

Luftverkehr.

Staedler, Oberpoststrat Dr., Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung	125
---	-----

Post- und Nachrichtenverkehr.

Staedler, Oberpoststrat Dr., Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung	125
---	-----

Buchbesprechungen.

Le Ferrovie dello Stato nel primo decennio Fascista 1922—1932. (Dr. H. Kellerer, Mailand)	132
Giese, Kurt. Der Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis. (Dr. Tzschucke, Hamburg)	48
Mayer, Leopold. Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. (Prof. Dr. Esch, Köln)	69
Pirath, Carl. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. (N.-Z.)	130
Reuther, Otto. Beförderungsunternehmungen zur See. (Dr. Tzschucke, Hamburg)	70
Saitzew, Manuel. Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. (Prof. Dr. Neumark, Frankfurt a. M.)	47
Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. (N.-Z.)	68

Literaturhinweise.

Napp-Zinn, Das Verkehrswesen. In: Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Auflage	52
Das Wirtschaftsjahr 1932/33. Hrsg. v. Friedrich Raab	136
Literatur-Anzeigen. (E. = Prof. Dr. Esch; Th. F. = Dipl.-Kaufmann Th. Fülles; N.-Z.)	50, 71, 90, 133; V.-A. 54

Verkehrsarchiv.

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von Dipl.-Kaufmann Th. Fülles.

Eisenbahnen	1, 25
Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen	12, 35
Straßenverkehr	13, 36
Seeschifffahrt	15, 40
Binnenschifffahrt	20, 43
Luftverkehr	22, 46
Post- und Nachrichtenverkehr	23, 49
Spedition und Lagerei	53
Fremdenverkehr	53
Allgemeines	54

Verkehrseinheit und Verkehrspolitik.

Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart.

I. Das heutige Verkehrsbild und der Sinn der Verkehrseinheit.

Der Sinn der Verkehrseinheit liegt, ganz allgemein gesprochen, in einem harmonischen Zusammenspiel zwischen Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehrsleben. Ihr Wesen wird daher in erster Linie bestimmt durch die Art des Angebots der Verkehrsleistungen durch die Verkehrsmittel und durch die Wünsche der Allgemeinheit und der einzelnen Verkehrsinteressenten nach Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse. Wie beide zueinander gelagert sind, spiegelt sich am unmittelbarsten im heutigen Verkehrsbild wieder.

Das Bild im heutigen Verkehrsleben ist in bezug auf das Angebot nicht allein in technischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht stark uneinheitlich gegenüber der Zeit vor 20 Jahren. Technisch stehen heute im Binnenverkehr im gleichen Verkehrsraum 5 anstatt 2 Verkehrsmittel zur Verfügung. Betrieblich suchen verschiedene Verkehrsunternehmungen auf den eingerichteten Verkehrslinien aus den gleichen Quellen und Richtungen größten Verkehrsbedürfnisses ein möglichst großes Verkehrsvolumen an sich zu ziehen. Organisatorisch ist neben die Großorganisationen und verhältnismäßig wenige kleine Unternehmungen der alten Verkehrsmittel eine Unzahl selbständiger Unternehmungen meist kleinen Umfangs der neuen Verkehrsmittel getreten. Verkehrswirtschaftlich ist ein Teil der Verkehrsmittel gebunden an volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten bei ihrer Beförderungsbearbeitung, Preisbildung und der Verwendung ihres Verkehrspersonals, während die übrigen Verkehrsmittel größte Freiheit in ihrer Betätigung nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten genießen.

Diesem in jeder Beziehung uneinheitlichen und mannigfaltigen Bild im Angebot der Verkehrsleistungen steht die Einheit der Verkehrsbedürfnisse und der Wunsch der Verkehrsinteressenten nach höchster Leistungsfähigkeit und Billigkeit der Transportarbeit gegenüber. Man könnte fast sagen, daß endlich das Verkehrswesen die Grundlagen der Industrie, bei der das Angebot und die Nachfrage im freien Spiel der Kräfte befriedigt werden, erlangt hat, und als ob es ein besonderes Verdienst des neuzeitlichen Verkehrswesens wäre, diesen Gleichheitszustand mit der Industrie erreicht zu haben. Und doch ist ein derartiger Vergleich aus verschiedenen Gründen nicht angängig. Gehen wir diesen Gründen nach, so werden wir im einzelnen den Sinn der Verkehrseinheit erkennen.

Im Verkehrswesen fallen Produktions- und Absatzfeld räumlich zusammen, die Verkehrsmittel sind in gleichem Maße arbeits- und konsumorientiert. Die Produktionsstätten aller übrigen Wirtschaftszweige und vor allem der Industrie sind bei der örtlichen Herstellung ihrer Erzeugnisse im wesentlichen von der räumlichen Verteilung der Absatzstellen unabhängig. So kommt es, daß, wenn wir von einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet sprechen, wir in erster Linie die Einheit der Grundbedingungen und der Art der Produktion, nicht aber

durchweg die Einheit von Produktion und Absatz meinen. Im Verkehrswesen ist diese Trennung nicht möglich. In ihm sind Angebot und Nachfrage einheitlich und in einer Weise räumlich gebunden, daß der Begriff einer Verkehrseinheit eine viel umfassendere Bedeutung hat als der Begriff der Wirtschaftseinheit eines Gebiets. Diese Bedeutung wird um so größer sein, je weiträumiger die Verkehrsbeziehungen im nationalen Wirtschaftsraum sind, also je mehr wir es mit ausgesprochenem Fernverkehr zu tun haben, während sich der Nahverkehr elastischer den wirtschaftlichen Eigenarten seines verhältnismäßig kleinen Verkehrsgebiets anpassen kann. Das hindert aber nicht, daß auch im Nahverkehr die Grundsätze der Verkehrseinheit in ähnlicher Weise wirksam sind wie im Fernverkehr.

Die räumliche Starrheit und Gebundenheit zwischen Produktion und Absatz der Verkehrsmittel im Binnenverkehr verlangen in viel klarerer und selbstverständlicher Weise gleiche wirtschaftliche Grundlagen der verschiedenen Verkehrswege, als sie bei den übrigen Wirtschaftszweigen erforderlich sind. Den vorhandenen Verkehrswegen ist kein Ausweichen nach neuen Absatzgebieten möglich, wenn die bisherigen sich versagen. Alle Verkehrsmittel sind an das gleiche Absatzgebiet gebunden und von seinen Verkehrsbedürfnissen abhängig, soweit sie den gleichen Wirtschaftsraum bedienen. Ob spurgebunden oder nur weggebunden, alle Binnenverkehrsmittel unterliegen diesem Gesetz. Nur der Überseeverkehr kann sich im weiten und freien Verkehrsmedium des Meeres ihm weitgehend entziehen.

