

Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten

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

Das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr wird im heutigen Verkehrswesen von einer ungewöhnlich starken Problematik beherrscht. Sie wurde in erster Linie hervorgerufen durch die starke Heranziehung der Verkehrswirtschaft zur Lösung staats- und sozialpolitischer Aufgaben des Staates, durch eine zunehmende Überlagerung der Verkehrsmittel im Binnenverkehr und durch eine Vermehrung der an dem Überseeverkehr beteiligten Nationen. Die aus diesen Grundtatsachen sich ergebenden Wandlungen und Verschiebungen in den außerwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Aufgaben im Verkehrswesen sowie in dem Verhältnis zwischen Verkehrsbedarf und Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsapparates erfordern im Interesse von Staat und Volkswirtschaft einen erträglichen Ausgleich. Der Wille, diesen Ausgleich zu erzielen, stellt eine kluge Staatsführung bei der Mannigfaltigkeit der berührten politischen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme vor besonders wichtige und schwierige Aufgaben, um deren zweckmäßigste Lösung sich die Staatsmänner aller Länder bemühen.

Wir stehen mitten in dieser Auseinandersetzung. Ihr Ende ist kaum abzusehen. Bei dieser Lage der Dinge ist es von besonderem Reiz, aber auch von Wert, das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Spiegelbild der Vergangenheit zu untersuchen und gleichsam von diesem historischen Ruhepunkt aus die Grundlinien zu erkennen, die heute für die Regelung dieses Verhältnisses von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Drei Fragen stehen bei dieser Rückschau und Ausschau im Vordergrund:

1. Sinn und Ziel des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr im allgemeinen.
2. Art und Gegenstand dieses Verhältnisses in den verschiedenen Zeitperioden (Altertum, Mittelalter, Neuzeit).
3. Sinnvolle Auswertung des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr in den verschiedenen Zeitperioden für seine Neuregelung in der heutigen Verkehrswirtschaft.

1. Sinn und Ziel des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr im allgemeinen

Was zunächst den Sinn der Beziehungen zwischen Staat und Verkehr anbelangt, so werden diese in erster Linie bestimmt durch den Willen des Staates zur zweckmäßigsten Einordnung des Verkehrs in den Lebensraum der Nation. Der Staat verfolgt dabei das Ziel, die Verkehrsmittel zu seiner Erhaltung und zur Stärkung der Wirtschaft einzusetzen. Um dieses Ziel zu erreichen, hält er sich unter anderem für verpflichtet, zur Förderung und Entwicklung der technischen Einrichtungen des Verkehrs ideell und finanziell beizutragen. Die richtige Wahl und Durchführung aller mit diesen Zielen verbundenen Maßnahmen des Staates gehört in das Gebiet der staatlichen Verkehrspolitik.

Sie ist als ein Ausdruck des organisierten Lebenswillens eines Volkes zu werten und daher in erster Linie wichtig für den öffentlichen Verkehr im Bereich der Volkswirtschaft eines Landes. Hier kann ihr Einfluß unbeschränkt sein. Im internationalen Verkehr kann dagegen die Verkehrspolitik eines Staates nur im Rahmen des Weltverkehrs und der Weltpolitik wirksam werden. Hier aber, wie das Beispiel von Großbritannien zeigt, um so mehr, je stärker und großräumiger die politische und wirtschaftliche Einheit des Staates ist.

Im einzelnen hat der Staat ein besonderes Interesse daran, daß in rein staats- und volkspolitischer Hinsicht die Verkehrsmittel der Landesverteidigung, der Durchführung der Verwaltung sowie den bevölkerungs- und sozialpolitischen Notwendigkeiten dienen, in wirtschaftlicher Hinsicht, daß die Transportkosten das Wirtschaftsleben möglichst wenig belasten und der Verkehr für die Allgemeinheit arbeitet und nicht etwa allein zum Vorteil einzelner Teile der Volkswirtschaft, und in rein technischer Hinsicht, daß die Verkehrsmittel von allgemeiner Bedeutung genügend entwickelt und ausgebaut werden und möglichst betriebssicher arbeiten. Wir sehen, daß der Sinn und das Ziel jeder Verkehrspolitik in drei an sich wesensfremde Komponenten zerfällt, in eine politisch willensmäßige, in eine ökonomisch und in eine technisch bestimmte. Alle drei drängen in stärkstem Maße zur Synthese, bei der die Erfordernisse der politischen Herrschaft den Vorrang haben müssen, da allein die mächtige Hand des Staates die einander von Natur widerstrebenden Verkehrsformen zu einmütiger und sich gegenseitig befruchtender Arbeit zusammen zu schließen vermag.

Bei der Mannigfaltigkeit der Staatspolitik, der Wirtschaft und der Technik in verschiedenen Ländern und zu verschiedenen Zeiten ist es erklärlich, daß die Verkehrspolitik in hohem Maße bestimmt wird von dem völkischen Leben, von den politischen Ideologien und Kräften, von der Lage und dem Stand der Wirtschaft und der technischen Entwicklung der Verkehrsmittel. In welchem Maße dies in dem für unsere Betrachtungen besonders wichtigen Binnenverkehrsraum geschehen ist, darüber gibt uns die Beantwortung der zweiten Frage näheren Aufschluß.

2. Art und Gegenstand des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr zu den verschiedenen Zeitperioden (Altertum, Mittelalter, Neuzeit)

Im Altertum stand im Vordergrund aller verkehrspolitischen Maßnahmen des Staates die Staatserhaltung, während die Stärkung der Wirtschaft infolge des noch auf niedriger Stufe stehenden Wirtschaftslebens die staatliche Verkehrspolitik kaum berührte. Begründet war dieses Verhältnis zum großen Teil durch den Umstand, daß im Altertum bei den Völkern mit starkem politischen Machtstreben eine gewisse Abneigung gegen Handel und Verkehr, die beide in jener Zeit noch eine organisatorische Einheit darstellten, bestand. So sagte der römische Staatsmann Cato der Ältere in einer seiner politischen Reden, daß der Landmann der eigentliche Stamm der Nation, Kaufleute und Gewerbetreibende ihr Verderben seien. In dem griechischen Bundesstaat Theben bestand ein Gesetz, daß niemand ein Staatsamt bekleiden könne, der nicht wenigstens 10 Jahre lang sich des Marktverkehrs enthalten habe. Und wenn wir dazu weiterhin feststellen, daß in der Götterwelt der alten Griechen und Römer der Gott der Diebe und des Handels und Verkehrs der gleiche war, so ist es erklärlich, daß die Verkehrspolitik des Altertums sich erschöpfte in ihrer staatspolitischen Komponente, die der Ausdehnung, Verteidigung und Verwaltung des Landes diente, und

daß dabei die technisch bestimmte Komponente in mehr oder weniger starkem Maße gepflegt und gefördert wurde.

Macht und Mission großräumig und herrenhaft denkender Völker waren Ausgangspunkt und Gegenstand der alten Verkehrspolitik. Sie gaben Anlaß zur Entstehung der von starken Dynastien gebauten ausgedehnten Staatsstraßensysteme in China in der Zeit von 2000 bis 1500 v. Chr., in Persien um 500 v. Chr. und vor allem im Römischen Reich, in dem zu Beginn der Kaiserzeit das Verkehrswesen in besonders starkem Maße in den Dienst des Staates gestellt wurde. Das römische Straßennetz, gebaut auf Staatsbefehl von Legionen und im Frondienst der anwohnenden Völker, wurde zum Symbol und äußeren Ausdruck einer gewaltigen politischen Einheit und gab dieser solange eine praktische Bedeutung, als eine starke Staatsführung sich dieses Verkehrsmittels zu bedienen wußte.

Im Schiffahrtsverkehr überließ im Altertum der Staat im allgemeinen der privaten Initiative den Bau von Schiffen und die Einrichtung von Schifflinien. Nur zu Kriegszeiten waren die Schiffshalter gezwungen, ihre Handelsschiffe als Troß für die Schlachtflotte zur Verfügung zu stellen. In einem besonderen Fall besaß jedoch der Staat aus staatspolitischen Gründen eine eigene Handelsflotte sowohl in Griechenland wie im Römischen Reich. Jährlich fuhren zwischen Athen und Rom einerseits und der großen Kornkammer am Schwarzen Meer andererseits besondere Staatsgetreideflotten zur Heranschaffung der notwendigen Lebensmittel, deren Beschaffung und Verteilung im Sinn des *panem et circenses* Staatssache war. Diese Staatsgetreideflotten waren zeitlich gesehen vielleicht der erste äußere Ausdruck einer staatlichen Verkehrspolitik mit ausgesprochen sozialem Hintergrund, der dann später erst wieder im Eisenbahnzeitalter eine erhebliche Bedeutung zukam.

Überschauen wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Altertum, so erkennen wir, daß nur in großen, von tatkräftigen Herrschern geführten Reichen praktische Verkehrspolitik getrieben wurde. Der Wille zur Ausdehnung und Erhaltung des Staates war ihr staatspolitisches Ziel, neben dem das ökonomisch bestimmte Ziel nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte.

