

Die Fahrpreiserhöhung der Straßenbahn.

Kritik und Vorschläge.

Noch am 5. Juni 1917 fuhr man auf der Straßenbahn für sechzehn Heller. Es geht rasch vorwärts mit den Preisen, rascher als mit dem Fahren. In wenigen Tagen wird die Fahrt dreißig Heller kosten. Das ist die Kriegsteuer derer, die keine Kriegsgewinne zu versteuern haben. Und man täusche sich nicht: wir sind noch lange nicht an der Schlußhaltestelle angelangt; solange der Banknotenumlauf steigt, müssen die Preise mit. Sicherlich könnte die Gemeindeverwaltung den Abgang, den die ungeheuren Kriegslasten verursachen, mit anderen Mitteln decken. Umlagen auf die Staatssteuern der Reichen, mit entschlossener Hand aufgelegt und eingetrieben, müßten Millionen bringen; Luxus mancher Art erfreut sich noch einer Abgabelosigkeit, die den Lebensbedürfnissen der Unbemittelten nicht zuteil wird, eine Steuer auf Luxus Hunde z. B. oder eine Steuer von jedem Zimmer, das eine Wohnung mehr als drei zählt usw. Aber wir wissen ja, daß der Sozialismus der im Rathhause herrschenden Partei die Verbrauchssteuern der Armen und Arbeitenden vorzieht, obgleich die Erhöhung der Fahrpreise — von allem anderen abgesehen — auch ein trauriges Beispiel zur Wohnungsfürsorge der Gemeinde bildet, von der man so viel hört und so gar nichts sieht.

Aber wenn wir uns schon gewohntermaßen darenin ergeben müssen, auch diese Last auf die gebeugtesten Schultern legen zu sehen, so entsteht doch die Frage, ob sich das Unabwendbare nicht wenigstens einigermaßen erträglicher machen ließe. Es scheint so; allerdings müßte man sich entschließen, einen Schritt vom gedankenlos gewohnten Wege zu tun und die ungerechteste aller Art von Gleichheit, die Gleichheit vor der Kopfsteuer aufzugeben.

Es ist kein Zweifel, daß acht Heller Mehrausgaben für den einen sehr viel, für den anderen sehr wenig sind. Für den Arbeiter mögen sie die Grenze zwischen gerade noch erträglicher und lebensbedrohender Unterernährung bedeuten, für seinen Direktor — beide bemühen die Elektrische — noch nicht den Verzicht auf eine Zigarette. Dasselbe gilt für ihre Frauen, für das Weib des Arbeiters und die Gemahlin des Direktors, wenn sie einkaufen fahren. Wie wäre es nun, wenn man diesem Unterschied in der Bedeutung der acht Heller, die die Gemeinde von jeder Fahrt mehr haben will, durch Einführung von zwei verschiedenen Fahrpreisen gerecht würde? Sagen wir — damit auch die Armen wissen, daß man Kriegskosten bezahlen muß, wenn man Krieg führen will — eine Erhöhung um zwei Heller auch für sie, dafür aber die Fahrten der Wohlhabenden um soviel, daß schließlich die ganze erforderliche Anzahl Millionen einkommt, und wenn es selbst eine Erhöhung auf vierzig Heller sein müßte. Leichter werden sie diese vierzig Heller ausgeben, als alle ohne Unterschied dreißig.

Wie dies genau zu berechnen wäre, würden die erfahrenen Sachleute der Straßenbahnen sicherlich nicht ausfindig machen. Es gibt allerlei Arten, wie dies durchzuführen wäre, darunter ein einfaches und sicheres Mittel, daß es mir geradezu das Ei des Columbus zu sein scheint. Man teile die Stadtbezirke, ja in manchen Fällen sogar die Bezirksteile in zwei Gruppen, die mit vorwiegend bemittelten und mit vorwiegend unbemittelten Einwohnern; für die Fahrten in den einen und von ihnen in alle anderen gelten die höheren, für die anderen die niedrigeren Preise. Den Fahrgästen, die aus einem Bezirk mit billigeren Preisen in einen mit teureren fahren, sind auf Verlangen Rückfahrkarten auszugeben.

Sicherlich wird auch bei diesem System nicht zu vermeiden sein, daß die wohlhabenden Bewohner der armen Bezirke billig und die Armen der wohlhabenden Bezirke teurer fahren, aber dieses Übel muß man eben bei der Unvollkommenheit aller menschlichen Einrichtungen in den Kauf nehmen; es ist noch immer ein Geringeres, als wenn alle Unbemittelten erhöhte Preise zahlen müssen, nur damit eine Gleichheit aufrecht erhalten werde, die ich schon oben gekennzeichnet habe.

Ganz ohne Vorbild ist ja der Vorschlag nicht; ich erinnere mich, daß die Einrichtung der zu gewissen Stunden gültigen sogenannten Arbeiterfahrpreise allen möglichen Wenn und Aber begegnete. Ist es tunlich, zeitliche Unterschiede im Fahrpreise zu machen, warum nicht auch örtliche? Das Schwierigste scheint auch hier wie so oft der Bruch mit dem Vorurteil zu sein, etwas nicht gehe, weil es bisher nicht üblich war.

Ich zweifle keinen Augenblick, daß der Vorschlag mit demselben Achselzucken bei den einen, demselben Hohngelächter bei den anderen aufgenommen werden wird, wie es das Schicksal so vieler neuer Gedanken ist, namentlich wenn sie darauf hinielen, Lasten von den gebeugten Schultern auf die aufrechten zu überwälzen. Diese Voraussicht hindert mich aber nicht, meinen Vorschlag an die Öffentlichkeit zu bringen; verhöhnt zu werden ist unter Umständen die größte Auszeichnung, und **wer die Geschichte des menschlichen Fortschrittes — des**

großen weltbewegenden wie des kleinen, der lediglich ein wenig Ruinier lindert — kennt, der weiß, daß der von der Menge verachtete Gedanke von gestern sehr oft der von ihr dankbar bejubelte von übermorgen wird. Wenn man billiger aus Ottakring und Favoriten zur Arbeit als von der Inneren Stadt oder der Wieden in die Gartentädte von Hietzing oder Döbling fahren könnte, wenn Wien einmal als erste Stadt einen wahrhaft neuen sozialen Gedanken ausführte, so wäre das ein Verdienst, das manche Opfer leichter tragen ließe und Bürgermeister und Gemeinderat zu größter Ruhme verhelfen würde. So könnte von Wien der Grundsatz den Zug um die Erde antreten, daß die Gleichheit der Bezahlung keineswegs die Gleichheit der Abgabe bedeutet und daß die wahre Gleichheit vielmehr darin besteht, daß das, was jeder zu leisten gehalten wird, seinem Vermögen gleich sei. C.