Auf der anderen Seite verlangt die Volkswirtschaft eines Landes die Verkehrsbedienungen aller Landesteile zu den gleichen Bedingungen der Beförderung und des Preises im Sinne einer Stützung der wirtschaftlich schwachen Landesteile durch die wirtschaftlich starken. Das führte zusammen mit der räumlichen Bindung zwischen Angebot und Nachfrage zu der Verpflichtung der Verkehrsmittel, ihre verschiedenen Verkehrsleistungen im Raum ihres Verkehrsgebiets ohne Rücksicht auf große und kleine Verkehrsbedürfnisse, ohne Rücksicht auf lohneude oder weniger lohneude Verkehrsarbeit jedermann und jedem Wirtschaftszweig zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. So entstand der Begriff der Verkehrseinheit in seiner eigentlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung. Die Verkehrseinheit ist in ihrer vollendetsten Form eine Synthese zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehrsleben unter für die Verkehrsmittel und die Allgemeinheit gleichen und günstigsten Bedingungen. Aus der Einheit zwischen Produktions- und Absatzfeld im Verkehrswesen in erster Linie geboren, umfaßt und verlangt sie:

Einheitliche Bedingungen für das Wirtschaftsgebaren der Verkehrsunternehmungen, gleiche Verpflichtungen der Verkehrsmittel der Allgemeinheit gegenüber, gleiche Bedienung aller Landesteile nach dem Grade ihres Verkehrsbedürfnisses, gleiches Entgelt für die gleichen Verkehrsleistungen ohne Unterschied der Person und der Wirtschaftszweige. Dies sind die Fundamente einer Verkehrseinheit, die in erster Linie einem Verkehrsmittel seine Existenzberechtigung geben, und die dem Verkehrswesen seine große Bedeutung im Rahmen der Volkswirtschaft eines Landes zugewiesen haben. Glücklicherweise das Zeitalter, das zu diesen Fundamenten verkehrs- und volkswirtschaftlicher Art die technische Einheit eines leistungsfähigen Verkehrsmittels und seiner Bewirtschaftung in Großorganisationen fügen und damit die wirkungsvollste harmonische Zusammenarbeit zwischen der Gütererzeugung und der Güterverteilung erzielen kann.

Als äußerer sinnfälliger Ausdruck der Auswirkungen einer solchen Verkehrseinheit sehen wir heute in jeder Wirtschaftskarte eines Landes die verschiedenen Gebiete wirtschaftlicher Einheit vor uns. Es ist das Gesicht der wirtschaftlichen Struktur eines Landes, das entstanden ist auf Grund einer bestimmten Verkehrseinheit, und das starke Verzerrungen erleiden wird, wenn die Verkehrseinheit, die ihrem Aufbau diente, starken Veränderungen unterworfen ist, wie sie sich heute auf Grund des technischen Fortschritts anzubahnen scheinen.

Die Erzielung einer Verkehrseinheit, wie sie oben umschrieben wurde, ist in starkem Maße abhängig von der Technik der Verkehrsmittel. Diese Technik kann Ursache und Vollendung einer Verkehrseinheit sein, sie kann aber auch zu ihrem Totengräber werden, wenn sie nicht richtig geleitet wird. Jeder Fachmann, der heute das Wort Verkehrseinheit ausspricht, wird angesichts der Tatsachen im neuzeitlichen Verkehrswesen wehmütig gestimmt, wie wenn der Name eines längst Verstorbenen ausgesprochen wird. Ist dieser sich anbahnende Wandel im Verkehrsleben als unabwendbares Schicksal, als Ersatz alter Verkehrsformen durch neue lebensfähigere Verkehrsarbeit hinzunehmen und zu heugünstigen, oder bedeutet er eine Fehlentwicklung, die über kurz oder lang zu großen Nachteilen für die Allgemeinheit und für die Verkehrsmittel selbst ausschlagen muß? Ich möchte versuchen, hierzu kurz Stellung zu nehmen und aus dem Ergebnis dieser Untersuchung die Ziele einer gesunden Verkehrspolitik abzuleiten.

Als Ausgangspunkt muß uns zeitlich und sachlich jene Periode im Verkehrswesen dienen, in der die eben definierte Verkehrseinheit praktisch bestand und sich zu einem maßgebenden Faktor der Allgemeinwirtschaft entwickelt hat. Es ist jene Zeit vor dem Weltkrieg, in der das Verkehrsbedürfnis im wesentlichen von Eisenbahnen, und zwar zu 80—85% und daneben von natürlichen Wasserstraßen zu 15—20% in Deutschland bestritten wurde, und in der eine gesunde Arbeitsteilung zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln gefunden war. Gegenüber diesem früheren Zustand, ich möchte sagen patriarchalischer Einfachheit in der Verkehrsleistung, fallen heute fünf wesentliche Neuerscheinungen auf, die Ursachen und Folgen der Wandlung der früheren Verkehrseinheit enthalten:

1. Zunahme kleiner Transporteinheiten und Zunahme der Verkehrsmittel mit einfachen betrieblichen Verhältnissen,
2. Dezentralisation der Verantwortung für die betriebssichere Bereithaltung der technischen Anlagen,
3. regionale Überlagerung mehrerer Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsgebiet,
4. Auseinanderfließen der Verkehrsbedienungen auf eine Vielzahl von Unternehmungen,
5. ein grundsätzlicher Einbruch in die bisherigen Methoden der Preisbildung im Transportwesen durch zunehmende Abkehr von der einheitlichen Preisbildung für jedermann und jeden Wirtschaftszweig.

Wir sehen, daß nicht allein in technischer und betrieblicher Hinsicht, sondern auch in organisatorischer, verkehrswirtschaftlicher und allgemeinwirtschaftlicher Beziehung starke Wandlungen der Verkehrseinheit vorliegen, die im einzelnen zu untersuchen sind, um die Verkehrsdiagnose zu stellen und aus ihr die Verkehrstherapie oder die Maßnahmen der Verkehrspolitik abzuleiten.

II. Ursachen und Folgen der Umwandlung der Verkehrseinheit im heutigen Verkehrswesen.

1. Umwandlung der Verkehrseinheit in technischer und betrieblicher Hinsicht.

Der technische Fortschritt im Verkehrswesen ist zweifellos in erster Linie die Ursache für die teilweise Zerschlagung der technischen Verkehrseinheit, wie sie im früheren Sinne durch die Eisenbahnen gegeben war. Die Möglichkeit, die gleichen Verkehrsbedürfnisse durch verschiedene Verkehrsmittel, verschieden nach ihren technischen und wirtschaftlichen Eigenschaften, zu befriedigen, legte die Bahn frei für eine technische Individualisierung der gesamten Verkehrsarbeit. Sie konnte um so stärker sein, als vor allem der Kraftwagen ein betrieblich einfaches Instrument ist, das im Gegensatz zur Eisenbahn von jedermann für eigene Zwecke leicht verwendet werden kann. Die Steigerung einer technisch und betrieblich möglichen Verwendung von Verkehrsmitteln in der Hand der Verkehrsinteressenten ist eine besonders wichtige Erscheinung im heutigen Verkehrswesen. Sie kompliziert in erster Linie die Erhaltung einer Verkehrseinheit. Größenordnungsmäßig läßt sich sagen, daß heute von den im öffentlichen und privaten Verkehr durch Landverkehrsmitel angebotenen Verkehrsleistungen im Personenverkehr in Form von angebotenen Personen-km Fassungsvermögen auf die individuell benutzbaren Verkehrsmittel (Kraftwagen) in Deutschland 17%, auf die an eine bestimmte Betriebsorganisation gebundenen Verkehrsmittel (Eisenbahnen und Straßenbahnen) 83% entfallen, im Güterverkehr in Form von angebotenen tkm Ladefähigkeit 4,1% bzw. 95,9%. In den Vereinigten Staaten von Amerika beträgt dieses Verhältnis 64% bzw. 34% im Personenverkehr und 7,3% bzw. 92,7% im Güterverkehr. In ungefähr gleichem Verhältnis stehen in beiden Ländern die für private und öffentliche Verkehrszwecke angebotenen Verkehrsleistungen. Wir sehen, daß gegenüber der Vorkriegszeit die angebotenen Verkehrsleistungen der individuell verwendbaren Verkehrsmittel stark zugenommen haben.

Die technische Verkehrseinheit ist unwiederbringlich verloren, und damit sind auch die Vorzüge, die sie in sich schließt, gefährdet. Es ist ein Vorzug, wenn für Nah- oder Fernverkehr das gleiche technische Instrument alle Verkehrsbedürfnisse bedienen kann, ein Vorzug für das Verkehrsunternehmen, weil es seinen Betrieb groß und leistungsfähig aufziehen und den Verkehrsschwankungen leicht folgen kann, ein Vorzug für die Verkehrsinteressenten, weil sie es versandttechnisch nur mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel zu tun haben und auf Grund seiner zuverlässigen Transportarbeit ihre Dispositionen treffen können.