Dieses Verhältnis änderte sich auch nicht wesentlich, als in der ersten Hälfte des Mittelalters an die Stelle des Römischen Reiches große Nachbarstaaten verschiedener Nationen traten und diese in der Herstellung von neuen Straßen eine besonders wichtige Voraussetzung für die Sicherung und Ausdehnung ihrer Grenzen und in zunehmendem Maße auch für die Stärkung des wirtschaftlichen Lebens sahen. Je mehr sich jedoch in der zweiten Hälfte des Mittelalters das Schwergewicht des Deutschen Reichs in Einzelgewalten verlagerte und die Stände die Allgewalt des Staates fast bis zur Auflösung zersetzten, um so mehr ging der Verkehr seine eigenen Wege, losgelöst von den Bindungen höherer Art, wie sie der Staat verlangen muß. Das hinderte allerdings die staatlichen Gebilde jener Zeit nicht, in Gestalt von mehr oder weniger hohen Fluß- und Wegezöllen den Verkehr als Einnahmequelle weit über das Bedürfnis einer Deckung der Fluß- und Wegebaukosten hinaus in den Dienst ihrer Finanzwirtschaft zu stellen und damit dem Gütertausch stärkste Fesseln anzulegen.

Da ein kräftiges Regiment nicht für das Ganze sorgte, so sorgte jeder für sich. Unter dem verhältnismäßig starken Verkehrsbedürfnis jener Zeit entwickelte sich zu Schutz und Sicherung des Verkehrs die Deutsche Hanse, die

von 1250—1590 bestand. Sie wurde zum Staat im Staat durch ihre Privilegien und Monopolen, die sie nicht allein in Deutschland, sondern auch in den benachbarten Ländern zu gewinnen verstand.

Es vermag kaum ein Ereignis in der Geschichte des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr klarer und eindeutiger das Primat des Staates über den Verkehr zu beleuchten, wie das in der Ohnmacht und Zerrissenheit des deutschen Staatslebens geborene, auf fast ganz Europa ausgedehnte Selbsthilfesystem der Deutschen Hanse. Dieses System zerbrach trotz seiner technischen und organisatorischen Überlegenheit in der Seeschifffahrt und auch im Binnenverkehr, sobald national bewußte fremde Staaten ihm entgegentraten und Deutschlands politische Zerrissenheit nicht in der Lage war, ihm einen genügenden Rückhalt zu bieten. Trotz höchster Blüte des deutschen Gewerbellleißes und der fast weltweiten Beziehungen deutscher Städte verblutete die machtvolle Organisation der Hanse an der politischen Schwäche Deutschlands, 50 Jahre bevor Deutschland durch den 30jährigen Krieg auch seinem wirtschaftlichen Ruin zutrieb.

Überblicken wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Mittelalter, so erkennen wir den schwankenden Boden, auf dem ein an sich lebensfähiger Verkehr sich bewegen muß, wenn er der Stütze eines kraftvollen Staates entbehrt. Die mangelnde Synthese zwischen staatspolitischer und wirtschaftlich bestimmter Komponente der Verkehrspolitik zerstückte nicht zum wenigsten die sich am Ende des Mittelalters anbahnende handelspolitische Weltgeltung Deutschlands. Der Kampf aller gegen alle verzehrte die Kraft deutschen Geistes, die in dem machtvollen Zusammenschluß der Hanse zwar wirtschaftlich eine große Zielrichtung erhielt, aber staatlich nicht genügend fundiert war.

Vom Beginn der Neuzeit bis zum Abschluß der napoleonischen Zeit können wir nur von einem negativen und unfruchtbaren Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in Deutschland sprechen. Zwar wurde in manchen deutschen Staaten wertvolle Wiederaufbauarbeit im Verkehrswesen zur Beseitigung der Schäden des 30jährigen Krieges geleistet. Aber das politische Schachbrett Deutschlands schaltete unser Volk fast gänzlich aus dem großen politischen Geschehen des Weltverkehrs aus, das getragen wurde von den westeuropäischen Nationen.

Und doch scheint mir diese Zeit mittelbar von ganz außerordentlicher Bedeutung geworden zu sein für das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im 19. Jahrhundert, dem die Entwicklung des Verkehrswesens seinen besonderen Stempel aufgedrückt hat. Es bedurfte des im Vergleich zu anderen Ländern beispiellosen politischen und wirtschaftlichen Tiefstandes Deutschlands in der Zeit nach dem 30jährigen Krieg, um gründlich Abkehr zu halten von der Zeit, in der politischer und wirtschaftlicher Eigennutz weder nach innen noch nach außen mit wenigen Ausnahmen irgendein bedeutendes Kraftzentrum deutscher Politik entstehen ließ. Der damit verbundene Mangel an einer einheitlichen deutschen Verkehrspolitik mit allen seinen politischen und wirtschaftlichen Mißständen und Schäden in den ersten Jahrhunderten der neuen Zeit wurde zur Notwendigkeit deutschen Schicksals.

Den ersten Wandel brachten die Freiheitskriege. Wie eine Offenbarung erlebten die deutschen Stämme in ihm die gewaltige Stärke einer einzigen deutschen Nation. Im Jahr 1834 kam unter der geistigen Führung eines Friedrich List und unter der zielbewußten Mitarbeit nationalbewußter Fabrikanten und Kaufleute der Deutsche Zollverein zustande, der die wirtschaftliche Frei-

zügigkeit und damit auch die wirtschaftliche Einheit und die Verkehrsfreiheit Deutschlands festlegte und die Gestaltung des deutschen Schicksals wesentlich bestimmte.

In diese Zeit stärkster Besinnung auf nationalwirtschaftliche Zusammenarbeit fällt nun das Aufkommen eines neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahn, das gegenüber dem bisherigen primitiven Verkehrssystem durch eine bis dahin auch nicht annähernd gekannte Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Transports einen umwälzenden Fortschritt mit sich brachte. In den grundlegenden Schriften des großen Schwaben, Friedrich List, über die Wichtigkeit des Baus eines großen nationalen Eisenbahnsystems für die wirtschaftliche und politische Einheit Deutschlands wurde die Eisenbahn unter die große verkehrspolitische Idee gestellt, der endlichen Vereinigung aller deutschen Stämme zu dienen. Auch die Staaten erkannten das Gebot der Stunde. Und so erleben wir eine Erneuerung in den Beziehungen zwischen Staat und Verkehr, die bis auf den heutigen Tag von grundsätzlicher Bedeutung wurde.

Bei der Wahl der Mittel und Wege, durch die das neue Verkehrsmittel der Allgemeinheit dienstbar gemacht werden sollte, wurde allerdings gleich in den ersten Entwicklungsjahren eine grundsätzliche Auseinandersetzung darüber notwendig, wie weit in jener Zeit des aufkommenden Wirtschaftsliberalismus der Staat den Ausbau des neuen Verkehrsmittels dem freien Spiel der Kräfte überlassen oder selbst starken Einfluß darauf nehmen sollte. Die deutschen Länder entschieden sich grundsätzlich für das letztere. Die Eisenbahnen wurden bereits in den ersten Entwicklungsjahren durch gesetzliche Maßnahmen zu einem unentbehrlichen Instrument der Staats- und Wirtschaftspolitik erklärt, so daß wir gegenüber früheren Zeiten eine völlige Erneuerung in den Beziehungen zwischen Staat und Verkehr erleben.

Man hätte nach diesem Vorgehen, dessen Richtigkeit in späterer Zeit in vollem Umfang bestätigt wurde, erwarten können, daß nun auch praktisch das neue, wichtige Verkehrsmittel dem privatwirtschaftlichen Erwerbsstreben entzogen und damit jeder Mißbrauch zum Schaden der Allgemeinheit unterbunden worden wäre. Auch die Erfahrungen des 18. Jahrhunderts im Straßenwesen hätten zu dieser Entwicklung führen müssen. Die Länder hatten sich nämlich kurz nach den Befreiungskriegen entschlossen, die gesamte Straßenbaupolitik in eigene Hand zu nehmen und den Straßenbau aus allgemeinen Staatsmitteln zu finanzieren. Damit wurden die das Verkehrsleben stark hemmenden Wegezölle, die dem Bau und der Unterhaltung der Straßen dienen sollten, aber durchweg zum Nachteil des Straßenausbaus für andere Bedürfnisse verwandt wurden, aufgehoben und die Straßen für den Nah- und Fernverkehr zur freien, kostenlosen Verfügung gestellt. In ähnlicher Weise hielten sich die Staaten auch für verpflichtet, die Flußzölle aufzuheben und den Bau von künstlichen Wasserstraßen zu übernehmen und ihre fast völlig freie Benützung zu gewährleisten. Der Bau und die Unterhaltung der Straßen und Wasserstraßen waren in vollem Umfang eine Angelegenheit der Staatswirtschaft geworden. Es besteht kein Zweifel, daß durch die Aufhebung der Fluß- und Wegezölle im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts der Verkehr stark belebt wurde.

