

Kraftverkehrswirtschaft

Vortrag¹⁾

Von Dr.-Ing. e. h. Brandenburg

Ministerialdirektor im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, Berlin

Meine Herren!

Ich darf mich zunächst eines Auftrages entledigen: Der Herr Reichsverkehrsminister Freiherr v. Eltz und Herr Staatssekretär Koenigs haben mich gebeten, Ihnen, Herr Geheimrat Brecht, und der hier versammelten Gesellschaft ihre besten Grüße zu übermitteln. Ich füge der Erledigung dieses Auftrages meine herzlichsten Glückwünsche zu der eben erfolgten Wiederwahl des Herrn Geheimrates Brecht zum Vorsitzenden der Gesellschaft hinzu und richte diese Glückwünsche sowohl an die Gesellschaft als an Herrn Geheimrat Brecht selbst. Ich bin überzeugt, hiermit auch die Empfindungen des Herrn Ministers auszudrücken.

Wenn ich heute zu Ihnen über Kraftverkehrswirtschaft sprechen soll, so lasse ich absichtlich die Fragen der Produktionswirtschaft und der Exportwirtschaft beiseite und beschäftige mich lediglich mit verkehrswirtschaftlichen Angelegenheiten, die ich in vier Gruppen einteilen möchte:

Die erste Gruppe enthält den rein individuellen, nicht gewerblichen Kraftverkehr, und zwar sowohl den Personenverkehr als den Güterverkehr, welcher letzteren man in diesem Falle unter dem Namen Werkverkehr zusammenfaßt.

Die zweite Gruppe soll den gewerblichen Personenverkehr umschließen.

In der dritten Gruppe will ich über Fragen des Güterfernverkehrs sprechen; man versteht unter „Güterfernverkehr“ jetzt im Sprachgebrauch nur noch den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

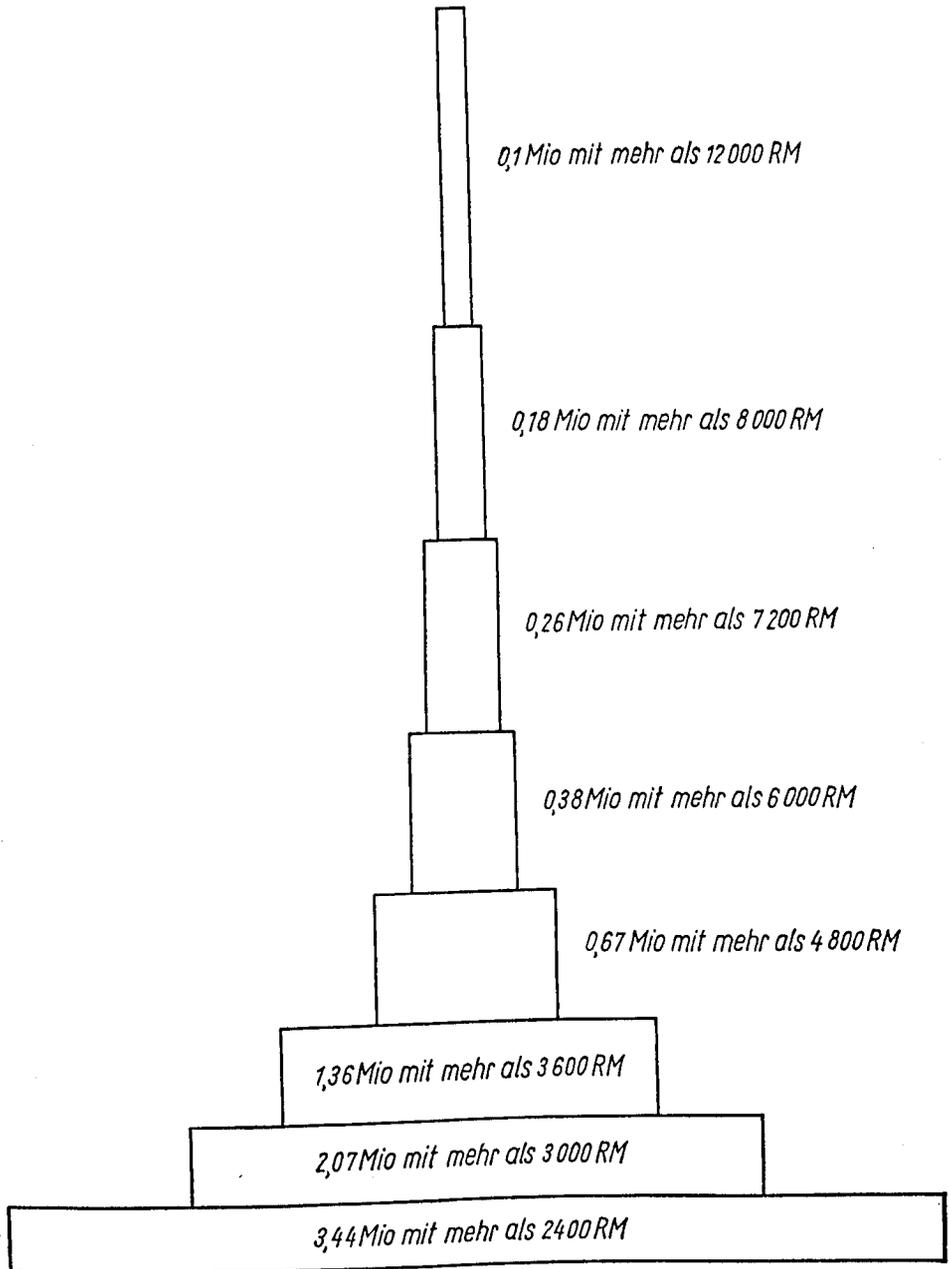
Die vierte Gruppe umfaßt die Probleme des Güternahverkehrs.