Vielteufel wird im Kraftwagen deshalb ein besonders geeignetes Instrument für eine technische Verkehrseinheit gesehen, weil der Kraftwagen eine Haus-Haus-Bedienung vom Versender zum Empfänger ermöglicht. Im Nahverkehr ist dies zweifellos eine nicht hoch genug zu schätzende Eigenart des Kraftwagens. Im Fernverkehr ist aber auch heute schon der Lastkraftwagen im Stückgutverkehr auf das Sammeln der Stückgüter in der Nahzone mittels leichter Kraftwagen und auf die Umladung des Stückgutes auf die schweren, billiger arbeitenden Kraftwagen des Ferngütertransports angewiesen, so daß der Haus-Haus-Verkehr bei der Beförderung von Stückgut auf größere Entfernungen nur in geringem Maße möglich ist. Dagegen würde im Wagenladungsverkehr der Lastkraftwagen zweifellos eine Haus-Haus-Beförderung für alle Güter restlos ermöglichen. Von diesem Vorzug würden aber nur 40% der Eisenbahnwagenladungen Gebrauch machen können, da heute schon 60% aller Eisenbahnwagenladungen im Anschlußgleis- und daher im

Haus-Haus-Verkehr behandelt werden. Da aber nach dem heutigen Stand der Entwicklung und auch wohl für die Zukunft der Lastkraftwagen, wie wir sehen werden, wegen seiner hohen Selbstkosten für den Wagenladungsverkehr in größerem Maße nicht geeignet ist, so spielt der Haus-Haus-Verkehr des Kraftwagens im Fernverkehr gegenüber den Eisenbahnen keine ausschlaggebende Rolle.

Die Verkehrseinheit technisch und betrieblich wiederherzustellen, verbietet die Verschiedenartigkeit der Verkehrsmittel selbst im Landverkehr. Es kann lediglich über den Weg der Verwendung gleicher Ladegefäße in Form von Behältern und in der Benutzung gleicher Ladeanlagen eine gewisse technische Einheit im Interesse der Verfrachter und zur Beschleunigung des Transports angestrebt werden. Dann aber besteht kein Zweifel, daß, da ein Ausgleich der Betriebsmittel der verschiedenen Verkehrsmittel nicht möglich ist, eine gewisse Überkapazität des Betriebsapparats in Kauf genommen werden muß, die weit über dem früheren Spitzenbedarf der betriebstechnischen Einheit der Eisenbahnen zur Bewältigung der gleichen Verkehrsmenge liegt. Je mehr Verkehrsmittel sich technisch und betrieblich im gleichen Verkehrsergebnis in die Einheit der Nachfrage teilen müssen, um so größer muß bei den stets im Laufe des Jahres wechselnden Verkehrsansprüchen insgesamt gesehen die Reserve des Betriebsapparats sein und um so größer sein zeitweise unproduktiver Teil werden. Vom Standpunkt einer möglichen Beschränkung des Leerlaufs des Betriebsapparats und damit einer billigen Transportarbeit war die frühere technische und betriebliche Einheit der Eisenbahnen im vorwiegend allein beherrschten Verkehrsfeld ein Vorzug, dessen auch nur teilweiser Verlust im neuzeitlichen Verkehrswesen die Aufwendungen für die gleichen Verkehrsleistungen stark belasten kann.

Wir sind im Wirtschaftsleben und vor allem in der Industrie gewohnt, dem Unternehmer die gesamte Verantwortung für die betriebsichere, ausreichende und wirtschaftliche Ausgestaltung und Unterhaltung seines Betriebsapparats zu überlassen. Das gleiche ist bei den Eisenbahnen und den Leitungen jeglicher Art der Fall, da hier nur eine einheitliche Verantwortung für Weg, Kraft und Fahrzeug einen zuverlässigen Betrieb gestattet. Im Wasserstraßen-, Kraftwagen- und Luftverkehr ist diese Verantwortung geteilt, weil die freizügige Benutzung des Wegs für jedermann technisch und betrieblich möglich ist und daher auch verlangt wird. Die öffentliche Hand sorgt für den Bau und die Unterhaltung des Wegs, und das Verkehrsunternehmen stellt lediglich die Triebkraft und die Fahrzeuge und führt den Betrieb. Es bedarf keiner näheren Ausführung, denn die Tatsachen im Lastkraftwagenverkehr zeigen es täglich, daß diese nicht zu vermeidende Dezentralisation der Verantwortung für die betriebsfähige Vorhaltung aller technischen Anlagen zu sehr ungesunden Erscheinungen geführt hat, da organisch Zusammengehörendes von verschiedenen Gesichtspunkten aus als wesentlich für den Transportakt angesehen wird. Das Aufgeben dieser Einheit in der Verantwortung für Weg und Fahrzeuge hat zweifellos den Verkehrsmitteln am meisten geschadet, die sich dieser Trennung erfreuen. Es hat aber vor allem den Anlaß gegeben zu der Undurchsichtigkeit in den wirtschaftlichen Zuständigkeiten, die heute vor allen Dingen im Straßenverkehr vorherrscht. Aber auch mit dieser Umwandlung der Verkehrseinheit wird sich die Zukunft abfinden müssen, wenn sie auch ein Nachteil im heutigen Verkehrswesen ist, der lediglich durch das starke Verantwortungsbewußtsein der öffentlichen Hand, die die Verkehrswege betreut, seine Schärfen verlieren kann.

Die regionale Überlagerung verschiedener Verkehrsmittel im gleichen Ver-

kehrsbereich ist die erste technische Voraussetzung für einen Wettbewerb unter den Verkehrsmitteln. Sie liegt heute in einem ganz anderen Maße vor als früher und hängt wie ein bedrohliches Gewitter über der Einfachheit der Verkehrsteilung in früherer Zeit. Gewiß ist nicht zu bestreiten, daß auch zu Zeiten der Eisenbahneinheit die in verschiedenen Landesteilen vorhandenen natürlichen Wasserstraßen den Eisenbahnen Wettbewerb geboten haben. Da aber abgesehen von Holland und Nordfrankreich ein einheitliches Wasserstraßennetz nicht vorhanden war, also nur verhältnismäßig kleine Teilgebiete des Eisenbahnnetzes mit natürlichen Wasserstraßen im Wettbewerb standen, so konnte diese geteilte Wettbewerbslage die Verkehrseinheit der Eisenbahnen nur wenig beeinflussen. Anders liegen heute die Dinge. Neben zahlreichen Kanalbauten und dem großen Netz der elektrischen Leitungen gestattet vor allen Dingen das Straßennetz einen Parallelverkehr zu den Eisenbahnen, der vom technischen Standpunkt aus gesehen die Verkehrseinheit stören und schließlich zerschlagen kann. Damit sind auf Grund der Ausbreitung der technischen Mittel Voraussetzungen für einen Wettbewerb gegeben, wie sie früher unmöglich waren, und die zum Schicksal eines fruchtbaren Verkehrs wesens überhaupt werden können.

Überschauen wir nochmals die Umwandlungen der Verkehrseinheit in technischer und betrieblicher Hinsicht, die ihren Ausdruck gefunden haben in einer Zunahme der Verkehrsmittel mit einfachen betrieblichen Bedingungen, der Dezentralisation der Verantwortung für die Vorphaltung des Betriebsapparats sowie in einer starken regionalen Überlagerung der Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsgebiet, so werden wir zugeben müssen, daß wir alle diese Umwandlungen als Tatsachen hinnehmen müssen. Keine Verkehrspolitik wird willens oder in der Lage sein, diese technische Entwicklung im Verkehrswesen rückgängig zu machen. Jede Verkehrspolitik wird sich aber mit den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auseinandersetzen und danach ihre Maßnahmen treffen müssen. Wie sind diese verkehrs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen gelagert?