Man muß sich fragen, weshalb die Länder, und zwar nicht allein in Deutschland, sondern auch im übrigen Europa, nicht dieses Prinzip des Baus und der Unterhaltung der Straßen und Wasserstraßen durch den Staat auch auf das neue und für die Volkswirtschaft als noch wichtiger erkannte Eisenbahnsystem sofort

angewandt haben. Während man bei den Straßen und Wasserstraßen bewußt auf eine privatwirtschaftliche oder absolute Rentabilität, d. h. Deckung aller Ausgaben, auch die des Zinsendienstes für das Anlagekapital, durch Verkehrseinnahmen verzichtete und den Bau dieser Verkehrswege aus allgemeinen Staatsmitteln finanzierte, wurden die Eisenbahnen zum Objekt des wirtschaftlichen Erwerbslebens und freien Wettbewerbs gemacht und damit auch zunächst in erster Linie unter die Gesetze privat- und weniger volkswirtschaftlicher Führung gestellt. Diese grundsätzliche Abkehr von der den übrigen Binnenverkehrsmitteln gegenüber geübten Verkehrspolitik, die in keiner Weise allein erklärt werden kann, etwa durch die an sich vorhandenen technischen Unterschiede im Straßen- und Wasserstraßenbetrieb einerseits und im Eisenbahnbetrieb andererseits, war zweifellos eine Folge der liberalistischen Wirtschaftsdoktrin, deren Grundforderung es ist, daß der Staat in den Wirkungskreis des einzelnen Staatsbürgers und in die Wirtschaft nicht weiter eingreifen soll, als es zur Erhaltung der öffentlichen Gemeinschaft unbedingt notwendig ist. So sehr dieser Grundsatz im Prinzip auch heute noch maßgebend ist, ebenso sehr wissen wir aber auch, daß er lange Zeit in falscher Auslegung vielfach zu einem Mißbrauch der Freiheit von Person und Eigentum und zu einer Vernachlässigung des Allgemeinwohls gegenüber dem Vorteil und dem Gewinnstreben des einzelnen führte und mehr oder weniger große Schäden mit sich brachte.

Es ist nicht zu verkennen und wurde auch von bedeutenden Männern der ersten Eisenbahnzeit vertreten, daß mit der starken Betonung des rationalen Charakters oder der Forderung nach privatwirtschaftlicher Rentabilität der Eisenbahnen, wie sie in den praktischen Maßnahmen der neuen Verkehrspolitik zum Ausdruck kam, der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen unter Gesetze der Wirtschaftlichkeit gestellt wurde, die nicht immer ihrem richtigen Einsatz für die Bedürfnisse der Allgemeinheit günstig waren.

In der Tat zeigte es sich sehr bald, daß vor allem in rein landwirtschaftlichen Gebieten wie Süddeutschland und Ostpreußen kein privater Unternehmer gewillt war, bei den verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnissen dieser Gebiete Bahnen auf eigene Rechnung zu bauen. Die Privatunternehmer entschlossen sich nur dort zum Bau von Eisenbahnen, wo von vornherein ein privatwirtschaftlicher Ertrag zu erwarten war. Mit dieser Feststellung soll in keiner Weise das große Verdienst der privaten Eisenbahnunternehmungen geschmälert werden, die in den ersten Entwicklungsjahrzehnten der Eisenbahnen mit Weitblick, Wagemut und Unternehmungsgeist praktische Eisenbahnpolitik trieben, als die meisten Staatsregierungen noch in vorsichtiger Zurückhaltung sich auf eine ideelle Förderung des neuen Verkehrsmittels beschränkten. Wollte man daher die Vorteile des neuen Verkehrsmittels nicht einseitig den wirtschaftsstarken Gebieten zugute kommen und die vorwiegend landwirtschaftlichen Gebiete verkehrswirtschaftlich verkümmern lassen, so mußte im Sinne einer gesunden, alle Volkskreise in gleicher Weise berücksichtigenden Verkehrspolitik der Staat selbst den Ausbau der Eisenbahnen in die Hand nehmen oder finanziell unterstützen.

So kommt es, daß die süddeutschen Staaten bereits in der ersten Entwicklungszeit grundsätzlich zum Staatsbahnsystem übergangen, während in dem wirtschaftsstärkeren Preußen zunächst der Bau von Eisenbahnen den Privatunternehmern überlassen wurde, trotzdem bereits im Jahre 1842 die preußische Regierung grundsätzlich den Bau und Betrieb von Staatsbahnen für Preußen als die zweckmäßigste Lösung festgelegt hatte. Der praktischen Durchführung dieses

Beschlusses stand jedoch noch eine im Jahre 1820 getroffene staatsrechtliche Bestimmung entgegen, nach der der Krone die Aufnahme von förmlichen Anleihen solange versagt war, als noch keine Reichsstände gebildet waren und die Bürgschaft für Anleihen übernehmen konnten. Diese staatsrechtliche Bindung verlor erst im Jahre 1850 ihre praktische Bedeutung.

Nachdem das Hauptliniennetz der Eisenbahnen unter staatlicher Führung und finanzieller Beteiligung in Deutschland aufgebaut und damit die wichtigsten Verbindungen hergestellt waren, erhielt das starke Bekenntnis der Länder zu den Eisenbahnen als einem unentbehrlichen Instrument für die Staats- und Wirtschaftspolitik eine für die Allgemeinheit besonders wertvolle praktische Auswirkung in dem Ausbau eines umfassenden Nebenbahnnetzes, das auch den wirtschaftsschwachen und vornehmlich landwirtschaftlichen Gebieten eine gute und billige Verkehrsbedienung bringen sollte. Damit schalteten die Ländereien im Verein mit den örtlichen öffentlichen Körperschaften selbst die großen Gefahren aus, die durch den alleinigen Bau von besonders verkehrswichtigen Hauptbahnen, wie sie den Privatunternehmungen als gewinnbringende Objekte vorschwebten, für das wirtschaftliche und kulturelle Leben der landwirtschaftlichen Gebiete heraufbeschworen worden wären. Das Haupt- und Nebenbahnsystem der deutschen Staatsbahnen wurde damit der praktische Ausdruck einer Volksgemeinschaft, in der jedes einzelne Glied in möglichst gleicher Weise der Vorteile eines leistungsfähigen nationalen Transportsystems teilhaftig wird.

Auf dem Gebiet des Verkehrs und Betriebs von Verkehrsmitteln griff die staatliche Verkehrspolitik in richtiger Einschätzung der alle Volksteile angehenden wertvollen Arbeit der Eisenbahnen weit über ihre im Straßen- und Wasserstraßenverkehr getroffenen Maßnahmen hinaus. Während sie in der Voreisenbahnzeit sich mit dem Bau von Straßen- und Wasserstraßen, also von Verkehrswegen begnügt hatte und ihre Benutzung dem freien Ermessen der privaten Verkehrsbetriebe überlassen hatte, nahm sie bei den Eisenbahnen auch gesetzlichen Einfluß auf die Art und Weise der Beförderung, und zwar nicht allein bei den Staatsbahnen, sondern auch bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahngesellschaften. Die Öffentlichkeit und Gleichheit der Tarife für wirtschaftsschwache und wirtschaftsstarke oder für verkehrungünstige und verkehrsgünstige Gebiete, die Beförderungspflicht, die Haftpflicht und später auch eine soziale Personalwirtschaft waren Sicherungen, von denen die staatliche Verkehrspolitik bei der allgemeinen Bedeutung der Eisenbahnen für die Gesamtheit die Zulassung von Eisenbahnunternehmungen abhängig machte.

Damit wurde die Gemeinnützigkeit des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich auch für die eigentliche Verkehrsarbeit festgelegt und diese in wesentlich stärkerem Maße in den Dienst der Allgemeinheit gestellt, als es bei den übrigen Verkehrsmitteln und sonstigen Wirtschaftsunternehmungen jemals der Fall war. Die staatliche Verkehrspolitik fühlte sich dafür verantwortlich, die durch die Eisenbahnen gebotenen Erleichterungen des Transports nicht allein einzelnen Gebieten der Volkswirtschaft, sondern möglichst allen und jedermann zugute kommen zu lassen. Sie erfüllte damit eine Mission, die in schärfstem Gegensatz steht zu den früheren Jahrhunderten, in denen die Staaten und die Kommunen den Verkehr in erster Linie als Steuerobjekt ansahen und das Verhältnis zwischen den Trägern der Verkehrsbedürfnisse und den Verkehrsunternehmungen sich selbst oder den Gewohnheiten des privaten

Handels überließen. Aus dem vom Staat in Gestalt von Konzessionen gewährten Recht zur Einrichtung von Verkehrsbetrieben auf Eisenbahnen erwuchs für die Eisenbahnunternehmungen die besondere Pflicht zur gemeinnützigen Verkehrsbedienung im Interesse der Volkswirtschaft.

Allerdings hielt der Staat bei seinen Bahnen im Gegensatz zu den Straßen und Wasserstraßen an dem Grundsatz fest, daß der Verkehr und nicht die Allgemeinheit den Kapitaldienst für die baulichen Anlagen zu tragen habe. Dieses Vorgehen wurde naturgemäß erleichtert durch die großen Vorzüge, die die Eisenbahnen nach Leistungsfähigkeit und Billigkeit im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln bieten konnten und die in dem Begriff „8mal schneller und 8mal billiger als der Straßenverkehr“ ein bis heute in der Verkehrswirtschaft auch nicht annähernd erreichtes Ausmaß einer Verkehrsverbesserung darstellten. Es ist sogar festzustellen, daß vielfach günstige Einnahmen der Staatsbahnen zur Deckung von Staatsdefiziten und nicht, wie es vielfach das Richtige gewesen wäre, zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes verwandt wurden. Diese Tendenz zeigte sich auch in besonders ausgeprägtem Maße bei den Kommunen der Großstädte, die zum Schaden des Baues von Außenstrecken und damit zum Nachteil einer gesunden Siedlung die Einkünfte aus den Straßenbahnen vielfach zur Sanierung ihres Haushalts verwandten.

