


(Die Aufhebung der Brückenmaut.) Eine der häufigsten mittelalterlichen Abgaben in Budapest, der Brückenzoll, soll in absehbarer Zeit abgeschafft werden. Wegen des leidigen Kostenpunktes ist zwar nur die Aufhebung der Brückenmaut für Fußgänger in Aussicht genommen. Die Aufhebung der Brückenmaut für Wagen würde ein Opfer von vielen Millionen zur Folge haben. Doch ist selbst diese teilweise Kaffierung einer unerösen, den Charakter Budapest als Großstadt tief stigmatisierenden und namentlich für Wien eine drückende Extrasteuer bildenden Abgabe mit Freude zu begrüßen. Denn diesem ersten Schritt müssen mit zwingender Gewalt die übrigen, die völlige Freiegebung der Donaubrüden bezweckenden Schritte folgen. Man berichtet uns, daß die Verhandlungen zwischen dem Bürgermeister und dem Finanzministerium wegen der Aufhebung der Brückenmaut für Passanten in ein günstiges Stadium getreten sind, da es nach eingehendsten Berechnungen, bei der Opferwilligkeit der Kommune und dem Wohlwollen von Seiten des Finanzministeriums endlich gelungen ist, die materielle Grundlage für die Verhandlungen zu finden. Das finanzielle Opfer, das die Hauptstadt zu bringen hat, besteht in einer an den Staat fünfzehn Jahre hindurch zu leistenden Zahlung von jährlich zweihunderttausend Kronen. Dieser Betrag ist noch nicht endgültig festgesetzt, doch dürfte er im Uebereinkommen nicht wesentlich überschritten werden. Mit der Aufhebung der Brückenmaut für Passanten würden wenigstens die unausstehlichsten Hindernisse der Verbindung zwischen den Pester und den Dfner Stadtteilen beseitigt, die im elektrischen und im Omnibusverkehr der Passagiere durch das Lösen der Brückenmaut nicht belästigt wird, indem die Verkehrsanstalten dem Staate ein Brückengeldpauschale direkt entrichten. Als ungerechte und ungroßstädtische Abgabe bleibt noch immer die Brückenmaut für Wagen bestehen — der moderne Begriff eines Städtewesens macht schon längst keinen Unterschied zwischen einer Straße auf festem Lande, einer über einen Strom führenden Straße: einer Brücke, und einer durch einen Berg gebrochenen Straße: einem Tunnel. Es gilt als Widersinn, die Benützung irgendeiner Kategorie von Straße mit einer Extrasteuer zu belegen. Bis zu der, einer, wir fürchten, noch ferneren Zukunft vorbehaltenen Aufhebung des Brückenzolles für Wagen sollten jedoch wenigstens die unlogischen und antisozialen Anomalien des Wagentarifs beseitigt werden. Derzeit zahlen nämlich alle Behikel: Einspänner, Zweispanner und Automobile die gleiche Brückenmaut von vierzig Hellern. Nun belastet diese Abgabe ganz verschiedene Kategorien von Passagieren. Der Komfortabel ist ausschließlich ein Behikel für den allgemeinen Verkehr, für das Geschäft, für den Alltagshandel und -wandel. Der Budapester Fiaker hingegen trägt fest ausgeprägt den Charakter eines Luxusfahrzeuges, wie bis heute in Budapest auch die Automobile. Es wäre daher ein Gebot der Gerechtigkeit, die für Einspänner übermäßig hohe Tage von vierzig, wie ehemals, auf zwanzig Heller zu ermäßigen. Die Brückenmaut für Zweispanner könnte belassen, für Automobile vielleicht bis fünfzig Heller erhöht werden. Die derzeitigen Verhandlungen zwischen Kommune und Regierung bieten den besten Anlaß, diese Frage zu bereinigen. Zum Schlusse verleißen wir dem dringenden Wunsche Ausdruck, daß diese Verhandlungen im Interesse des Publikums und, wie wir wohl hinzufügen können, auch der Reputation der Hauptstadt energisch gefördert und baldigst zum gedeihlichen Abschlusse gebracht werden mögen.

		Iktatószám	
		<b>Budapestre vonatkozó újságcikkek</b>	
Szerző		Cím <i>Die Aufhebung der Brückenmaut.</i>	
Forrás: <i>Pester Lloyd</i>			
Bp. <i>1912 X/6</i>		Idő	
(Hely) <i>(Idő)</i>			
(Köt. v. fiz.)		Hely	
Személy			
		Osztalyszám	
		Tárty	
		389.375	
		1912	