2. Umwandlung der Verkehrseinheit in verkehrswirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht.

Es erhebt sich hierbei zunächst die Frage, ob die Grundlagen der Verkehrswirtschaft für alle Verkehrsmittel gleich sind, also die Einheit und Gleichheit der Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen heute schon gegeben ist. In finanzieller Hinsicht ist es eine in allen Ländern feststehende Tatsache, daß die Verkehrsunternehmungen weder auf den künstlichen Wasserstraßen noch auf den Straßen für die Kosten des Wegs in vollem Umfang wie die Eisenbahnen aufzukommen haben. Der Personenkraftwagen kann hierbei ausgenommen werden, da seine Beteiligung an der Straßenunterhaltung ausreichend erscheint. Dagegen beträgt auf Grund der Untersuchungen in England, Holland und Deutschland die finanzielle Belastung des Lastkraftwagens nur $\frac{1}{3}$ bis $\frac{2}{3}$ des notwendigen Ersatzes für die Unterhaltung der von ihm benutzten Straßen. Auf künstlichen Wasserstraßen müßten bei richtiger Deckung aller Selbstkosten im Vergleich mit den Eisenbahnen allein aus diesem Grunde die durchschnittlichen Frachtpreise um 18–20%, beim Lastkraftwagen um 8–10% höher liegen, wenn für letzteren die Verzinsung des alten Straßennetzes als nicht erforderlich angesehen wird.

Das sind finanzielle Erleichterungen für einzelne Verkehrsmittel, die um so mehr eine Entlastung für sie bedeuten, als dieselben Verkehrsmittel eine Teilung der Verantwortung für die Vorphaltung des Wegs einerseits und der Kraft und der Fahrzeuge andererseits zu ihrem Vorteil buchen können. Die sie betreibenden Verkehrsunternehmungen sind also bei ihrem Betriebsbeginn in einem sehr wesentlichen Teil in der Kapitalbeschaffung für die Herrichtung des Betriebsapparats entlastet, so daß ihr Risiko erheblich vermindert wird. Wie groß diese Entlastung ist, ergibt sich daraus, daß das Verhältnis der Anlagekosten für feste Anlagen oder den Weg zu den Anlagekosten für bewegliche Anlagen oder Fahrzeuge bei den künstlichen Wasserstraßen 70:30 beträgt, also ungefähr gleich dem bei den Eisenbahnen ist, beim Lastkraftwagen 20:80 bei kostenlosen Weg und 77:23, also fast umgekehrt, bei Kraftwagenstraßen, deren Kosten der Kraftwagen zu tragen hätte. Hier liegt eine der hauptsächlichsten Erklärungen dafür, daß im Kraftwagenverkehr die Gründungen von Unternehmungen wie die Pilze aus der Erde schießen und sich verflüchtigen können, wenn der Rückgang des Verkehrsbedürfnisses ihnen keinen Gewinn mehr läßt. Die Verantwortung für die Vorphaltung des Weges und die Erhaltung der Wegsubstanz können sie anderen, und zwar der Allgemeinheit überlassen.

Das Bild des heutigen Verkehrs wesens ist in der Gleichheit der finanziellen Grundlagen für die Geschäftsgebarung der Verkehrsunternehmungen denkbar verschieden und zu Ungunsten der Eisenbahnen und Leitungen gelagert. Die frühere Verkehrseinheit in dieser Richtung bei Eisenbahnen und natürlichen Wasserstraßen steht wie ein Markstein klarer Lastenverteilung heute gegenüber einer Dezentralisation der Verantwortung, die eine Gleichheit und Gebundenheit an die Gesetze der wirtschaftlichen Führung von Unternehmungen vermissen läßt. Zu welchen grotesken Auswirkungen das führen kann, zeigen die Verhältnisse in Holland. Dort werden auf kleinen alten Provinzkanälen von der Schifffahrt hohe Abgaben erhoben, während die teuren neuen großen Kanäle frei vom Staat ohne Abgaben zur Verfügung gestellt werden. Im gleichen Land bringt der alte Radfahrerverkehr jährlich 12 Millionen Mark für Unterhaltung der Wege auf und der starke Kraftwagenverkehr nur 20 Millionen Mark. Es stehen sich hier zwei Anschauungen gegenüber, denen alte und neue Verkehrsmittel unterworfen werden, die die Grundlagen des Wettbewerbs der Verkehrsmittel untereinander zu Ungunsten der alten Verkehrsmittel stark verschieben. Entlastung in der Aufbringung der Wegekosten und Erleichterung in der Kapitalbeschaffung für die Herrichtung des gesamten technischen Apparats können die künstlichen neuen Wasserstraßen und der Lastkraftwagenverkehr für sich buchen und sie gegen die alten Wasserstraßen und Eisenbahnen ausnutzen. Von einer Verkehrseinheit in finanzieller Hinsicht kann in keiner Weise mehr gesprochen werden. Es kommt hinzu, daß auch die Arbeitsbedingungen des Verkehrs- und Betriebspersonals nach Lohn und Arbeitszeit verschieden sind zum Nachteil der Eisenbahnen.

Bei dieser Sachlage wirkt der Streit um das Verkehrsgut doppelt tragisch für die Verkehrsmittel mit eigener und voller wirtschaftlicher Verantwortung für ihre gesamte Betriebsführung, wenn diese Verkehrsmittel und unter ihnen vor allem die Eisenbahnen aus volkswirtschaftlichen Gründen gebunden sind an die Befriedigung jeglicher Transportnachfrage, während die übrigen Verkehrsmittel sich ihre Transporte lediglich nach den Gesichtspunkten des größten Gewinns aussuchen können. Umstritten sind hierbei die hochwertigen Güter und die Massengüter. Vor allem für die hoch-

wertigen Güter befindet sich hierbei der Lastkraftwagen in ungleich günstigerer Lage als die Eisenbahnen, da er in seiner kleinen Transporteinheit mit wesentlich größerer Ausnutzung der Ladefähigkeit durch Nutzlast rechnen kann als die Eisenbahnen. Einer Auslastung von 60—70% im Lastkraftwagenverkehr steht eine solche von 18% im Eisenbahnstückgutverkehr gegenüber, so daß der Lastkraftwagen im Stückgutverkehr niedrigere Tarife verlangen kann trotz wesentlich geringerer Betriebskosten der Eisenbahnen bei gleicher Ladefähigkeit. Man könnte hierin einen Vorzug für die Wirtschaft sehen, wenn diese niedrigen Tarife für den Lastkraftwagen nicht an die Notwendigkeit gebunden wären, nur in Verkehrsbeziehungen mit großem Verkehrsbedürfnis zu verkehren, während in Verkehrsbeziehungen mit geringem Verkehrsbedürfnis diese Auslastung nicht zu erzielen ist.