Trotzdem zeigt der Vergleich mit anderen europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten von Amerika, die das Privatbahnsystem einführten und bis auf den heutigen Tag weiter entwickelten, die günstige Wirkung dieser deutschen Verkehrspolitik. Ein verhältnismäßig günstig dezentralisiertes und differenziertes Wirtschaftsleben, das nicht einseitig einige wenige Wirtschaftsflächen entwickelte, ist der äußere Ausdruck dieser Verkehrspolitik, wie es in ähnlich günstiger Form kaum ein anderes großes industriell hochentwickeltes Land aufweisen kann. Im Gegensatz zu Deutschland beschränkten sich Frankreich, England und die Vereinigten Staaten von Amerika darauf, Hüter der wirtschaftlichen Freiheit im Verkehrswesen zu sein und die Eisenbahnen dem Privatunternehmen zu überlassen. Ein nach dem absoluten privatwirtschaftlichen Rentabilitätsprinzip ausgestattetes Eisenbahnnetz mit starker Vernachlässigung des platten Landes und eine ungewöhnlich große Zusammenballung der Menschen in Großstädten und Industrieflächen war vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika und England die natürliche und nachteilige Folge.

Überschauen wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in der Neuzeit bis zum Weltkrieg, so haben wir zwei Extreme vor uns, die sich gegenseitig ablösten. In den zahlreichen kleinen politischen Einheiten des Deutschen Reiches verlieren sich fast alle Bindungen zwischen Staat und Verkehr wegen Mangel an einer kraftvollen Staatsgewalt des Reiches. Diesem Zustand folgt im 19. Jahrhundert eine Zeit engster Beziehungen zwischen Staat und Verkehr, die unter der Wirkung eines neuen leistungsfähigen Verkehrsinstruments und eines umfassenden wirtschaftlichen Aufstiegs die bisher stärkste Sockelgemeinschaft zwischen Staat und Verkehr zustande bringt und mehr als je den Verkehr in den Dienst des Staates und der Wirtschaft stellte. Unter dem Primat des Staates konnte sich eine Harmonie zwischen Staat und Verkehr entwickeln, die der Staatserhaltung, der Stärkung der Wirtschaft und der Förderung der technischen Einrichtungen des Verkehrs in gleicher Weise diente und eine nationale Verkehrseinheit im besten Sinne des Wortes zustande brachte.

Diese Harmonie wurde durch den technischen Fortschritt in der Nachkriegszeit, der im Kraftwagen, Luftfahrzeug und in den Leitungen zum Transport von Energie neue leistungsfähige Verkehrsmittel entstehen ließ, stark erschüttert. Gleichzeitig entwickelten sich aber auch im Volks- und Wirtschaftsleben neue Bedürfnisse, denen die Verbesserungen im neuzeitlichen Verkehrswesen gerecht zu werden versprochen.

3. Das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in der neuzeitlichen Verkehrswirtschaft

Die Verkehrspolitik der heutigen Zeit sieht sich in fast allen Kulturländern vor neue Tatsachen und Aufgaben gestellt. Sie lassen sich allgemein nach folgenden hauptsächlichlichen Erscheinungen und Gesichtspunkten erfassen:

1. Schwache, mengenmäßige Zunahme der Verkehrsbedürfnisse im europäischen Raum infolge zunehmender Industrialisierung der neuen Erdteile und infolge Umstellung in der Energiewirtschaft von Rohkohle auf veredelte Energie.

2. Starke Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparats im nationalen Transportsystem nach Güte und Menge und eine zunehmende Überlagerung der verschiedenen Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsraum.

3. Das Bedürfnis nach Auflockerung der Industriestandorte und Großstädte zur Förderung der Bodenverbundenheit der Bevölkerung und zur Verbesserung der wehrpolitischen und sozialen Verhältnisse.

4. Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch den Bau von Großverkehrsanlagen.

5. Förderung der Entwicklung der neuen Verkehrsmittel zur Verbesserung der Güte der Verkehrsleistungen.

6. Einordnung der alten und neuen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft zur Erzielung einer gesunden nationalen Verkehrseinheit.

Wir erkennen zunächst ganz allgemein aus diesen sechs Grundtatsachen und Aufgaben für die heutige Verkehrspolitik ein starkes Mißverhältnis zwischen Nachfrage und Angebot im Verkehrswesen. Auf der einen Seite ist infolge struktureller Wandlungen in der Weltwirtschaft und in der Energiewirtschaft der Länder keine wesentliche Erhöhung des bisherigen Verkehrsvolumens im Gesamtergebnis auf weite Sicht zu erwarten. Dies muß als gegebene Tatsache hingenommen werden und entzieht sich der Einwirkung einer staatlichen Verkehrspolitik. Auf der anderen Seite wird die starke Intensivierung des nationalen Verkehrssystems durch den Bau von neuen Verkehrseinrichtungen wie Straßen und Wasserstraßen zur Verbesserung der Güte der Verkehrsbedienung zu einer starken Überdimensionierung des Verkehrsapparats führen und damit zu einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmungen, wenn nicht die Allgemeinwirtschaft zu sehr mit Transportkosten belastet werden soll. Hier ist die staatliche Verkehrspolitik aufs stärkste gebunden an die Forderungen staats- und sozialpolitischer Notwendigkeiten des völkischen Lebens, denen sie sich ohne schwere Schäden für die Gesamtheit nicht entziehen kann.

Und gerade diese gegenüber früher gesteigerten Anforderungen, die der Staat an das nationale Transportsystem in staats- und sozialpolitischer Hinsicht stellt, sind eine Neuerscheinung in der heutigen Verkehrspolitik. Sie machen in stärkerem Maße als bisher den Staat indirekt zum Träger der Nachfrage nach dem Bau von Verkehrsanlagen und nach Verkehrsleistungen und geben der staatspolitischen Komponente der Verkehrspolitik eine besondere Be-

deutung. Damit treten die außerwirtschaftlichen Aufgaben im Verkehrswesen sehr in den Vordergrund und wir werden zu untersuchen haben, ob etwa eine damit verbundene Steigerung der Transportkosten allein von der Verkehrswirtschaft oder auch von der Allgemeinheit zu übernehmen und zu tragen ist.

Um diese Frage zu klären, sind zunächst noch einige Erläuterungen zu den erwähnten neuen Aufgaben der Verkehrspolitik zu geben. Wenn wir heute vor der Tatsache einer übermäßigen und sozial ungesunden Zusammenballung der Menschen in Großstädten und Industriegebieten stehen und daher aus irrationalen Gründen volks- und sozialpolitischer und neuerdings auch wehrpolitischer Art eine grundsätzliche Abkehr von dieser Entwicklung nehmen müssen, so ist nicht zu bestreiten, daß das bisherige Verkehrssystem in manchen Teilen Deutschlands nicht ganz unbeteiligt an dieser ungünstigen Gestaltung der Siedlungsstruktur ist. Trotz der von den deutschen Staatsbahnen im Gegensatz zu manchen anderen Ländern in vielfach großzügiger Weise durchgeführten Erschließung des platten Landes mittels Nebenbahnen, sind doch in manchen, vor allem landwirtschaftlichen Gebieten, Lücken im Eisenbahnnetz festzustellen, die wenig Anreiz zur Dezentralisation der Industrie bieten konnten. Es muß daher als eine besonders glückliche Entwicklung angesehen werden, daß der technische Fortschritt im Kraftwagen und im Energie-transport Verkehrsmittel hervorgebracht hat, die besonders geeignet sind, diese Unebenheiten im heutigen Verkehrssystem zu beseitigen und darüber hinaus auch die kleinste Siedlungsstelle leistungsfähig und günstig an das Hauptverkehrsnetz anzuschließen. Damit werden die Voraussetzungen für eine Auflockerung der Industriestandorte und der Großstädte, sowie für die Erschließung des platten Landes wesentlich verbessert. Allerdings werden hierbei die ungünstigen Auswirkungen des wichtigen verkehrswirtschaftlichen Grundgesetzes sich einstellen, nach dem die Transportkosten für die Verkehrsleistungseinheit um so höher sind, je größer die Streuung der Verkehrsmengen nach kleinen und kleinsten Siedlungsstellen im Raum ist.

Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch den Bau von Großverkehrsanlagen ist bereits in früheren Zeiten Gegenstand der Verkehrspolitik gewesen. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters hat in Deutschland bei dem zunehmenden Bevölkerungsüberschuß jener Zeit, der zu einer nie gekannten Auswanderung nach Übersee in den Jahren 1840—50 führte, die Frage der Erhaltung der wertvollen Menschenkräfte für das Heimatland bei zahlreichen Eisenbahnprojekten eine sehr wesentliche Rolle gespielt und ihre Ausführung beschleunigt. Darüber hinaus hat in jener Zeit der immer stärker werdenden Übervölkerung der leistungsfähige und billige Transport durch die Eisenbahnen zu einer Belebung der Wirtschaft geführt, die immer mehr Menschen Arbeit und Brot brachte und damit indirekt einer größeren Arbeitslosigkeit und einem unnatürlichen Verlust an Volkskraft auf lange Zeit vorbeugte.

