fahrpreise als die möglichste Ausnützung der verfügbaren Sitzplätze den größten finanziellen Erfolg verbürgt. Die Verkehrspolitik darf sich nicht von zeitgemäßen Schlagworten beeinflussen lassen, welche vor allem dahin gehen, die bemittelten Kreise mit den tarifarischen Neuerungen möglichst scharf zu treffen. Soweit das praktische Erfolg verspricht, ist nichts dagegen einzutenden; aber die Differenzierung, wie sie in dem neuen Tarife der Staatsbahnen, namentlich für die erste Klasse zur Durchführung gelangt, wird aber, wie schon bemerkt, zur Folge haben, daß das Ergebnis nicht ein Mehr-, sondern ein Mindererträgnis sein wird, indem die Reisenden in einer billigeren Klasse oder überhaupt nicht fahren werden.