

15. / VIII. 1918

Der Unterschied zwischen Stadt- und Privatwirtschaft bei elektrischen Straßenbahnen.

Bemerkungen anlässlich der Verkehrseinschränkung in Wien.

Von Paul Sandor.

Reichstagsabgeordneter und Generaldirektor der Budapester Straßenbahngesellschaft.

Budapest, 14. August.

In den letzten Jahren ist ein immer mehr und mehr zunehmendes Bestreben bemerkbar, alle öffentlichen Anlagen, wie Gas-, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen usw., zu kommunalisieren. Dieses Bestreben wird von den Kommunen damit begründet, einestheils den sozialen Anforderungen der Bevölkerung besser entsprechen zu können, andernteils aber die Einnahmequellen der Kommunen zu steigern. Man kann hauptsächlich im Deutschen Reiche eine stets zunehmende Kommunalisierung der Straßenbahnen beobachten. Im Jahre 1902 sind in Deutschland 22 Prozent kommunale Bahnbetriebe, im Jahre 1905 ist diese Zahl schon auf 29 Prozent gestiegen, während im Jahre 1910 von sämtlichen deutschen Straßenbahnen 45 Prozent im Besitze der Kommunen sind. Wiewohl die Bestrebungen der Kommunalisierung aus diesen Gründen gerechtfertigt erscheinen, muß doch konstatiert werden, daß die Verstaatlichung der Straßenbahnbetriebe den Erwartungen nicht entsprochen hat. Man würde voraussetzen, daß die Kommunalisierung eine Verbesserung des Verkehrs und eine Ermäßigung der Tarife zur Folge hätte. Wir sehen jedoch, daß die kommunalen Betriebe ihre Tarife nicht ermäßigen, vielmehr dieselben ohne Rücksicht auf die Bevölkerung erhöhen, während den Privatbahnen die gerechte Forderung um Erhöhung der Tarife rundweg abgelehnt wird. Die Stadt Wien hat während des Krieges die Fahrpreise wiederholt erhöht und belastet derzeit die Bevölkerung schon mit verhältnismäßig bedeutenden Fahrpreisen. Schon in den nächsten Tagen soll der einheitliche Fahrpreis von 30 Heller eingeführt werden. Demgegenüber hat die Große Berliner Straßenbahn bis vor kurzem mit den alten Tarifen arbeiten müssen, und erst jetzt ist es der Gesellschaft gelungen, eine verhältnismäßig geringe Tarifierhöhung zu erreichen. Bei der Budapester Straßenbahngesellschaft sind auch jetzt noch trotz der enormen Betriebskosten die alten Tarife wie vor Jahrzehnten in Geltung. In dieser Richtung hat die Kommunalisierung keine sozialen Erfolge aufzuweisen. Im Gegenteil, es wurden der Bevölkerung neue, wenn auch gerechte Lasten aufgebürdet.

Was die Verkehrsleistungen der kommunalen Betriebe anbelangt, sind diese im großen und ganzen denen der Privatbahnen gleich. Selbst in den Kriegsjahren, wo mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen war, ist es den meisten Privatbahnen sowohl hinsichtlich Wagenfolge als auch Kilometerleistung gelungen, mehr zu bieten als die kommunalen Betriebe. So zum Beispiel mußte die städtische Straßenbahn in Wien wiederholt Betriebsreduktionen vornehmen, während die Budapester Straßenbahngesellschaft trotz der inuner wachsenden Schwierigkeiten bestrebt war, den Verkehrsanforderungen stets zu entsprechen. Es ist der Gesellschaft gelungen, von Jahr zu Jahr eine immer steigende Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Es kann nicht unerwähnt bleiben, daß die meisten der kommunalen Straßenbahnen keine eigenen Stromerzeugungsanlagen besitzen und daher bezüglich Kohlenversorgung durch die Kriegsmisere weniger in Mitleidenschaft gezogen sind. Die Privatbetriebe mit ihren eigenen Stromerzeugungsanlagen müssen auch bezüglich Kohlenbeschaffung die größten Schwierigkeiten überwinden und durch die fortwährende Steigerung der Kohlenpreise große Opfer bringen. Bei den Verkehrsleitungen der kommunalen Bahnen spielen oft besondere Wünsche einzelner einflußreicher Gruppeninteressenten eine große Rolle, wobei weder Notwendigkeit noch Rentabilität berücksichtigt werden. Die gleichen Zustände sind auch in Deutschland vorhanden, was ich aus dem Artikel

in der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung“ vom 23. März 1912 entnehme.