So kann auch heute der Entschluß des Führers und Reichskanzlers nicht hoch genug eingeschätzt werden, die dem Staat obliegende Verpflichtung zur Förderung neuer, wertvoller Verkehrsmittel in den Dienst der Arbeitslosenbekämpfung und damit des gesamten Volkswohls zu stellen. Die Herstellung neuer Verkehrswege in Gestalt der Reichsautobahnen bietet dem Kraftwagen die Entwicklungsmöglichkeiten, wie sie jedes neue Verkehrsmittel zur vollen Ausschöpfung seines Verkehrswerts beansprucht, und allerdings auch kein anderes Verkehrsmittel jemals zeitlich, regional und tech-

nisch erlebt hat. Der Bau von neuen Kanälen und die Motorisierung der Verkehrsfahrzeuge auf Eisenbahnen, Straßen und Wasserstraßen trägt unter Intensivierung des Verkehrsapparats wesentlich zur Verminderung der Arbeitslosigkeit bei. Hierbei wird allerdings nicht zu vergessen sein, daß zur Ausschöpfung der erhöhten Geschwindigkeiten der Eisenbahnfahrzeuge die seinerzeit auf geringere Geschwindigkeiten abgestellte Linienführung der Eisenbahnen wesentlich verbessert werden muß, wenn nicht mit der Zeit ein ähnliches Mißverhältnis zwischen Weg und Fahrzeug eintreten soll, wie es in dem Verhältnis zwischen dem Kraftwagen und dem Landstraßennetz mit Recht beklagt wird und durch die zügige Linienführung von besonderen Autobahnen beseitigt werden soll. Die Verhütung dieses Mißverhältnisses wird über kurz oder lang in den Bereich der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gezogen werden müssen. Es ist interessant, daß England, das die Beseitigung der Arbeitslosigkeit durch öffentliche Aufträge grundsätzlich ablehnt und der Privatwirtschaft überläßt, im Verkehrswesen eine Ausnahme macht. So läßt es beispielsweise die Elektrifizierung der Londoner Vorortsbahnen mit einem Aufwand von 550 Mill. RM aus Staatsmitteln vornehmen und neuerdings ist ein Straßenerneuerungsprogramm bekannt gegeben worden, dessen Gesamtkosten 1,5 Milliarden RM betragen werden und in der Hauptsache aus Staatsmitteln gedeckt werden sollen.

Unter diesen Umständen kann allen Verkehrsmitteln, alten und neuen, die Möglichkeit zu einer Entwicklung und Klärung ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit und Vorzüge gegeben werden, die zu einem bisher nicht gebotenen, stark differenzierten Angebot in der Güte der Verkehrsleistung führen wird. Und so erfüllt der Staat, geleitet durch zwingende sittliche Forderungen des völkischen Lebens, eine Mission in bezug auf die technisch bestimmte Komponente der Verkehrspolitik oder die Förderung der technischen Verkehrseinrichtungen, deren Betreuung bereits einmal zu Beginn der Eisenbahnzeit hohe finanzielle Anforderungen an den Staat gestellt hat.

Diese Entwicklung dient auch mittelbar der Landesverteidigung, die in allen Ländern mit einem geschlossenen Einsatz der Verkehrsmittel zur Erhöhung der Beweglichkeit der Truppen und zur Organisierung der Kriegswirtschaft rechnen muß. Sie kann der Vorzüge einer planmäßigen Erfassung, Aufteilung und Verwendung der motorisierten Verkehrsmittel ebensowenig entraten, wie sie einen leistungsfähigen und straff organisierten Eisenbahnbetrieb zur Verfügung haben will. Das stellt ganz allgemein erhöhte Anforderungen an die gesamte Verkehrswirtschaft und gibt ihr bereits zu Friedenszeiten eine stärkere staatspolitische Bedeutung als früher, als im wesentlichen nur die Eisenbahnen operativ und wirtschaftlich eine hervorragende Rolle im Kriege spielten.

Bei dieser starken Einstellung der staatlichen Verkehrspolitik auf die staats- und sozialpolitische sowie technisch bestimmte Komponente entsteht nun die wichtige Frage, auf welche Weise die Verkehrspolitik ihrer ökonomisch bestimmten Aufgabe oder der Forderung gerecht werden soll, allen und nicht nur einzelnen Teilen des Volkes und der Volkswirtschaft die neuen Verkehrsverbesserungen zuteil werden zu lassen und die Belastung der Wirtschaft mit Transportkosten so niedrig wie möglich zu halten. Die Beantwortung dieser Frage gipfelt in der Hauptsache in dem Problem, durch welche Mittel und Wege die Einordnung der alten und neuen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft zur Erzielung einer gesunden nationalen Verkehrseinheit zu erfolgen hat. Hierin liegt zweifellos die schwierigste Aufgabe einer verantwortungsbewußten Verkehrspolitik. Sie ist von einem Ausmaß und einer Bedeutung, wie sie zu

keiner Zeitperiode die staatliche Verkehrspolitik beschäftigt hat. Sie mündet letzten Endes aus in die Aufgabe der staatlichen Wirtschaftslenkung, das richtige Verhältnis zwischen staatlicher Überlegenheit und Berechtigung einerseits und privater Initiative andererseits herzustellen.

Drei Überlegungen drängen sich bei dem Versuch, dieses Problem zu lösen, in erster Linie auf:

1. Kann das absolute Rentabilitätsprinzip, das bisher für die Eisenbahnen maßgebend war, noch eine praktische Bedeutung für die heutige und zukünftige Verkehrswirtschaft haben?

2. Sind die Bindungen des öffentlichen Verkehrs, wie sie die staatliche Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert für die Eisenbahnen im Interesse der Allgemeinheit festgelegt hat, aufrechtzuerhalten und auf weitere Verkehrsmittel auszuweiten?

3. Welche gesetzlichen und organisatorischen Maßnahmen sind notwendig, um eine zweckmäßige Benutzung der Verkehrsanlagen im Dienste der Allgemeinheit zu gewährleisten?

Nach dem Ausbau des Reichsautobahnnetzes und des Luftverkehrsnetzes sowie auch der Vervollständigung des deutschen Wasserstraßennetzes wird zusammen mit dem Eisenbahnnetz der deutschen Verkehrswirtschaft ein Verkehrssystem zur Verfügung stehen, dessen Leistungskapazität mengenmäßig ein Vielfaches der Nachfrage nach Verkehrsleistungen betragen wird. Da, wie wir gesehen haben, wegen der Strukturwandlung in der Weltwirtschaft und der Umstellung in der Energiewirtschaft eine wesentliche Zunahme der Verkehrsbedürfnisse im europäischen Raum nicht zu erwarten ist, so würde sich das bisher nur wenig veränderte Verkehrsvolumen, das zu 75 vH auf Eisenbahnen und zu 25 vH auf Wasserstraßen in Deutschland bewältigt wurde, auf 4 Hauptverkehrsträger verteilen. Wenn diese Verteilung auch nicht gleichmäßig sein wird, so würde jedes der 4 Binnenverkehrsmittel mit verhältnismäßig weniger Verkehrsmengen zu rechnen haben, als bisher auf den Eisenbahnen zusammengefaßt waren, selbst wenn berücksichtigt wird, daß jedes neue Verkehrsmittel auch einen gewissen Neuverkehr erzeugt. Dieser Neuverkehr dürfte aber im Fernverkehr um so weniger von besonderer Bedeutung sein, als wir es heute im Gegensatz zur Anfangszeit der Eisenbahnen mit einer voll entwickelten Wirtschaft zu tun haben, die jahrzehntlang von einem leistungsfähigen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, bedient wurde, und von ihr ihr regionales und artgemäßes Gepräge erhielt.

Die starke Streuung des Verkehrsvolumens auf mehrere Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsraum wird das wirtschaftliche Ergebnis der Verkehrsunternehmungen in Abhängigkeit vom Beschäftigungsgrad ungünstig beeinflussen. Wir sind nicht darauf angewiesen, uns in theoretischen Betrachtungen über die Wirkungen dieser Umschichtungen zu ergen, da im europäischen Raum die Niederlande schon seit längerer Zeit über ein engmaschiges Eisenbahn-, Straßen- und Wasserstraßensystem verfügen. Dort haben sich alle 3 Verkehrsträger je nach ihren besonderen Eigenschaften in bezug auf Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit in das Verkehrsvolumen des Landes geteilt, wobei die Wasserstraßen den Hauptanteil aufweisen und der Kraftwagen immer mehr Verkehr mit Rücksicht auf die verhältnismäßig geringen Transportweiten übernommen hat.

Die Verkehrsmengen reichen in den Niederlanden für keinen der 3 Verkehrs-

träger aus, um die gesamten Selbstkosten einschließlich Kapitaldienst durch Verkehrseinnahmen decken zu können, trotzdem der billige Wasserstraßenverkehr auf natürlichen Strömen entlastend auf den Kapitaldienst der Verkehrsunternehmungen für die Kanäle wirkt. Im Jahr 1934, in dem die niederländischen Verkehrsunternehmungen unter dem Zwang der vorausgegangenen Wirtschaftskrise bereits weitgehend ihren Verkehrsapparat dem Verkehrsbedürfnis angepaßt hatten, betrug der unmittelbare oder mittelbare Staatszuschuß in Durchschnittswerten:

1. zum Wasserstraßenverkehr 0,21 Pf. je tkm oder 20 vH der gesamten Selbstkosten;
2. zum Eisenbahnverkehr 0,60 Pf. je tkm oder 16 vH der gesamten Selbstkosten;
3. zum Kraftwagenverkehr 1,5 Pf. je tkm oder 12 vH der gesamten Selbstkosten.

