

2. Außerdem stehen noch 251 Millionen *R.M.* für Anlagezuwachs zur Verfügung, der im Zusammenhang mit Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung entsteht. Von diesem Betrage muß, wie in Abschnitt I Seite 5 ausgeführt, ein Teil aus der Betriebsrechnung gedeckt werden. Diesem Zwecke dient der angeführte Betrag von 93 Millionen *R.M.* aus dem Betriebsüberschuß.

Daß mit der Summe von 251 Millionen *R.M.* neben den sonstigen dringlichen Ausgaben das Programm der Behebung der Kriegs- und Nachkriegsschäden nur in beschränktem Umfange ausgeführt werden kann, muß hier nochmals ausdrücklich wiederholt werden.

Die Beschränkung aller Ausgabenansätze auf ein noch vertretbares Mindestmaß läßt das Bestreben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erkennen, die Neubelastung der Wirtschaft in den engstmöglichen Grenzen zu halten.

VI. Durchführbarkeit der Tariferhöhung

Um die hiernach erforderliche 5prozentige Steigerung der Einnahmen für die deutsche Volkswirtschaft erträglich zu machen, muß die Tariferhöhung auf möglichst alle Kreise der Bahnbenutzer erstreckt und grundsätzlich gleichmäßig, also ohne Bevorzugung gewisser Güter oder Gegenden, ausgestaltet werden. Insbesondere ist es nicht angängig, die ganze Last allein auf den Güterverkehr oder allein auf den Personenverkehr zu legen. Der Personenverkehr würde diese Gesamtlast nicht ohne einen alle erhofften Mehreinnahmen erdrückenden Verkehrsrückgang tragen können, es würde aber auch die Gefahr der Lohnsteigerung infolge Mehrbelastung des Berufsverkehrs herbeigeführt werden. Durch alleinige Belastung des Güterverkehrs würde nicht nur eine zu starke Einwirkung auf die Preise der Güter heraufbeschwoen werden, sondern es würde auch mit erheblicher Abwanderung auf andere Verkehrsmittel, insbesondere auf den Lastkraftwagen, zu rechnen sein, der wir durch Ausnahmetarife nicht ausreichend begegnen könnten. Weiter bestünde die Gefahr, daß bei größerer Erhöhung der Kohlenfrachten auch entlegenere Gebiete zur Gasfernversorgung übergängen.

In Rücksicht darauf, daß die Reichsbahn erheblich höhere Einnahmen aus dem Güterverkehr als aus dem Personenverkehr gewinnt (etwa 70 : 30 v.H.), muß man aus dem Güterverkehr den größeren Teil der Mehreinnahmen (etwa $\frac{2}{3}$) zu decken suchen. In beiden Verkehren sollen die Wettbewerbstarife ausgenommen werden, da sonst die recht beträchtlichen Einnahmen dieses Verkehrs verloren gingen und der übrige Verkehr entsprechend stärker belastet werden müßte.

Da im Güterverkehr die Einnahmen der Wettbewerbstarife rund 268,5 Millionen *R.M.* ausmachen und da ferner die schon beschlossenen Tarifermäßigungen für Kohle, Heu und Stroh und die Eisenausfuhr mit etwa 30,8 Millionen *R.M.* Ausfall zu decken sind, so müssen die Gütertarife um 10 v.H. erhöht werden, um etwa $\frac{2}{3}$ der Mehreinnahmen zu schaffen. Hierbei ist mit einem Verkehrsrückgang von mindestens 2 v.H. infolge der Tariferhöhung gerechnet. Dadurch würde eine Mehreinnahme von 195 Millionen *R.M.* erzielt werden. Die sich ergebende Mehrfracht bedeutet im Verhältnis zu dem Preise der Ware, wenigstens bei den meisten Gütern, verhältnismäßig wenig. Dies gilt vor allem für die Güter des unmittelbaren Lebensbedarfes. Man kann also hoffen, daß der Mehraufwand an Fracht wenigstens zum größeren Teil vom Hersteller und Händler getragen und der Nurverbraucher von der Mehrbelastung weniger getroffen wird.

Gleichmäßige
Verteilung
der Last

Güterverkehr