Das erste Gebiet, der nicht gewerbliche, rein individuelle Personenverkehr, ist dasjenige Gebiet, auf welchem die größte Entwicklung der Motorisierung möglich war, seitdem der Führer und Reichskanzler vor 3¹/₄ Jahren die Umstellung der Kraftverkehrspolitik im Reiche in Angriff genommen hat. Auf diesem Gebiet sind denn auch die überwältigendsten Fortschritte in bezug auf die Motorisierung vor sich gegangen. Der Verkehrspolitiker wird nun dafür sorgen müssen, daß die begonnene Entwicklung im Gange bleibt und daß keine Rückschläge eintreten. Hierzu ist zweifellos das beste Mittel eine weitere Hebung des allgemeinen Wohlstandes. Ich habe für den heutigen Vortrag diese Tafel zeichnen lassen. Die Zahlen sind bisher noch nicht veröffentlicht. Man wird diesen Zahlen von 1933/34 heute einige, nicht unerhebliche Zuschläge zugestehen können. Die Tafel bedarf keiner näheren Erläuterung, die Zahlen sprechen für sich. Sie können selbst darüber urteilen, von welchem Einkommen an ein Mensch, womöglich mit Familie, in der Lage ist, sich ein Auto zu halten, und Sie werden aus ihr ohne weiteres erkennen, daß die Steigerung des Wohlstandes naturgemäß das wichtigste Mittel ist, um die Motorisierung zu fördern. Bei der Betrachtung der Tafel darf nicht

¹⁾ Der Vortrag wurde im Anschluß an die Mitgliederversammlung der Gesellschaft der Freunde und Förderer des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 9. Mai 1936 in der Industrie- und Handelskammer zu Köln gehalten.

Brutto-Jahreseinkommen der Steuerpflichtigen

(Einkommensteuerpflichtige 1933 u. Lohnsteuerpflichtige 1934)



übersehen werden, daß ein großer Teil der in Deutschland laufenden Kraftwagen nicht aus dem Einkommen eines einzelnen Volksgenossen betrieben wird, sondern daß der Betrieb eines großen Teiles von Kraftwagen auf Geschäftskosten von Einzelpersonen, Unternehmungen und auch der öffentlichen Hand geht und immer gehen wird.

Aber neben dem großen Mittel der Hebung des Wohlstandes gibt es noch andere Möglichkeiten, um eine Erlahmung des Auftriebes zu verhindern. Sie liegen hauptsächlich in der Niedrighaltung oder womöglich Senkung der Unterhalts- und Betriebskosten. Diese spielen in der Motorisierung offenbar eine größere Rolle als der Anschaffungspreis, obwohl dieser häufig in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den Betriebs- und Unterhaltskosten steht. Was diesen letzteren Gedanken betrifft, so darf ich Ihre Aufmerksamkeit einmal auf einen Wagen lenken, der hier in Köln gebaut wird, den Ford V 8. Er kostet in Amerika etwa 600 \$, also ungefähr 1500 RM. Bei uns gebaut kostet der Wagen rund 5000 RM. Der Treibstoff für 100 Kilometer kostet in Amerika 1,60 RM, bei uns 6,40 RM. Ich glaube, daß in diesen Zahlen der größte Teil der Gründe für den Unterschied zwischen 600 \$ und 5000 RM liegt. Niedrige Betriebskosten ermöglichen große Serien, und große Serien ermöglichen billige Preise. Freilich hat auch diese Rechnung ihre Grenze.