Die Überkapazität an Verkehrsmitteln in den Niederlanden, die zweifellos die Güte der Verkehrsbedienung wie kaum in einem anderen Land steigerte und eine sehr günstige Siedlungsstruktur vermittelte, wurde mit einer starken Belastung der Allgemeinheit durch Zuschüsse aus Steuermitteln, die ungefähr einer freien Zurverfügungstellung der Verkehrswege entspricht, erkaufte. Der Beschäftigungsgrad genügte nicht mehr, eine absolute Rentabilität des Verkehrs zu gewährleisten.

Für das gleiche Jahr 1934 können wir für zahlreiche europäische Eisenbahnen trotz stärkster Anpassung ihres Betriebsapparats an die Verkehrsbedürfnisse feststellen, daß die Verkehrseinnahmen um 20—24 vH hinter den Gesamtausgaben einschließlich Kapitaldienst zurückblieben. Das bedeutet nach der durchschnittlichen Selbstkostenanalyse für Eisenbahnen, daß der Zinsendienst für die Anlagekosten der Eisenbahnstrecken von anderer Seite, und zwar in erster Linie vom Staat übernommen werden mußte. Dies kennzeichnet grundsätzlich die Entwicklungsrichtung, die die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmungen im öffentlichen Verkehr in Zukunft nehmen wird. Die geringere Ausnutzung des Verkehrsapparats führt zwangsläufig zu höheren Transportkosten für die Verkehrsleistungseinheit, wenn die Verkehrsunternehmungen für die Deckung der gesamten Selbstkosten durch Verkehrseinnahmen verantwortlich bleiben sollen.

Im Überseeverkehr haben in ähnlicher Weise die Staaten bei dem immer stärker werdenden Wettbewerb zwischen alten und neuen seefahrttreibenden Ländern bei nicht wesentlich verändertem Verkehrsvolumen beträchtliche finanzielle Zubußen zur Stützung ihrer nationalen Schifffahrtsunternehmungen geben müssen, die durchschnittlich einer Verzinsung der im Schiffspark investierten Kapitalien gleichkommen. Der Weg, den hier fast alle schifffahrttreibenden Länder aus Gründen ihrer Weltgeltung, also aus vorwiegend außerwirtschaftlichen Gründen beschritten haben, wird den Staaten für ihr nationales Binnenverkehrssystem nicht erspart bleiben, wenn aus staats- und sozialpolitischen Überlegungen die Intensität der Verkehrsmittel zu Lande und zu Wasser immer mehr gesteigert und damit die Güte der Verkehrsleistungen wesentlich erhöht wird.

Unter diesen Umständen wird die staatliche Verkehrspolitik wieder den Weg beschreiten müssen, von dem sie zu Beginn der Eisenbahnzeit in bezug auf die wirtschaftliche Verantwortung der Eisenbahnunternehmungen angesichts der ungewöhnlich hohen Leistungsfähigkeit und Billigkeit des Eisenbahntransports im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln abgedrängt wurde. Das ist der Weg einer Übernahme bestimmter Kosten der Verkehrswirt-

schaft durch den Staat. Wenn durch den Ausbau der neuen Verkehrsmittel die Transporte von Personen und Gütern insgesamt geschen nicht wesentlich verteuert und damit noch ungünstigere Verhältnisse für einen erleichterten Arbeits- und Kräfteausgleich in der Volkswirtschaft, für die Auflockerung der Industriestandorte und Großstädte, sowie für die Erschließung des platten Landes geboten werden sollen als bisher, so wird der Staat oder in der Hauptsache die Allgemeinheit die Kosten für die Verzinsung und unter Umständen auch für die Abschreibung des Anlagekapitals für die baulichen oder ortsgelunden Anlagen der Eisenbahnen, Wasserstraßen und Straßen übernehmen müssen, wie er diese Kosten bereits bisher in wesentlichen für die Landstraßen und Wasserstraßen übernommen hat. Bei dieser Lösung würde allerdings die Allgemeinheit ungefähr 20—25 vH der gesamten auf den Eisenbahnen, Straßen und künstlichen Wasserstraßen beim Transport entstehenden Kosten bei Zugrundelegung eines normalen Beschäftigungsgrades durch Steuermittel aufzubringen haben. Das absolute, privatwirtschaftliche Rentabilitätsprinzip, wie es bisher durchweg für die Eisenbahnunternehmungen Grundsatz war, wird durch ein partielles Rentabilitätsprinzip für die Verkehrsunternehmungen im Interesse der Volkswirtschaft ersetzt werden müssen.

Ganz allgemein würde diese Lösung bedeuten, daß die verschiedenen Verkehrsmittel in nahezu gleicher Weise für die Deckung ihrer Ausgaben durch Einnahmen verantwortlich wären. Betriebswirtschaftlich würde sie den Vorzug haben, daß der Staat für die Kostenart die Deckung übernimmt, die bei wechselndem Beschäftigungsgrad der Verkehrsmittel besonders empfindlich die Höhe der Einheitskosten der Verkehrsleistungen beunruhigt, weil sie in ihrer Gesamtsumme unabhängig vom Verkehrsumfang ist und nahezu gleich bleibt. Je mehr die Verkehrsunternehmungen von diesem Unruheelement der festen Kosten entlastet werden, um so mehr wird es ihnen möglich sein, sich in ihren Ausgaben den Verkehrsbedürfnissen und damit den Einnahmen anzupassen, und um so stetiger können die Transportkosten gehalten werden. Die Preisbildung würde damit gleichsam losgelöst von den Selbstkosten der raum- und ortsgelunden Anlagen des Weges.

Dieser zweifellos nicht unwichtige Vorzug einer Schaffung möglichst gleicher Grundlagen für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel sowie einer stabileren Preisbildung kann aber keineswegs darüber hinwegtäuschen, daß die durch die neue Lage verursachte, verhältnismäßig hohe Belastung des Staates durch laufende Aufwendungen für sein nationales Transportsystem einen völlig neuen schwerwiegenden Faktor in die staatliche Finanzwirtschaft tragen wird.

Wie lange diese finanzielle Belastung des Staates unter dem Zwang der Verhältnisse und der Entwicklung notwendig sein wird, läßt sich naturgemäß nicht absehen. Zweifellos wird sie aber länger dauern als in der Eisenbahnzeit, in der nach ungefähr 20 Jahren, also gegen 1860, dem Staat keine wesentlichen Ausgaben mehr aus den Ertragsgarantien für die Verzinsung des Anlagekapitals von Haupteisenbahnen erwachsen und die Eisenbahnunternehmungen insgesamt gesehen zur vollen Eigenwirtschaftlichkeit gelangten. Um so mehr wird nicht allein der Staat, sondern auch die Verkehrswirtschaft und die Allgemeinheit alles tun müssen, diese Belastung so erträglich wie möglich zu machen.

Der Staat wird in dem Bestreben, durch besondere Verkehrssteuern auf die tatsächlichen Verkehrsleistungen seine Aufwendungen für den Verkehr bis zu einem gewissen Grad zu decken und dies als Mittel zur Absteckung der Gren-

zen der Betätigung der verschiedenen Verkehrsmittel zu benutzen, der jeweiligen Lage der Allgemeinwirtschaft und einer möglichststen Entlastung der Wirtschaft durch Transportkosten im Interesse eines leichteren Arbeitsausgleichs Rechnung tragen müssen. Für die Verkehrsbetriebe ergibt sich die Notwendigkeit sparsamster und geschicktester betriebswirtschaftlicher Maßnahmen, um bei guter Verkehrsbedienung die Transportkosten, für die sie noch die Verantwortung haben, so niedrig wie möglich zu halten. Die Allgemeinheit wird der neuen Lage dadurch Rechnung tragen müssen, daß alle über die Notwendigkeiten von Staat, Volk und Wirtschaft hinausgehenden Wünsche nach übertriebener Verkehrsgüte oder Verkehrsluxus zurücktreten müssen, um der Verkehrswirtschaft die Lösung ihrer schwierigen Aufgabe zu erleichtern.

Der staatlichen Verkehrspolitik wird weiterhin die besondere Aufgabe zu fallen, eine zweckmäßige Benutzung der Verkehrsanlagen im Dienste der Allgemeinheit nach jeder Richtung zu erleichtern und zu fördern. Wenn bei dem hohen Einsatz von staatlichen Mitteln der Staat die Gleichheit aller vor dem Verkehr wie zur Eisenbahnzeit nach Güte und Billigkeit erhalten will, so wird die staatliche Verkehrspolitik zunächst die Frage zu entscheiden haben, ob die Bindungen des öffentlichen Verkehrs, die bisher für die Eisenbahnen, und zwar sowohl für die Staatsbahnen wie für die Privatbahnen, im Interesse der Allgemeinheit festgelegt waren, aufrecht zu erhalten und auf weitere Verkehrsmittel auszudehnen sind.

