

Meldungen über eine Erhöhung der Wiener Straßenbahntarife.

Wien, 27. März.

Im Rathause wird viel davon gesprochen, daß dem Gemeinderat in naher Zeit eine Vorlage über die Erhöhung der Tarife der städtischen Straßenbahnen zugehen werde. Bürgermeister Dr. Weiszirchner ist augenblicklich von Wien abwesend und entscheidende Beschlüsse in dieser Frage scheinen noch nicht gefaßt zu sein. Erinnerung man sich aber der beiden Reden, die in der letzten Sitzung des Gemeinderates vom 11. d. sowohl vom Bürgermeister als vom Finanzreferenten Vizebürgermeister Hoff bei Erörterung des Hauptvoranschlages für das Geschäftsjahr 1915/16 gehalten worden sind, so läßt sich die Vermutung nicht von der Hand weisen, daß im Rathause das Bestreben vorhanden ist, der Erhöhung der ordentlichen Ausgaben eine Erhöhung der ordentlichen Einnahmen gegenüberstellen zu können, da, wie der Bürgermeister in der zitierten Rede hervor gehoben hat, manche der Kriegsauslagen sicher die Neigung haben, dauernde Auslagen zu werden.

Die bisher vorliegenden Bilanzen der städtischen Unternehmungen für das erste Kriegsjahr, die mit dem 30. Juni 1915 schließen, zeigen eine derartige Entwicklung der Unternehmungen, so günstige Ergebniszißern, daß man sich versucht fühlen würde, die Frage, ob überhaupt eine Erhöhung der ordentlichen Einnahmen Platz zu greifen habe, zu verneinen. Die städtischen Elektrizitätswerke führten an die Kasse der Stadt Wien 10.5 Millionen Kronen, die Gaswerke einen solchen von 5.5 Millionen Kronen, die Straßenbahnen von 2.3 Millionen Kronen, zusammen mit den anderen Unternehmungen der Eigenregie rund 18.5 Millionen Kronen ab. Die größte bisher erreichte Gewinnziffer betrug 16 Millionen Kronen.

Der jetzt geltende 14-Heller-Tarif ist am 1. Januar 1910 in Kraft getreten. Vordem war ein 12-Heller-Tarif in Wirksamkeit. Es ist von Interesse festzustellen, welche Wirkung die Erhöhung des Fahrpreises im ersten Betriebsjahre gebracht hat. Das Jahr vorher betrug die Frequenzzunahme 9.3 Prozent, im Budgetjahre 1910 bloß 1.5 Prozent. Die Gesamtfrequenz war von 267 Millionen Fahrgästen auf 271 Millionen gestiegen. Die Erhöhung des Fahrpreises drängte damals einen Teil des Verkehrs auf die Stadtbahn und auf die Stelwagen, zwei Konkurrenten, welche die Straßenbahnen allerdings jetzt noch weniger zu fürchten haben als früher. Die Einnahmen steigerten sich von 37 auf 42.2 Millionen Kronen, also um 13.9 Prozent. In dieser Ziffer kommt die Belastung, welche die Tarifierhöhung der Bevölkerung auferlegt hatte, noch lange nicht ganz zum Ausdruck, wohl aber mußten im Laufe der Jahre zahlreiche damals der Straßenbahn untreu gewordene Passagiere zu diesem Verkehrsmittel, als dem einzigen für die breiten Massen brauchbaren, zurückkehren und die Bilanzen für 1911 und 1912 beweisen dies zur Genüge. Die Frage der Prosperität der Wiener Straßenbahnen im Verhältnis zu der Summe, welche das Unternehmen an die Kassen der Gemeinde Wien abführt, ist natürlich stark von dem Strompreise beherrscht, der Betriebskraft, die auf dem so viele Kilometer langen Netze ununterbrochen die Tausende von Wagen im Rollen erhält.

Entwickeln sich die Straßenbahnen auf Kosten der Elektrizitätswerke oder umgekehrt? Es ist nie gelungen, in das letzte Geheimnis der Bilanzen einzudringen und diese Frage klar zu beantworten. Genaue Kenner des Verkehrslebens Wiens wollen wissen, bei einem entsprechenden Strompreise würden die Straßenbahnen auch bei einem niedrigeren Tarif sich sehr gut rentieren. Und da muß daran erinnert werden, daß eine Großgemeinde, deren Haushalt natürlich in flagloser Ordnung geführt werden muß, aber auch sozialpolitische Pflichten hat, preisregulierend wirken soll, ihre Einnahmen nicht wahl- und ziellos dort nehmen darf und kann, wo sie am leichtesten oder am unauffälligsten zu schöpfen sind, sondern von dem großzügigen Gedanken geleitet sein muß, der Bevölkerung einer Zweimillionenstadt durch ein in eigener Regie stehendes Verkehrsunternehmen ein Beförderungsmittel zu geben, das durch die Billigkeit seines Fahrpreises befruchtend auf den Verkehr und das wirtschaftliche Leben der Stadt wirkt. Das war ja der Grundgedanke bei der Verstadtdung der Straßenbahnen, und zu Unrecht würde man jetzt auf das Beispiel vieler reichsdeutscher Städte hinweisen, die unter der finanziellen Einwirkung des Krieges eine Erhöhung ihrer Straßenbahntarife vornehmen werden. Dort handelt es sich fast ausschließlich um private Unternehmungen, die bei aller Wahrung öffentlicher Interessen doch in erster Linie für den Aktionär arbeiten müssen. Der Krieg hat der Bevölkerung auf allen Gebieten des täglichen Bedarfes schwere Opfer auferlegt und manche werden an Abgaben mannigfacher Art sicher noch folgen. Eine Erhöhung der Tramwaytarife um zwei Heller, von der man jetzt im Rathause spricht, würde bei den jetzigen Frequenzziffern mindestens eine Belastung von 7 bis 8 Millionen Kronen jährlich bedeuten. Vielleicht bringt schon die morgige Sitzung des Gemeinderates nähere Aufschlüsse über diese Frage.