

6. IX. 1916

Die Steuer und die Umlagen der Staatseisenbahnen.

Vom Abg. Dr. Otto Steinwender.

Die Staatseisenbahnen haben im Jahre 1912 31 Millionen, im Jahre 1913 49.6 Millionen an Steuer und Umlagen bezahlt, von welchen Summen die größere Hälfte auf die Umlagen entfällt. Diese Umlagen wurden in derselben Höhe bis in das erste Quartal 1915 provisorisch gegen seinerzeitige endgültige Abrechnung weiter den Ländern und Gemeinden abgeführt, obwohl die Jahre 1914/15 und 1915/16 einen gewaltigen Ausfall in dem Ertragnis der Staatsbahnen ausweisen werden. Bei der definitiven Abrechnung muß es sich dann ergeben, daß die autonomen Körperschaften mehr an Rückzahlungen zu leisten haben, als sie neue Umlagen erhalten, was für die Länder eine Verlegenheit und für manche Gemeinden geradezu eine Katastrophe bedeuten würde.

Noch gesteigert wird die Schwierigkeit durch die besonderen Bestimmungen, die bei den letzten großen Verstaatlichungen erfolgt sind. Die Nordbahn hat ihre besondere Betriebsrechnung; deren Anrainer werden also den Ausfall bei ihrer Bahn zu tragen und Rückzahlungen zu leisten haben. Besser geht es scheinbar den Interessenten der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn, indem ihnen im vorhinein jene Steuersumme als Grundlage der Zuschläge zugesichert ist, die von den betreffenden Privatbahnen gezahlt worden war. Aber es ist auch nur scheinbar, indem nach Ausscheidung der Nordbahn von der Gesamtsteuer der Staatsbahnen nicht einmal so viel übrig bleibt, um die Hälfte ihrer Ansprüche zu decken. Natürlich fallen auf diese Weise die Steuern der alten Staatsbahnen für die Umlagen ganz weg, so daß die Interessenten der Westbahn, der Franz-Josefs-Bahn, der Rudolfsbahn usw. nicht nur nichts erhalten, sondern auch das, was sie durch anderthalb Jahre bezogen haben, zurückzahlen müßten.

Aus dieser Verlegenheit hat die Regierung einen Ausweg gefunden. Von der auf Grund des Ergebnisses vom Jahre 1912 bisher auf die Nordbahn entfallenden Steuer werden 70 Prozent von den Steuern der übrigen Staatseisenbahnen 50 Prozent für die Umlagen vorgeschrieben. Auf diese Weise erhalten die Interessenten der Nordbahn und der in dem Jahre 1909 verstaatlichten Bahnen immerhin etwas mehr, als ihnen voraussichtlich bei der definitiven Abrechnung gebühren würde, und ihre Rückzahlungen vermindern sich; die alten Staatsbahnen aber, die sonst ganz herausfallen würden, bringen ihren Anrainern doch die Hälfte der früheren Einnahmen. Das Finanzministerium veröffentlicht auch, daß daran gearbeitet werde, die Verrechnung zu vereinfachen und zu beschleunigen sowie die Schwankungen in der Steuervorschreibung zu beseitigen.

Die Länder und insbesondere die Gemeinden müssen der Regierung für dieses Provisorium gewiß dankbar sein. Kommt es aber einmal zu einer endgültigen Ordnung der Staatseisenbahnsteuer, dann wäre es wohl an der Zeit, mit dem bisherigen System vollständig zu brechen. Daß der Sitz der obersten Geschäftsleitung ein Voraus von 25 Prozent vorgeschrieben erhält, mag noch hingehen; schon weniger Sinn hat es, daß die übrigen 75 Prozent auf die Länder nach der Länge der Bahnstrecke verteilt werden, gar keinen aber, daß von diesen Landeskontingenten die Hauptstadt drei Viertel auch dann erhält, wenn sie nicht einmal Sitz der Betriebsleitung ist. Natürlich läßt sich eine Aenderung nicht auf einmal ohne Uebergang und ohne Ersatz durchführen, aber beides, Ersatz und Uebergang, läßt sich finden.

Das anzustrebende Ziel ist jedenfalls die Beseitigung der Einkommensteuer bei den Staatsbahnen. In Preußen zahlen die Staatsbahnen eine halbtägige Einkommensteuer und höher auch keine Zuschläge zu einer solchen. Gemeindesteuern zahlen sie allerdings, freilich in einem geringen Ausmaße, kaum 5 Prozent des Betriebsüberschusses, gegen mehr als das Doppelte bei uns. Doch kommt es weniger auf die Höhe an, denn bei uns ist man ja gewohnt,

mehr zu bezahlen, als auf die Verteilung. In Preußen wird nun die Verteilung nach dem Ermessen der obersten Eisenbahnleitung unter Berücksichtigung der Lasten vorgenommen, die den Gemeinden durch die Eisenbahnen erwachsen. Bei uns dürfte man es wohl vorziehen, das freie Ermessen einzuschränken und objektive Maßstäbe anzuwenden. Ergibt sich zwischen dem früheren Bezuge und der neuen Festsetzung eine schwer fühlbare Härte, dann ist Raum für Uebergänge und Erlässe. Doch wird wohl im allgemeinen festzuhalten sein, daß die neue Ordnung eher mit einer Erleichterung als mit einer neuen dauernden Belastung des Staatschazes verbunden sein müsse, denn wenn eine Eisenbahn mehr Lasten als Vorteile brächte, würde man sich nicht um neue Bahnen, um Betriebsleitungen und Inspektorate reißern, und man könnte sogar die absurd klingende Behauptung wagen, daß nicht jene Gemeinden einer Zuzugung bedürftig sind, die an der Eisenbahn liegen, sondern eher jene, die von der Eisenbahn beiseite gelassen und so in der Entwicklung gehemmt werden. Aber so weit gehen wir nicht. Gemeinden und Länder sollen für neue Schul- und Sanitätslasten entschädigt werden, und zwar reichlich; auf die Dauer darüber hinauszugehen wäre ein Unrecht gegen die andern, die das Defizit der Staatsbahnen mitbezahlen.