Bisher war es den Eisenbahnen bei voller Rentabilität möglich, die Gemeinnützigkeit des öffentlichen Verkehrs durch gute Verkehrsbedienung auch der wirtschaftsschwachen Gebiete, Öffentlichkeit der Tarife, Haftpflicht, soziale Personalwirtschaft und Beförderungspflicht in weitgehendem Maße praktisch werden zu lassen. Es würde einen gewaltigen Rückschritt bedeuten und unbillig sein, wenn bei den großen Aufwendungen der Allgemeinheit für die Verbesserung der Güte der Verkehrsleistungen in der heutigen Verkehrswirtschaft von diesen Grundsätzen eines gemeinnützigen Verkehrs abgewichen und der Verkehr allein unter die Gesetze privaten Gewinnstrebens gestellt werden würde. Die Zulassung neuer Verkehrsmittel und Unternehmungen von allgemeiner Bedeutung für den öffentlichen Verkehr wird daher davon abhängig gemacht werden müssen, daß ihre Verkehrsarbeit sich unter grundsätzlicher Beachtung der einem öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber der Allgemeinheit obliegenden Pflichten vollzieht. Nur dann wird von einem gerechten Ausgleich zwischen den Erleichterungen, die die Verkehrsmittel durch den Staat in wirtschaftlicher Hinsicht genießen, und den Gegenleistungen des Verkehrs im Dienste der Allgemeinheit gesprochen werden können.

Vor allem bezieht sich dies auf solche Verkehrsmittel, die nach ihrer technischen Eigenart und Raumausdehnung in der Lage sind, dem öffentlichen Verkehr im gesamten Lebensraum des Staates zu dienen. Das sind in erster Linie der Eisenbahn- und Straßenverkehr, während der Wasserstraßenverkehr bei seiner verhältnismäßig geringen räumlichen Ausdehnung erst in zweiter Linie in Frage kommt. Die Mittel und Wege, die anzuwenden sind, um dem Grundsatz der Aufrechterhaltung der Bindungen im öffentlichen Verkehr für die Verkehrsmittel im allgemeinen Verkehr Geltung zu verschaffen, werden in erster Linie für die Zusammenarbeit der Landverkehrsmittel, Eisenbahn und Kraftwagen, zu suchen sein. Die Sorge um eine möglichst günstige Bedienung des platten Landes sowie um eine zuverlässige, auch die Verkehrsspitzen erfassende

Befriedigung jeglicher Verkehrsbedürfnisse und eine zweckmäßige Tarifbildung stehen dabei im Vordergrund.

Wir haben gesehen, daß die verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnisse des platten Landes schon zur Eisenbahnzeit das Eingreifen der staatlichen Verkehrspolitik durch finanzielle Unterstützung des Baues von Nebenbahnen notwendig gemacht haben. Ebenso wie seinerzeit sich die Privatbahnen bei der Erschließung von landwirtschaftlichen Gebieten aus Rentabilitätsgründen sehr zurückhaltend gezeigt haben, so hat auch bisher der private Kraftwagenfernverkehr in erster Linie die großen Verkehrsströme zwischen bedeutenden Städten und Wirtschaftsflächen bevorzugt und die Bedienung des platten Landes vernachlässigt. Wenn wir bedenken, daß in Orten unter 5000 Einwohnern, also auf dem platten Land, rd. 35—50 vH Reisende, 20—35 vH Eil- und Stückgut und 30—55 vH Wagenladungsgut je nach der wirtschaftlichen Struktur des Gebiets aufkommen, so ist zu erkennen, welche wichtigen Verkehrsbedürfnisse hierbei heute berührt werden und in ihrer Befriedigung von einer nach allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten getragenen starken Verkehrspolitik abhängig sind.

Drei Wege sind bisher zur Lösung der Frage einer zweckmäßigen Einordnung von Eisenbahn und Kraftwagen in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft begangen worden.

1. Der Weg der regionalen Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen.

2. Der Weg des geregelten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen, wobei eine gegenständliche Teilung nach Verkehrsgattungen, weniger aber nach Entfernungen oder regional, angestrebt wird.

3. Freier Wettbewerb, jedoch ist die Zulassung des gewerbsmäßigen Kraftverkehrs bis zum gewissen Grade vom Bedürfnis abhängig gemacht.

Der erste Weg ist im Jahre 1935 in Frankreich beschritten worden, indem man in einem großen Versuchsgebiet der Staatsbahnen, und zwar im Verkehrssektor Paris—Dieppe—Le Havre, den Nahverkehr grundsätzlich dem Kraftwagen zugewiesen hat und den Fernverkehr der Eisenbahn, so daß nur alle 20—30 km eine Eisenbahnstation bedient wird, gegenüber einem durchschnittlichen Stationsabstand von 5 km, und zahlreiche Nebenbahnen stillgelegt werden¹). Den Eisenbahnen ist nur dort erlaubt, einen Kraftwagenverkehr durchzuführen, wo der private Kraftverkehr nicht genügend die Verkehrsbedürfnisse befriedigt. Die praktische Auswirkung der regionalen Verkehrsteilung nach französischem Muster wird unter Beweis stellen, wie weit der private Kraftwagenverkehr gewillt ist, auch die verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnisse des platten Landes genügend zu bedienen und dabei ohne staatliche Unterstützung auszukommen. Im übrigen wird die französische Lösung der großen wirtschaftlichen Bedeutung von Anschlußgleisen ebensowenig genügend gerecht, wie sie andererseits auch dem Kraftwagen für seine Verwendung auf größere Entfernungen und für bestimmte Verkehrsarten nur einen sehr geringen Spielraum läßt.

Der zweite Weg, und zwar der des geregelten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, ist in dem neuen deutschen Gesetz für den Ferngüterverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 beschritten worden²). Nach diesem Gesetz sollen die Reichsbahn und besondere Lastkraftwagenunter-

¹) W. Hamacher, „Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich“ in Heft 14/1935 und „Die französische Regelung des Wettbewerbs Straße/Schiene im Güterverkehr“ in Heft 16/1935 der Verkehrstechnik, Berlin, sowie „Neuordnung der Eisenbahnen und Kraftwagenwettbewerb in Frankreich“. Verlag W. Postberg, Bottrop i. W. 1935.

²) G. Hein, „Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“, im Heft 14/1935 der Verkehrstechnik, Berlin.

nehmungen im Leistungswettbewerb zeigen, wer seine Aufgabe zur Befriedigung der mannigfaltigen Verkehrsbedürfnisse und zum Transport der verschiedenartigen Verkehrsgattungen am besten bewältigen kann. Die im Gesetz angestrebte Regelung eines möglichst gesunden Wettbewerbs bezieht sich auf alle Transportentfernungen, die über 50 km vom Standort des Lastkraftwagens hinausgehen, also auf den ausgesprochenen Fernverkehr, in dem Eisenbahnen und Kraftwagen wohl die schwierigste Auseinandersetzung haben werden. Die Reichsbahn ist dabei im Gegensatz zur französischen Lösung, jedoch im gleichen Sinne wie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika berechtigt, den Lastkraftwagen in ihrem Geschäftsbereich im Fernverkehr einzusetzen. Als neue Verkehrsorganisation hat das Gesetz dem Reichsbahnunternehmen den Reichskraftwagenbetriebsverband als Pflichtgemeinschaft gegenübergestellt, der für alle ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen die Führung, die Frachtverteilung, die Tarifbildung, die Aufstellung der Beförderungsbedingungen und die Verrechnung der Frachteinnahmen übernimmt. Dieser Versuch eines Leistungswettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftwagen, der zweifellos zeitweise zu einer scharfen Auseinandersetzung zwischen der Reichsbahn und ihren Kraftwagen einerseits und dem Reichskraftwagenbetriebsverband andererseits führen wird, soll die Grundlage für eine spätere, möglichst endgültige Regelung einer Verkehrsteilung schaffen.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes soll die Tarifbildung im Einvernehmen mit der Reichsbahn geregelt werden mit dem Ziel, mehr als bisher nach dem reinen Selbstkostenprinzip und weniger nach dem Wertprinzip die Transportkosten festzusetzen. Hier kann unter Umständen eine starke Rückwirkung auf die Standortlage und die Bodenständigkeit der Wirtschaft eintreten, wenn von den Prinzipien der Tarifgestaltung der Reichsbahn vor allem, soweit die Tarife der Dezentralisation der Industrie im großen Raum der deutschen Volkswirtschaft dienen, in erheblichem Maße abgewichen werden sollte und die Bedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete etwa nach dem Selbstkostenprinzip geschehen soll. Die schwierigen Ausführungsbestimmungen zur Durchführung des Gesetzes, das am 1. April 1936 in Kraft treten soll, sind noch in Arbeit.