Nehmen wir theoretisch den Fall an, daß der Lastkraftwagen dereinst berufen sein sollte, den gesamten Eisenbahngüterverkehr oder auch nur einen größeren Teil von ihm zu übernehmen, so würde damit zwangsläufig die heute mögliche gute Auslastung des Lastkraftwagens sinken auf die gleiche Auslastung, wie sie heute die Eisenbahnen im Durchschnitt von 45% der Ladefähigkeit aufweisen. Denn auch der Kraftwagen wird aus der zeitlichen und mengenmäßigen Ungleichheit von Empfang und Versand in den verschiedenen Verkehrsbeziehungen seine Leerläufe übernehmen müssen, denen er sich heute noch in starken Verkehrsbeziehungen bei der Beförderung von Stückgütern mit Erfolg entziehen kann. Nichts beleuchtet stärker die Tatsache, in welcher Einseitigkeit und engen Bedingtheit die Transportkosten auf Lastkraftwagenverkehr auf die Landstraße zu ziehen vermögen und wie falsch es ist, aus dieser Erscheinung allgemeine Schlüsse für die wirtschaftliche Überlegenheit des Lastkraftwagens über die Eisenbahnen zu ziehen. Eine starke Abgabe des Güterverkehrs von den Eisenbahnen an den Kraftwagen würde mit einer wesentlichen Erhöhung der Transportkosten im Güterverkehr verbunden sein.

Das ergibt sich auch aus folgender Überlegung. Die Kosten für das angebotene Tonnenkilometer Ladefähigkeit für Stückgut und Wagenladungen liegen heute bei den Eisenbahnen bei 5 bzw. 3 Pfg./tkm in Deutschland, in den Vereinigten Staaten von Amerika bei 3 bzw. 1 Pfg./tkm. Demgegenüber betragen sie beim Lastkraftwagen mit 5 und 15 t Ladefähigkeit in Deutschland 19 bzw. 10 Pfg./tkm, in den Vereinigten Staaten von Amerika 18 bzw. 9 Pfg./tkm. Das sind Spannungen, die der Kraftwagen nur im hochwertigen Stückgutverkehr durch die bisherige Auslastung ausgleichen kann, während er in dem umfangreicheren Wagenladungsverkehr den großen Vorsprung der Eisenbahnen wegen nahezu gleicher Ausnutzung wie bei den Eisenbahnen nicht aufholen kann.

Es ist eine fast schicksalhafte Entwicklung, daß die große Transporteinheit der Eisenbahnen ausgehöhlt wird durch die kleine Einheit des Lastkraftwagens. Wäre die Entwicklung umgekehrt gegangen, wäre also zeitlich die Eisenbahn dem Kraftwagen gefolgt, so würde es zweifellos heute als eine große Errungenschaft angesehen werden, von der kleinen Einheit im Fernverkehr zur großen Einheit überzugehen und damit die tatsächlich bisher im Eisenbahnverkehr erzielten großen Senkungen der Transportkosten für die große Masse der Güter zum Besten der Allgemeinheit zu erzielen.

Organisatorisch haben die technischen Eigenarten der Verkehrsmittel eine Vielzahl von Unternehmungen entstehen lassen bei den neuen Verkehrsmitteln. Während Europa 65 und die Vereinigten Staaten von Amerika 164 große Eisenbahngesellschaften haben, die ungefähr 70 bis

75% des gesamten Fernverkehrs bewältigen, und während in Deutschland im Nahverkehr einschließlich Straßenbahnen 600 Verkehrsunternehmen tätig sind, betätigen sich im öffentlichen Omnibusverkehr heute schon allein 700 Gesellschaften, in den Vereinigten Staaten von Amerika 5900, in England 6430 Gesellschaften. Im Lastkraftwagenverkehr liegen die Verhältnisse ähnlich. Im Nahverkehr spielt sich zur Zeit der schärfste Wettbewerb um den Besitzstand des Verkehrs ab mit einem Überangebot an Verkehrsleistungen, das bald alle Unternehmungen zu Zuschußbetrieben machen wird, wenn nicht für ihre zweckmäßige Zusammenarbeit gesorgt wird. Die durchschnittliche Zahl der Fahrzeuge von Lastkraftwagenunternehmen liegt in Deutschland bei 1,4, in England bei 8 und in den Vereinigten Staaten von Amerika bei 13 Wagen. Dieses Auseinanderfließen der Verkehrsarbeit in eine Unzahl von Unternehmungen im neuzeitlichen Verkehrswesen untergräbt immer mehr die volkswirtschaftlichen Vorzüge, die eine große Verkehrseinheit einem Lande bieten kann. Das Bestreben, nur verkehrsgünstige Beziehungen zu bedienen und weniger günstige zu vernachlässigen, findet in der großen Zahl der ungebunden arbeitenden Verkehrsunternehmen einen starken Nährboden und beginnt den volkswirtschaftlichen Ausgleich in der Verkehrsbedienungen zwischen stark und schwach besiedelten Landesflächen zum Nachteil der letzteren zu zerstören.

Das Angebot der Verkehrsleistungen im Kampf um das Verkehrsgut hat sich unter der Wirkung der ungleich verteilten Verantwortung für wirtschaftliches Arbeiten und der organisatorischen Dezentralisation der Verkehrsarbeit zu einem großen Überangebot von Verkehrsleistungen bei wenig veränderter Nachfrage entwickelt. Und da dieses Überangebot durchaus nicht lokaler Natur ist, sondern sich auf weite Räume und gleiche Verkehrsgebiete erstreckt, so haben wir einen übersteigerten Wettbewerb und einen Leerlauf der Verkehrsmittel, der schließlich nur Belastungen für die Allgemeinheit mit sich bringt. Das Beispiel der Übereeschiffahrt im letzten Jahrzehnt gibt einen Vorgeschmack über die Auswirkungen eines übersteigerten Wettbewerbs, der zwischen den schiffahrttreibenden Nationen in der Nachkriegszeit einsetzte und zu einer Überkapazität von 18% im Frachtraumangebot selbst in dem für die Schifffahrt günstigsten Jahre 1929 führte. Zur Zeit besteht ein Tonnageüberschuß von 45%. Die Folge ist ein Absinken der Frachtraten um 40% gegenüber den Frachtraten der Vorkriegszeit, trotzdem die Betriebskosten in der Nachkriegszeit erheblich gestiegen sind. Selbst kapitalkräftige Reedereien sind in Schwierigkeiten und müssen durch staatliche finanzielle Maßnahmen gestützt werden. Was wir hier als praktische Auswirkung eines Überangebots von Verkehrsleistungen vor uns haben, droht auch bei der Entwicklung der Binnenverkehrsmittel.

3. Umwandlung der Verkehrseinheit in volkswirtschaftlicher Hinsicht.

Und welche volkswirtschaftlichen Auswirkungen wird das Eindringen der finanziell und beförderungsrechtlich entlasteten neuen Verkehrsmittel in das Verkehrsfeld der alten Verkehrsmittel, vor allen Dingen der Eisenbahnen, mit sich bringen? Die Ausschließlichkeit des Betriebs auf Eisenbahnen im Bereich ihres Netzes durch ein Unternehmen, verbunden mit Wohlfeilheit und Schnelligkeit im Transport, gestattete die Konzentration der Verkehrsarbeit in einem Gebiet in einer Hand, die günstigsten Voraussetzungen zur Schaffung eines nationalen Transportsystems nach allgemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten bot. Sie zwang alle

Verkehrsbedürfnisse in ihren Arbeitsbereich, hoch und niedrig belastbare Verkehrsgattungen waren in gleicher Weise auf sie angewiesen, so daß eine gute Ausnutzung des Betriebsapparats durch zahlende Last möglich war.