Die Betriebs- und Unterhaltskosten eines Fahrzeuges setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen: Treibstoffkosten, Unterbringungskosten, Reparaturkosten, Versicherungen. Wenn man nun an die Untersuchung der Frage geht, ob und wie die Betriebskosten gesenkt werden können, so führt diese Betrachtung zu außerordentlich tiefgehenden Fragen. Ich greife zunächst einmal die Reparaturkosten heraus. Sie sind hoch, und ihre Höhe hängt zweifellos zusammen mit der Unzahl von Typen, die wir in Deutschland haben. Wer durch die letzte Automobilausstellung gegangen ist, wird — mit oder ohne Bewußtsein der Folgen — empfunden haben, daß die Zahl der in Deutschland gebauten Typen außerordentlich hoch ist. Die Untersuchung, ob es vielleicht möglich wäre, diese Typenzahl herabzusetzen, führt in die Erkenntnis großer Schwierigkeiten. Nur eine freiwillige Vereinbarung der Automobilindustrie könnte hier volkswirtschaftliche Erfolge schaffen. Wenn wir mit unserer Automobilindustrie heute Neuland betreten könnten, würden wir zweifellos den Weg gehen, daß einer Fabrik oder zwei Fabriken bestimmte Typen zugeteilt würden. Damit würden wir auch am allerbesten und leichtesten ein Problem lösen, mit dem wir uns seit Jahren mühen, ohne durchschlagende, allseits befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Ich meine das Gebiet der Normung. Eine Type, die in einer Fabrik gebaut und weiter entwickelt wird, bildet sozusagen eine unendliche Kette, deren Glieder wahrscheinlich in so hohem Maße untereinander auswechselbar sind, wie es überhaupt nur erreichbar ist. Aber heute, in unserer 50 Jahre alten, opportunistisch entwickelten Industrie würde eine solche Typenaufteilung auf große Schwierigkeiten stoßen. 75 v H aller Personenwagen liegen in der Größe bis zu 1,7 Liter. Jeder Versuch einer Aufteilung würde also nicht nur auf Widerstand, sondern auch auf wirtschaftliche Hemmnisse stoßen. Im Lastwagenbau wäre eine Verständigung vielleicht eher zu erreichen, obwohl die Typenzahl auch auf diesem Gebiet sehr hoch ist. Ich halte den ganzen Gedanken einer freiwilligen Typenaufteilung nicht für aussichtslos. Die Älteren unter Ihnen werden sich daran erinnern, daß in den Anfangszeiten der Automobilindustrie ähnliche Abkommen bestanden.

Bei den Garagen und den Treibstoffen sind zur Zeit keine großen Einsparungen zu erwarten. Es könnte eingewendet werden, daß große Massengaragen mit modernen technischen Einrichtungen sehr billig zur Verfügung gestellt werden

könnten; aber sie genügen dem Autobesitzer meist nicht, weil sie sich zu weit von seinem Aufenthaltsort befinden. Die Treibstoffpreise, meine Herren, sie sind sozusagen zu vergleichen mit dem Klima, in dem wir leben, wir müssen sie auf uns nehmen, mögen wir sie auch alle für zu hoch halten. In einer Zeit, in welcher das gewaltige Werk der Autobahnen vollbracht wird, ist es wenig wahrscheinlich, daß der Reichsfinanzminister die letzten Einkünfte aus dem Kraftwagen fallen läßt. Auch im Hinblick auf unsere aus zwingenden Gründen erfolgenden Bemühungen, Treibstoffe allein herzustellen, was naturgemäß vorläufig teurer ist, als wenn wir sie aus dem Boden Mexikos oder Rumäniens beziehen, werden wir auf eine Herabsetzung der Treibstoffpreise kaum rechnen können. Die kleinen Erfolge, die wir durch die Heranziehung des Methanols zur Spritbeimischung erzielt haben, schlagen da wenig zu Buch. Auf den beiden Gebieten Garagen und Treibstoffe ist also — wie der Berliner sagt — kein Blumentopf zu gewinnen.

