

1. III. 1917

**Verkehrs-Steuer und Straßenbahn.**

Der Gesetz-Entwurf über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs hat, wenn er angenommen werden sollte, eine Erhöhung der Straßenbahn-Tarife zur unvermeidlichen Folge. Die Straßenbahn-Unternehmen bestreiten eine solche Erhöhung bereits seit Jahresfrist, wobei sie sich auf die Erhöhung der Selbstkosten und die sinkende Rente der Straßenbahnen berufen. Bisher ist es gelungen, Tarif-Erhöhlungen größeren Umfanges zu verhindern, die neue Vorlage wird sie aber geradezu erzwingen und dadurch eine Belastung des kleinen Verkehrs herbeiführen, die von den breiten Schichten der städtischen Bevölkerung hart empfunden werden wird; auch hierbei wird die Stadt dem flachen Lande gegenüber benachteiligt.

Die Vorlage nimmt für den Straßenbahnverkehr eine Besteuerung mit 12 Prozent in Aussicht. Die Grundtarife der Ortstarife bildet die zehn-Pfennig-Strecke. Für sie bedeutet die Steuer einen Zuschlag von 1,2 Pfg., so daß die Strecke demnach 11,2 Pfg. kosten müßte. Dieser Betrag läßt sich in unbarer Münze überhaupt nicht entrichten, er müßte also abgerundet werden. Fahrpreise von 11 oder 12 Pfg., die dadurch entstehen müßten, sind auf verkehrsstarken Linien einfach ausgeschlossen, weil das durch sie bedingte Geldwechseln vom Betrieb schwerlich geleistet werden könnte. Nicht viel anders würde es sich bei den fünfzehn- und selbst bei den zwanzig-Pfennig-Strecken verhalten, die 16,8 und 22,4 Pfg. kosten würden. Die Höhe der Reichssteuer ist mit einer gewissen Rücksicht so gewählt worden, um den Straßenbahnen die Möglichkeit eines Zuschlages zu belassen und sie dadurch an der Neu-Belastung mitzuinteresieren.

Die Begründung der Vorlage spricht selbst die Erwartung aus, daß die Unternehmer Anlaß nehmen müssen, sich der durch die Abgabenerhebung entstehenden Lage durch eine anderweitige Tarifgestaltung anzupassen und sie erwartet sogar, daß die Tarifumgestaltung einheitlich vorgenommen wird. Es scheint, als ob in dieser Richtung bereits bestimmte Einflüsse am Werke seien. Die Abgabe kann nach § 7 in den Beförderungspreis eingerechnet werden, braucht also nicht ersichtlich zu sein. § 13 stellt sogar die Rechtsvermutung auf, daß eine solche Einrechnung in allen Fällen vorliegt, in denen die Abgabe in den Beförderungskosten nicht besonders aufgeführt ist. § 8 gibt dem Unternehmer da, wo besondere Abmachungen über Tarife vorliegen — wie z. B. zwischen privaten Straßenbahnen und städtischen Verwaltungen — das Recht, die Tarife trotz solcher Verträge in einem dem Inkrafttreten der Abgabe zum Tarife entsprechenden Maße zu ändern. Solche Änderungen brauchen nicht in dem bloßen Zuschlag zum Tarife zu bestehen, es soll dabei ein den Bedürfnissen des Verkehrs und des Betriebes gerecht werdender Spielraum gelassen werden. § 31 räumt dem Bundesrat noch das Recht ein, die Steuer ausschließlich nach der aufgenommenen Fahraufnahme zu berechnen und selbst Rückvergütung zuzulassen.

Die Absicht der Vorlage geht demnach dahin, den Straßenbahnen einen möglichst großen Spielraum in der Abänderung der Steuer zu belassen. An sich schließt sie nicht aus, daß eine Straßenbahn die Steuer übernimmt, ohne ihre Tarife ändern, indem sie den Betrag einfach aus ihren Betriebs-Einnahmen zahlt. So ideal veranlagte oder situierte Verwaltungen wird es eben kaum geben, auch will die Vorlage ja nicht die Unternehmer, sondern den Verkehr treffen. Ein möglicher Weg zur Abwälzung bestände nun darin, daß die Straßenbahnen zwar ihren Tarif belassen, aber die Zonen entsprechend verkürzen, also etwa anstatt vier Kilometer nur noch drei für zehn Pfennig fahren. Ein solches Verfahren wäre rücksichtsvoller als die Erhöhung, bei der sich eine starke Neigung zeigen dürfte, gleich zum fünfzehn-Pfennig-Tarif aufzusteigen, zumal die Kohlensteuer den Betrieb noch weiter verteuert. Aber wichtiger als die mögliche Art der Abwälzung ist die Frage, ob selbst dann, wenn die Verkehrssteuer eine Mehrheit finden sollte, die Einbeziehung des Straßenbahn-Verkehrs notwendig und richtig ist? Die Vorlage berechnet aus den Verkehrssteuern ein Gesamt-Aufkommen von 314 Millionen Mark, wovon auf die Straßenbahnen rund 34 Millionen entfallen; freicht man diese, dann bleibt der Verkehr immer noch mit 280 Millionen belastet. Die Begründung spricht allerdings von dem „Wettbewerb“, den die Straßenbahnen bereits der Eisenbahn machen. Das trifft auf Linien innerhalb des Reichsbildes der Städte in keiner Hinsicht zu, diese wirken vielmehr als Zubringer für die Eisenbahn. Die alte Fahrartensteuer ließ diesen Verkehr frei, da sie erst bei einem Fahrpreis von 0,60 Mark begann. Jetzt soll neben der IV. Klasse zugleich die Straßenbahn herangezogen werden — der „Verkehr des kleinen Mannes“ wird dadurch unbedingt zu schwer getroffen!