Es hat zunächst den Anschein, als ob die Eisenbahnen an sich auf eine gute Ausnutzung ihres Betriebsapparats vielleicht mehr Wert legen müssen als die sonstigen Verkehrsmittel, da sie mit hohen, von der Verkehrsmenge unabhängigen oder festen Kosten besonders belastet sind. Diese Kostencharakteristik ist aber eine Eigentümlichkeit aller künstlichen Verkehrswege, und wenn etwa die künstlichen Wasserstraßen oder das Straßennetz den Verkehr zu bewältigen hätten, den bisher die Eisenbahnen bedienten, so würden auch bei ihnen die objektiven Selbstkosten eine ähnliche Charakteristik in Abhängigkeit vom Verkehrsumfang erhalten wie die Eisenbahnen. Die Stationsanlagen und der ständige Betriebsapparat würden dann auch bei ihnen so umfangreich und kostspielig sein, daß sich die tatsächlichen Selbstkosten nach festen und veränderlichen Kostenarten in ein gleich ungünstiges Verhältnis schienen würden, wie es heute bei den Eisenbahnen der Fall ist. Nach meinen theoretischen Untersuchungen hierzu würde bei voller Selbstkostendeckung der Anteil der festen Kosten bei den künstlichen Wasserstraßen 61% und beim Lastkraftwagenverkehr 50% sein gegenüber 61% bei den Eisenbahnen.

Es ist also nicht richtig, aus der heute üblichen Minderbelastung und dem zum Teil geringen Verkehr auf künstlichen Wasserstraßen und Straßen etwa eine verkehrswirtschaftlich günstige Kostencharakteristik allgemein abzuleiten für eine große Verkehrsmenge, wie sie bisher die Eisenbahnen zu übernehmen hatten. In diesem Punkt ist also letzten Endes keine die Allgemeinheit interessierende Verschiebung zu erwarten bei einer Ablösung alter Verkehrsmittel durch neue. Eisenbahnen, künstliche Wasserstraßen und Kraftwagenverkehr verlangen in gleicher Weise eine möglichst große Ausnutzung des vorhandenen Betriebsapparats, um ihre hohen festen Kosten auf die Verkehrseinheiten zur Erzielung niedriger Tarife verteilen zu können. Das tatsächliche Monopol der Eisenbahnen würde demnach, wenn die Eisenbahnen ihre Arbeit allmählich ganz abgeben müßten, lediglich abgelöst werden durch das Monopol eines anderen Verkehrsmittels. Es würde auch im Lastkraftwagenverkehr nur die Großorganisation sich durchsetzen und der heutige Kleinbetrieb in diesem Verkehr in großen Zusammenschlüssen enden, die keinen Wettbewerb mehr zulassen und das, was man heute vielfach am Kraftwagen schätzt, Erzeugung eines frischen Wettbewerbs im Verkehrswesen, ins Gegenteil umkehren.

Ein derartiger Ablösungsvorgang könnte erträglich sein, wenn das ablösende Verkehrsmittel in jeder Hinsicht der Allgemeinheit wirtschaftlich ähnliche Verbesserungen bringen könnte, wie es beispielsweise bei der Ablösung der Straße im Fernverkehr durch die Eisenbahnen der Fall war. In jener Zeit wurde die Transportgeschwindigkeit durch die Eisenbahnen um das 5fache erhöht, und die Transportkosten wurden für die große Masse der Güter auf $\frac{1}{8}$ gesenkt. Das ist aber in keiner Weise zu erwarten, da bei gleicher Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit der Lastkraftwagen nur im Nahverkehr und die künstlichen Wasserstraßen nur auf ganz großen, meist über die nationalen Transportweiten hinausgehenden Entfernungen zu geringeren Selbstkosten als die Eisenbahnen den Verkehr bedienen können.

Die Verkehrseinheit der Eisenbahnen konnte sich erst praktisch durchsetzen,

als die Einzelnetze der Entwicklungszeit zu großen Netzen zusammenwuchsen und nun die immer mehr zunehmende wirtschaftliche Einheit der Länder eine gleichmäßig gute Verkehrsbedienbarkeit aller Landesteile verlangte. Nun wurde es möglich, von einnahmegünstigen Verkehrsfluß der Hauptverbindungen die Unterverteilung auf Linien mit geringem Verkehrsbedürfnis durchzuführen, die als Verkehrssystem für sich niemals eine eigene Wirtschaftlichkeit hätten erzielen können. Dieser Vorgang war vor allem für die Entwicklung der Landwirtschaft von außerordentlicher Bedeutung. In ihm liegt in erster Linie der allgemeinwirtschaftliche Vorzug eines alle Verkehrsaufgaben übernehmenden Verkehrsmittels wie die Eisenbahnen, weniger zunächst im Tarifaufbau nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Daß im Eisenbahnwesen die hochwertigen Güter höher mit Frachtkosten je Gewichtseinheit belastet werden als die mittel- und geringwertigen Güter, ist keine Eigentümlichkeit und auch keine Errungenschaft der Eisenbahnen. Dieser Grundsatz war schon im Altertum und im Mittelalter praktisch im damaligen Verkehrswesen geltend, da in jener Zeit nur hochwertige Güter mit Rücksicht auf die hohen Transportkosten transportfähig waren und geringwertige Güter diese Kosten nicht tragen und daher nicht mobilisiert werden konnten. Lediglich, ich möchte sagen, die Beibehaltung der hohen Frachtbelastung der hochwertigen Güter auch für den Eisenbahnverkehr ergab den privatwirtschaftlichen Ausgangspunkt für die Tarifierung der mittel- und geringwertigen Güter im Eisenbahnverkehr in Verbindung mit der durch ihn möglichen starken Senkung der Selbstkosten. In der Tat sind die Tarife für hochwertige Güter ohne Berücksichtigung des Geldwerts heute auf Eisenbahnen in Pfennigen genau so hoch wie vor 100 Jahren auf den Straßen, nur bei den mittelwertigen und geringwertigen Gütern, die allein 90% der gesamten Gütermenge ausmachen, liegen sie um 600–800% tiefer.

Sehen wir in einer möglichst weitgehenden Entlastung der geringwertigen Güter durch hohe Tarife für hochwertige Güter einen besonderen Vorzug für die Erweiterung ihrer Absatzfähigkeit und damit einen besonderen Vorteil für die Nationalwirtschaft, so gewinnt ein Verkehrssystem eines Landes, wie es bisher im Eisenbahnsystem zur Verfügung stand, den Wert einer volkswirtschaftlich wichtigen Einheit. Jedes Land hat seine Charakteristik in der regionalen Verteilung ihrer besten Rohstoffgewinnung und Produktionsmöglichkeiten. Dieser Verteilung ihre räumlichen Hemmungen zu nehmen und dem Wirtschaftsleben eines Landes möglichst gleiche Bezugs- und Versandbedingungen in allen Landesteilen zu geben, ist das Werk einer Verkehrseinheit gewesen, wie sie bisher nur die Eisenbahnen bieten konnten. Sie hat den Ländern ein wirtschaftliches Eigengesicht gegeben, das die Grundlage ihres Daseins bildet, und das nur im Eintausch wesentlicher Verbesserungen im Wirtschaftsleben geändert werden darf.

Dies ist der Standort, von dem aus das eigentliche Verkehrswesen zu beurteilen ist. Führt die technische Entwicklung dazu, ein Verkehrsmittel durch das andere ablösen zu lassen, so kann und darf dieser Umwandlungsprozeß nur vor sich gehen unter der Bedingung, daß die bisherige Verkehrseinheit im regionalen Sinne und der Grundsatz gleicher Verkehrsbedingungen für alle erhalten bleibt. Das neuzeitliche Verkehrswesen hat sich bisher zum Teil im anderen Sinne entwickelt. Es ist den Weg der Eigeninteressen der Verkehrsunternehmen gegangen und weniger den Weg einer Unterordnung der Verkehrsmittel unter die Bedürfnisse der Allgemeinheit. Es hat fast den Anschein, als ob der Wirtschaftszweig, der bisher in

selbstverständlicher Planwirtschaft betrieben wurde, der freien Wirtschaft zu einem Zeitpunkt geopfert werden soll, in dem erstlich an eine Planwirtschaft in der freien Wirtschaft gedacht wird. Es ist Sache der Verkehrspolitik, die Entwicklung wieder in gesunde Bahnen zu lenken, aber unter Vermeidung der Gefahren, die die Vereinbeitlichung mit sich bringt.