Der dritte Weg ist in England eingeschlagen worden auf Grund der Road and Rail-Akte von 1933¹⁾. Er entspricht durchaus dem in England seit jeher herrschenden Prinzip eines möglichst freien Wettbewerbs im Verkehrswesen. Die im Interesse der Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel eingerichteten staatlichen englischen Verkehrskommissionen haben jedoch das Recht, die Zulassung neuer Kraftverkehrsunternehmen zu verweigern, wenn kein Verkehrsbedürfnis für sie vorhanden ist. Diese Bestimmung stellt eine grundsätzliche Neuerung in der englischen Verkehrspolitik dar, die darauf hinausgeht, dem Staat eine stärkere Einflußnahme auf die Verkehrswirtschaft im Interesse der Allgemeinheit zuzuweisen. Die bisherige Tätigkeit der Verkehrskommissionen hat bereits zu einer stärkeren Zurückdrängung des Verkehrs mit schweren Lastkraftwagen geführt, da von dem Gesichtspunkt ausgegangen wird, daß für den Massenverkehr die Eisenbahnen in erster Linie in Frage kommen, und daher die Neueinrichtung von Lastkraftwagenlinien für den Massenverkehr nicht als zweckmäßig angesehen wird.

Grundsätzlich lassen die Versuche der staatlichen Verkehrspolitik zur Regelung einer zweckmäßigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen im öffentlichen Verkehr erkennen, wie weitgehend der Staat sich heute

¹⁾ R. Gretsche, „Das neue englische Gesetz für Straßen- und Schienenverkehr“ in Heft 4/1934 der Verkehrstechnik, Berlin.

für verpflichtet hält, sich unmittelbar für einen friedlichen Wettbewerb zwischen zwei denselben Verkehrsraum bedienenden Verkehrsmitteln einzusetzen. Dabei steht das Problem: öffentliche oder private Verkehrsunternehmen viel weniger im Vordergrund der Entscheidungen als das Problem einer freien oder geregelten Verkehrswirtschaft, sowie die Frage nach der Zweckmäßigkeit von großen, mittleren oder kleinen Verkehrsunternehmen. Der Gegensatz zwischen Staats- und Privatbetrieb hat zweifellos gegenüber früher an Bedeutung verloren, nachdem auf dem Wege der Kontrollierung durch den Staat eine gemeinnützige Wirtschaftsführung von Verkehrsbetrieben gewährleistet werden kann und im übrigen mehr auf die wirtschaftlich-technische und weniger auf die rechtliche Natur der Betriebsform Wert gelegt wird. Trotz dieser grundsätzlichen Neuorientierung, die in Deutschland in dem neuen Gesetz über die Energiewirtschaft, also auf einem Spezialgebiet der Verkehrswirtschaft stärksten Ausdruck gefunden hat, sind allerdings die endgültigen Entscheidungen der staatlichen Verkehrspolitik im einzelnen um so mehr erschwert, als die Dinge noch in starker technischer und organisatorischer Entwicklung sind und die Vorzüge des einen oder anderen Verkehrsmittels bei weitem nicht so große Unterschiede zeigen, wie sie zu Beginn der Eisenbahnzeit die Eisenbahnen gegenüber dem Straßenverkehr aufwiesen.

Um so verständlicher ist es, daß die verkehrspolitischen Maßnahmen der verschiedenen Länder nichts Endgültiges darstellen sollen, sondern eine Versuchslösung zur Schaffung von Grundlagen für eine endgültige Regelung. Dieser Umstand bringt es mit sich, daß die staatliche Verkehrspolitik wie zu keiner früheren Zeit die staatspolitischen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen für ihre Maßnahmen übersehen und für die verschiedenen Verkehrsmittel beurteilen muß. Die hierbei vorliegende Gefahr, daß der Staat zu sehr in die praktische Entwicklung eingreift und die private Initiative der Verkehrsunternehmen lähmt, ist bisher noch mit Geschick vermieden worden. Soweit heute bereits ein Urteil über die Versuche der Verkehrspolitik zur Lösung des schwierigen Problems Eisenbahn — Kraftwagen möglich ist, so dürfte der Freiheit der Entwicklung durch den geregelten Leistungswettbewerb, wie er in Deutschland und England angestrebt wird, der Vorzug zu geben sein. Eine regionale Verkehrsteilung nach französischem Muster führt vielfach zu mehrstufigen Transporten, die nicht im Sinne der Verkehrsinteressenten liegen und weder den Eisenbahnen noch den Kraftwagen für ihre Eignung zum Transport bestimmter Verkehrsarten genügend gerecht werden. Beide Systeme haben naturgemäß noch ihre mehr oder weniger großen Schwächen, die schließlich wohl in einer Kombination zwischen einer gegenständlichen und regionalen Verkehrsteilung ihren Ausgleich finden werden.

Welche Lösung auch zur zweckmäßigsten Einordnung der verschiedenen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der allgemeinen Wirtschaft gefunden werden mag, sie wird in erster Linie unter dem Zeichen der Sicherstellung einer genügenden und guten Verkehrsbedienung der von Natur verkehrsschwachen Gebiete stehen müssen, wenn der Begriff einer nationalen und gemeinnützigen Verkehrseinheit Wirklichkeit bleiben soll. Die Vorteile des neuzeitlichen Verkehrs müssen auch solchen Landesteilen zugute kommen, deren Verkehrslinien keine Aussicht auf finanziellen Gewinn bieten, sondern im Gegenteil mit erheblichen Verlusten arbeiten müssen. Die Erfüllung dieser Aufgabe setzt voraus, daß die in großen Verkehrsströmen möglichen, guten betrieblichen Leistungen und günstigen Verkehrseinnahmen nicht durch uneingeschränkten Wettbewerb zerschlagen, sondern nach

einheitlichen Gesichtspunkten zu lebensspendender Bedienung der Räume mit geringem Verkehrsbedürfnis aber mit für die gesamte Volkswirtschaft unentbehrlicher menschlicher Arbeitsleistung verwertet werden. Eine gleichmäßige Tarifanwendung gegenüber jedermann, eine Versicherung für Haftpflicht und Transport Schäden und eine Beförderungspflicht sind neben dem Willen der Verkehrsunternehmungen zur gemeinnützigen Verkehrsbedienung wesentliche Voraussetzungen zur Erreichung dieses Ziels.

Es entspricht durchaus dieser grundsätzlichen Forderung, wenn zur Durchführung der neuen Aufgaben der deutschen Verkehrspolitik der Führer und Reichskanzler in organisatorischer Hinsicht eine grundsätzliche straffe Zusammenfassung des Verkehrswesens in der obersten Instanz, dem Verkehrsministerium, angeordnet und damit eine planmäßige Umgestaltung der Verkehrswirtschaft eingeleitet hat.

Die Führung des Verkehrs hat im neuen Deutschland wie zu keiner Zeitperiode der Staat übernommen, um eine Schicksalsgemeinschaft der lebenswichtigen Verkehrsmittel zu schaffen, die in der Schicksalsgemeinschaft der gesamten Volkswirtschaft aufgeht. Er hat damit dem Verhältnis zwischen Staat und Verkehr den vollen Inhalt und praktischen Wert gegeben, der ihm im Interesse des Volksganzen zukommt. Die staatspolitische sowie die ökonomisch und technisch bestimmte Komponente der Verkehrspolitik sind aufs stärkste zueinander in Beziehung gesetzt, wobei ähnlich wie im Altertum die starke staatspolitische, von außerwirtschaftlichen Überlegungen beherrschte Komponente die Verkehrswirtschaft in erhöhtem Maße den Gesetzen der privatwirtschaftlichen Wirtschaftsführung entrückt und sie zu einem besonders wichtigen Instrument für die Erhaltung von Staat und Volk macht. Damit ist andererseits aber heute die Erzielung einer zweckmäßigen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel kein reines verkehrswirtschaftliches Problem mehr. Sie ist aufs stärkste von der Finanz- und Sozialpolitik und immer mehr auch von der Wehrpolitik des Staates abhängig und damit in besonderem Maße eine Angelegenheit der Staatswirtschaft geworden. In anderen Kulturländern bahnen sich ähnliche Entwicklungen an, wenn auch vorläufig noch in weniger klarer und weitgreifender Form, so doch in der zunehmenden Einsicht nach einer stärkeren Unterstellung der Verkehrswirtschaft unter die ausgleichende und regelnde Hand des Staates.

Bei der Größe und Bedeutung der zu leistenden Aufgaben wird nur eine Verkehrspolitik imstande sein, diese grundsätzliche Umstellung vorzunehmen, die von dem Gedanken einer vollen Verantwortung des Staates für eine gesunde, alle Volksteile in gleicher Weise berücksichtigenden Verkehrsbedienung beherrscht und von einer autoritären Regierung getragen wird.

Mit eindeutiger Klarheit wurde das gesamte deutsche Verkehrswesen unter den Gedanken der Arbeits- und Schicksalsgemeinschaft von Staat und Volk gestellt mit dem Ziel, es allen Einflüssen von Einzelinteressen zu entziehen. Der Inhalt der neuen Verkehrspolitik gestaltete sich aus den Erfahrungen staatlicher Verkehrspolitik vergangener Zeitperioden und aus den Forderungen von Gegenwart und Zukunft. Die große Schöpfer- und Willenskraft, mit der der Führer und Reichskanzler in die Problematik deutscher Verkehrspolitik eingegriffen hat, vermochte die bisher schwierigste und bedeutendste Synthese im nationalen Verkehrswesen vorzubereiten. Wir können das feste Vertrauen haben, daß sie mit Erfolg zu Ende geführt wird, zum Wohle der deutschen Verkehrswirtschaft und damit zum Wohle des deutschen Volkes und Vaterlandes.