Wie verhält es sich nun mit der Steigerung der Einnahmequellen durch die Kommunalisierung? Diesbezüglich muß ich feststellen, daß bei gleicher Höhe der Tarife das Erträgnis der Privatbahnen größer ist als bei den kommunalen Straßenbahnen, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß die Betriebsausgaben bei den kommunalen Bahnen höher sind als bei Privatbahnen. Die hohen Ausgaben sind darauf zurückzuführen, daß bei den kommunalen Betrieben die Ausnützung der Arbeitskräfte nicht so intensiv ist wie bei den Privatbetrieben. Auch ist durch die kommerzielle Leitung der letzteren die Materialbeschaffung und der Materialverbrauch ökonomischer als bei den städtischen Verwaltungen. Es ist ja allgemein bekannt, daß die kommunalen Betriebe sehr oft unter der sehr schwerfälligen Verwaltung leiden müssen, was häufig auf die finanzielle Lage von sehr großer Rückwirkung ist. Ich will nicht unerwähnt lassen, daß die kommunalen Bahnen infolge ihres Verhältnisses zur städtischen Verwaltung viele Vorteile genießen, so zum Beispiel die Instandhaltung des Straßenkörpers usw., demgegenüber Privatbahnen lästige Abgaben an Stadt und Staat zu leisten haben. Während Privatbahnen das Investitionskapital in einer verhältnismäßig kurzen Konzessionsdauer zu tilgen haben, geschieht die Amortisation bei kommunalen Bahnen in einem weit längeren Zeitraum, was selbstverständlich auf das Erträgnis einwirkt. Bei den deutschen Straßenbahnen, welche aus dem Privatbesitz in kommunalen Besitz übergingen, war die Verzinsung nach ganz kurzer Zeit zurückgegangen. Meistens betrug der Rückgang bereits im ersten Betriebsjahre der städtischen Regie 1 bis 1½ Prozent.

Es sind Straßenbahnen, die sich früher gut rentiert haben und im kommunalen Betriebe kaum mehr in der Lage waren, ihre Rücklagen zu decken und ihre normale Verzinsung aus den Einnahmen aufzubringen. Dr. Artur Günther hat in seinem Buche über die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands festgestellt, daß die Verzinsung des Anlagekapitals bei allen städtischen Bahnen mit Ausnahme der Hamburger im Jahre 1910 um etwa 1 bis 3 Prozent geringer war als die der Privatbahnen. Die Berliner Straßenbahn hat 1912 8½ Prozent, die Hamburger Eisenbahngesellschaft 1914 8 Prozent und im Jahre 1917 10 Prozent Dividende gezahlt. Demgegenüber ist das Erträgnis der kommunalen Bahnen viel geringer. Die städtische Straßenbahn in Wien konnte im verflossenen Jahre nur mehr 4 Prozent des Anlagekapitals aufbringen. Eine weitere Abfuhr an die Gemeinde hat nicht stattgefunden. Es ist selbstverständlich, daß die Kommunen bestrebt sind, das Erträgnis der in ihrem Besitze befindlichen Bahnen zu steigern, und sie haben deshalb die Fahrpreise vielfach erhöht. Es ist noch zu erwarten, daß mit den wachsenden Unkosten eine weitere Erhöhung der Tarife notwendig sein wird. Bei den Kommunalbahnen, wo eine Tarifierhöhung schon stattgefunden hat, ist trotzdem ein günstigeres Erträgnis nicht zu konstatieren. Wir sehen dies am besten bei der städtischen Straßenbahn in Wien, deren Leitung sich in der anerkannt bestbewährten Hand des Direktors Spängler befindet, dem es aus den angeführten allgemeinen Gründen nicht gelungen ist, trotz der erhöhten Tarife ein entsprechendes Erträgnis zu erreichen.

Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß ein ansehnlicher Teil der deutschen Kommunen ihre Straßenbahnen zur Betriebsführung an private Gesellschaften übergeben hat. Zur Jahre 1910 waren in Deutschland 22 kommunale Straßenbahnen im Privatbetriebe. Ich glaube, genügend erläutert zu haben, daß der rein kommunale Betrieb sich nicht bewährt hat. Alle Ergebnisse sprechen für eine gemischte wirtschaftliche Unternehmung in der Weise, daß zwischen der Kommune und der privaten Straßenbahn eine Interessengemeinschaft zustande kommt oder aber, daß die Kommune ihre Straßenbahn einer privaten Unternehmung zur Betriebsführung übergibt, um auf diese Weise ein günstigeres Erträgnis zu erzielen. Im Deutschen Reiche, wo sich öffentliche Körperschaften an privaten Gesellschaften beteiligen, mußte von den letzteren die ausdrückliche Erklärung abgegeben werden, daß das Unternehmen nach wie vor in kaufmännischem Geiste weitergeleitet wird.