III. Gefahren der Verkehrseinheit.

Wo liegen diese Gefahren und wie sind sie bisher bei der Verkehrseinheit der Eisenbahnen schon wirksam geworden und bekämpft worden? Sie bestehen in dem Ausschluß jeglichen Wettbewerbs bei der Bedienung eines großen Verkehrsgebiets durch ein Verkehrsmittel und ein Verkehrsunternehmen, in der Hemmung der technischen Entwicklung und in dem Zusammenschluß des Verkehrspersonals zu einem mächtigen, die Wirtschaft beeinflussenden Faktor. Alle Staaten haben sich mehr oder weniger gegen diese Gefahren geschützt durch eine staatliche Aufsicht und Einflußnahme, die den allgemeinen Interessen dienen in bezug auf gleichmäßige Verkehrserschließung des Landes, einheitliche Preisbildung für jedermann, Beförderungspflicht und Haftpflicht zum Schutze der Allgemeinheit. Auf gesetzlichem Wege sind hier Maßnahmen getroffen worden, die die Nachteile einer technisch und organisatorisch straff gegliederten Verkehrseinheit weitgehend unwirksam gemacht haben.

Da aber der Staat in die Betriebswirtschaft eines Verkehrsunternehmens im allgemeinen ohne Übernahme eigener unliebsamer Verantwortung nicht eingreifen kann, so ist ein Einheitsverkehrsmittel, das ohne Wettbewerb von außen arbeitet, geneigt, seinen Betrieb zu standardisieren und Verbesserungen nur im Sinne der Erhaltung seines Besitzstandes vorzunehmen. Hier ist zweifellos eine Befruchtung von außen wertvoll und vielfach notwendig. Gewiß gibt es große Verkehrsunternehmungen, die fortschrittlich ihren Betriebsapparat ausgebaut haben und auch in der Verwendung neuer technischer Mittel nicht ängstlich an einem Mittel kleben. Die Größe und Bedeutung eines Wettbewerbs im Verkehrsleben findet aber dort eine Grenze, wo im Kampf der verschiedenen Verkehrsmittel um genügendes Verkehrsvolumen die Auslastung des Betriebsapparats so sehr zurückgeht, daß die Allgemeinheit damit verbundene höhere Selbstkosten tragen muß und der Nutzen des Wettbewerbs in einer allgemeinen Mehrbelastung der Wirtschaft versinkt. So sehr ein gewisser Wettbewerb im Verkehrswesen zu begrüßen ist, so würde er in seiner Totalität an den Bestand der Wirtschaft selbst rühren, nicht etwa allein an den einzelnen Verkehrsmittel. Hierin liegt wohl eine der schwierigsten Aufgaben der Verkehrspolitik, einen gesunden Wettbewerb im Verkehrswesen nur so weit zuzulassen, als dadurch die für die Allgemeinheit notwendige Verkehrseinheit nicht gefährdet wird. Damit kommen wir zum Schluß in kurzen Zügen zu der Frage, wie sich die Verkehrspolitik zur Erhaltung der lebensnotwendigen Vorteile einer Verkehrseinheit zu stellen hat.

IV. Verkehrspolitik und gesunde Verkehrseinheit.

Theoretisch sehr einfach könnte die Verkehrseinheit erhalten werden durch Gesetz, das bestimmt, daß aller lebenswichtige Personen- und Güterverkehr im gleichen Verkehrsgebiet in einer Hand, aber ohne Beschränkung auf ein technisches Verkehrsmittel erledigt wird. Die beste Ausnutzung des Betriebsapparats

und die beste Verkehrsbedienung könnten damit gewährleistet sein. Dieser Weg ist in fast allen Ländern beschritten worden beim Nachrichtenverkehr der Post. Dabei waren aber im wesentlichen staatspolitische Gründe maßgebend neben der Erkenntnis, daß nach den Eigenarten des technischen Instruments nur ein Unternehmen den Betrieb durchführen kann, und die Schnelligkeit der Zustellung in einem Betrieb am besten gewährleistet ist.

Der Gedanke, auch für den Personen- und Güterverkehr ähnliches durch Gesetz durchzuführen, lag solange nicht nahe, als die Eigenart eines Verkehrsmittels wie der Eisenbahnen ohnehin eine Zusammenfassung der beiden Verkehrsarten in einer Hand mit sich brachte. Erst im neuzeitlichen Verkehrswesen wurde die Frage akut, ihre Lösung aber auch bei der individuellen Gebrauchsmöglichkeit des Kraftwagens grundsätzlich schwierig gestaltet. Ein gesetzliches Monopol für irgendein Verkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr müßte so umfassend sein, daß von einer freien Entwicklung der Verkehrsmittel kaum noch gesprochen werden kann. Das Unternehmen würde einen Personalbestand in sich vereinigen müssen, der in seiner Größe und Geschlossenheit leicht eine politische und wirtschaftliche Macht im Staate werden kann. Diese Nachteile eines gesetzlichen Monopols können um so weniger unberücksichtigt bleiben, als auch nach der Mannigfaltigkeit der Verkehrsmöglichkeiten, die die verschiedenen Verkehrsmittel bieten, ein Monopol organisatorisch kaum durchführbar sein wird.

Verzichtet man aber auf diesen Weg, so ist andererseits zu fordern, daß alte und neue Verkehrsformen nicht planlos nebeneinander stehen, daß vielmehr nach einem Gesamtplan verfahren wird, der den gesunden Wettbewerb nicht auszuschließen braucht. An der Spitze dieses Gesamtplanes müßte das Streben nach einer materiellen Verkehrseinheit stehen, in der für jedes Verkehrsmittel die gleiche Verantwortung für seine Wirtschaftlichkeit zu verlangen ist, und die Verkehrsbedienung für jedermann und jeden Wirtschaftszweig und jeden Gebietsteil des Landes unter gleichen Bedingungen sich vollzieht. Die Wege, die zur Befriedigung der ersten Forderung zu gehen sind, dürften einfach sein und gefunden werden, wenn wirklich sich die Sachkundigen der verschiedenen Verkehrsmittel zusammensetzen und Klarheit über gleiche Grundlagen der Wirtschaftlichkeit und der Arbeitsbedingungen schaffen. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist hierzu ein besonderer Ausschuß unter dem bekannten Volkswirt Dr. Moulton eingesetzt. In England ist der Salter-Bericht¹⁾ bekannt, der sehr klare Richtlinien für die Lösung dieser Frage herausgegeben hat. Die Verkehrspolitik wird nur dann auf die unbedingt notwendige tatkräftige Mitarbeit der Verkehrsunternehmungen zur Verbesserung der Verkehrsleistungen zum Wohl der Allgemeinheit rechnen können, wenn sich die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel unter fairen Wettbewerbsbedingungen vollziehen kann.

Ist der erste Weg beschritten, so wird die Erfüllung der zweiten Forderung wesentlich erleichtert sein, denn dann werden sich klarer die Grenzen abzeichnen, an denen sich die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander einstellen werden, ohne daß das Prinzip der Verkehrseinheit im volkswirtschaftlichen Sinne verlassen wird. Für diese Grenzen müßte dann allerdings eine sachkundig geleitete Verkehrspolitik die Zulassung neuer Verkehrsmittel von dem Bedürfnis unter

¹⁾ Report of the conference on rail and road transport vom 29. Juli 1932, herausgegeben von His Majesty's Stationery Office, London 1932.

Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsmittel abhängig machen und dürfte sich nicht damit begnügen, die gewerbepolizeiliche Genehmigung ohne Rücksicht auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu geben. In dieser Richtung hat England einen sehr wertvollen Weg beschritten durch Einrichtung von Verkehrskommissionen, in denen von Vertretern der Regierung unter beratender Mitarbeit von Vertretern der Verbraucherkreise und der verschiedenen Verkehrsmittel die Bedürfnisfrage vor Zulassung eines neuen Verkehrsunternehmens geprüft wird. Ihre Tätigkeit erstreckt sich zwar zunächst nur auf den Personenverkehr, aber es sind bereits Untersuchungen im Gange, sie auf den Güterverkehr auszudehnen. So ist die Möglichkeit gegeben, Wahrheit und Klarheit im Verkehrswesen zu schaffen, wo bisher vielfach Eigeninteressen und weniger das Allgemeininteresse ausschlaggebend waren. Es wäre denkbar, daß die oberste Aufsichtsinstanz für das nationale Verkehrswesen die Spitze bilden kann, von der aus in großen Linien eine gesunde materielle Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach dem Stand der Entwicklung zu bestimmen wäre.

Die Verkehrspolitik muß allerdings das Verkehrsproblem als Ganzes sehen und nicht etwa als Eisenbahnproblem allein. Dann wird es nicht mehr möglich sein, dem einen Verkehrsmittel Beförderungspflichten aufzuerlegen, die von dem anderen nicht verlangt werden, ohne daß dieser Unterschied gebührend berücksichtigt wird. Die Erhaltung der Beförderungspflicht ist aber eine Forderung, die wesentlich für eine allgemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsart ist, ebenso wie die Einheit und Gleichheit der Tarife ein wichtiges Fundament für das Wohlergehen der landwirtschaftlichen Gebiete darstellt. Ihre Beachtung und Erfüllung würden wesentlich gefördert werden, wenn die Betriebspolitik der großen Verkehrsunternehmen dahin gehen würde, jedes geeignete technische Mittel in ihren Geschäftsbereich einzubeziehen, so weit es zur Verbesserung ihrer Verkehrsleistungen dienen kann. Es besteht wohl kein Zweifel, daß für die Eisenbahnen des Fernverkehrs zur guten Organisation des Zubringerdienstes und für die schnelle Abarbeitung der Güter, vor allem der Stückgüter, der Kraftwagen ein immer wertvolleres Betriebsmittel werden wird. Seine Einfügung in den Eisenbahnverkehr ist daher nicht allein vom Standpunkt der Verkehrsinteressenten, sondern auch vom Standpunkt des Verkehrsbetriebs zur Erzielung eines wirtschaftlichen und schnellen Transports anzustreben. Dabei wird unter anderem der Ersatz von Nebenbahnen durch Kraftwagen in allen Fällen in Frage kommen, in denen Ersparnisse und eine günstigere Bedienung des ganzen Landes zu erzielen sind.

Im übrigen liegen die Dinge so, daß die Verkehrspolitik keineswegs immer mit Vollampf arbeiten soll. Man muß auch dem stark sich entwickelnden Verkehrsleben eine gewisse Zeit lassen, auszureifen in den neuen Verkehrsformen, um das Lebendige und Wertvolle nicht zu ertöten. Die richtigen Wege im Verkehrsleben sind weniger am grünen Tisch als in der läuternden und klärenden Praxis gefunden worden. Die heutige Verkehrspolitik möge aber zur Erzielung einer gesunden Verkehrseinheit vor allem an jenes bekannte lateinische Sprichwort denken: „Onus, virga, cibus, asino“, dem Esel gehört Last, Geißel und Futter. In diesem Sprichwort steckt die ganze Bedeutung einer Verkehrseinheit, wie sie im kleinen Maßstabe im Altertum durch das Lasttier als Verkehrsmittel verkörpert war. Auf die heutige Verkehrswirtschaft übertragen, erhält es einen noch tieferen Sinn. Dieser Sinn droht in seiner unteilbaren Einheit und Wahrheit im neuzeitlichen Ver-

kehrswesen verfälscht zu werden, wenn weiter einem Teil der Verkehrsmittel nur Last oder Belastung und Zwang, den anderen Verkehrsmitteln aber im wesentlichen die Nahrung oder die Nutzlast zugewiesen wird. Hier zu einer einheitlichen gerechten Regelung zu gelangen, muß das nächstliegende Ziel einer gesunden Verkehrspolitik sein. Dann wird das weitere Ziel, eine gesunde Verkehrseinheit zu gestalten, auch unter der Mannigfaltigkeit der heutigen technischen Verkehrsmittel nicht mehr so schwierig zu erreichen sein, als es bisher den Anschein hat. Für Deutschland besteht um so mehr die Notwendigkeit, eine starke nationale Verkehrseinheit sich zu erhalten, als es im Wettbewerb mit den Verkehrsmagistralen im Osten und Westen nur dann sich durchsetzen wird, wenn sein inneres Verkehrswesen in starker Einheit und Geschlossenheit auftreten kann.

Die Verkehrswirtschaft Finnlands.

Von Dr. Peter-Heinz Scraphim, Königsberg, Pr.

I. Verkehrsmechanismus und Volkswirtschaft.

Die funktionalen Beziehungen zwischen Volkswirtschaft und Verkehrsmechanismus sind bei den reich gegliederten, komplizierten mitteleuropäischen Volkswirtschaften weniger deutlich zu erkennen, als bei einer Volkswirtschaft, die bei sehr einfachem und durchsichtigem Aufbau diese Zusammenhänge klar hervortreten läßt. Andererseits kann die Darstellung der Verkehrswirtschaft eines Landes einer Kenntnis der natürlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, unter denen sie arbeitet, nicht entzogen werden. Der Zweck dieser Studie über die Verkehrswirtschaft Finnlands soll sein, an dem einfachen Beispiel, das die finnische Volkswirtschaft bietet, diese Zusammenhänge zwischen Volkswirtschaft und Verkehrswirtschaft aufzuzeigen. Es erscheint demnach notwendig, der Darstellung des Aufbaues, der Leistungen und der Funktionen der einzelnen Verkehrsmittel in großen Linien eine solche Übersicht der finnischen Wirtschaft in ihrem Zusammenhang mit dem Verkehrsmechanismus voranzustellen, wobei selbstverständlich eine Beschränkung auf die für die Verkehrswirtschaft wichtigen Tatsachen nötig war.

Für die Verkehrswirtschaft wichtig ist zunächst die Bevölkerung in ihrer Dichte und Gliederung. Die Bevölkerungsdichte des 380 300 qkm großen, von 3,5 Millionen Menschen bewohnten finnischen Staates ist sehr gering. Sie schwankt in den südlichen und westlichen Küstengebieten zwischen 17 und 36, in dem übrigen Finnland zwischen 12 und 2 Menschen je Quadratkilometer. Diese Bevölkerung ist zu $\frac{1}{2}$ Landbevölkerung, während nur etwa 600 000 Personen in den Städten leben. Die Zahl der größeren städtischen Siedlungen ist entsprechend gering, und nur eine Stadt, Helsingfors, erreicht eine Einwohnerzahl von 221 000 Menschen, während die anderen sieben größeren Städte Finnlands Bevölkerungsziffern zwischen 10 000 und 60 000 Personen aufweisen. Dieser Bevölkerungsverteilung nach Stadt und Land entspricht auch die Berufsgliederung der Bevölkerung: 65% der Gesamtbevölkerung entfallen auf die Berufsgruppe der Landwirtschaft, 15% auf die Industrie, 7% auf Handel und Verkehr und 13% auf sonstige Berufe¹⁾.

¹⁾ Statistik Arbok 1929. S. 11, 12—39, 60. Wegen der Krisenwirkungen ist bei den Zahlen meist das Jahr 1929 herangezogen.