Der entscheidende Punkt liegt bei den Bestrebungen, die Unterhaltskosten im Versicherungswesen zu ermäßigen. Hierüber möchte ich einige Worte sagen: Vor einigen Jahren ist der sehr turbulente Zustand auf dem Versicherungsmarkt dadurch beseitigt worden, daß sich die Versicherungsgesellschaften zu einer Tarifgemeinschaft zusammengefunden haben. Bis zum vorigen Jahre waren noch einige Versicherer, z. B. landwirtschaftliche Berufsgenossenschaften, außerhalb der Tarifgemeinschaft geblieben. Es hat eines leisen Druckes bedurft, um sie ebenfalls zum Beitritt zu der Tarifgemeinschaft zu veranlassen. Man wird das vielfach nicht verstanden haben; denn diese Versicherer erhoben niedrigere Prämien, als es die Tarifgemeinschaft tun konnte. Sie konnten es, weil sie im wesentlichen nur die guten Risiken auf dem Lande versicherten und die größeren Wagnisse in den Hauptzentren der Motorisierung der Tarifgemeinschaft überließen. Es ist selbstverständlich von den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften gegen die Verbreiterung der Tarifgemeinschaft opponiert worden; aber es erhebt sich doch die Frage, ob das Land ebenso heftig opponieren würde, wenn man die hier geltend gemachten Argumente zum Beispiel auf das Gebiet der Feuerversicherung anwenden würde, auf dem die schlechten Risiken auf dem Lande und die guten in der Stadt liegen. Es rang sich der Gedanke durch, daß man die Risiken zusammenwerfen müsse, daß einer des anderen Last tragen müsse, daß Gemeinnutz vor Eigennutz geht. Damit befand man sich in einem erträglichen Zustand, um so mehr, als die Prämien der Tarifgemeinschaft im Jahre 1933 erheblich herabgesetzt waren. Die Frage ist aber wieder in Fluß geraten, seit die Tarifgemeinschaft der Ansicht ist, daß sie mit den gegenwärtigen Prämien nicht auskommen kann. Eine ernstliche Prüfung der Versicherungsfrage führt in sehr weite Kreise der Kraftverkehrswirtschaft, der verkehrswirtschaftlichen Gesetzgebung, der Polizeigesetzgebung usw. Wir haben zu erwägen, ob das heutige Prinzip der Gefährdungshaftung, wie es im Kraftfahrzeuggesetz niedergelegt ist, prämienerhöhend wirkt und ob es etwa durch die reine Verschuldenshaftung ersetzt werden soll. Praktisch scheint eine solche Änderung nicht viel zu versprechen; denn 95 vH aller Haftpflichtfälle werden schon heute nicht auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes, sondern auf Grund des BGB entschieden. Die Versicherungsgesellschaften und mehr noch weniger informierte Kreise haben früher das Bestehen der Gefährdungshaftung lebhaft für die Höhe der Prämien verantwortlich gemacht. Ich habe vor drei Jahren den Versicherern die Frage vorgelegt, welchen Hundertsatz an Prämienenkung sie garantieren könnten, wenn der Gesetzgeber das Prinzip der Gefährdungshaftung im Kraftfahrzeuggesetz beseitigen und sich auf reine Ver-

schuldenshaftung beschränken würde. Die Antwort auf diese Frage lautete nach reiflicher Überlegung: vorläufig gar keinen. Es ist weiter geprüft worden, ob der Haftpflichtversicherungszwang, der mit verschiedenem Erfolge in einzelnen Ländern Europas und Amerikas eingeführt worden ist, von Nutzen sein könnte. Einige Länder haben mit dem Haftpflichtversicherungszwang recht gute Erfahrungen gemacht, in anderen ist das Gegenteil der Fall. Häufung der Schadensfälle, langsame Regulierung, gewisse korruptive Erscheinungen und als Ende vom Liede Prämienverteuerungen sind hier und da als Folgen des Versicherungszwanges aufgetreten. Die beiden Fragen — Gefährdungsprinzip und Haftpflichtversicherungszwang — bilden zur Zeit den Gegenstand einer Untersuchung in einem besonderen Ausschuß der Akademie für deutsches Recht.

Aber das Suchen nach einer Möglichkeit, Prämienenkung zu betreiben, hat noch in viel weitere Gebiete geführt. Das in § 25 der Reichsstraßenverkehrsordnung niedergelegte Erfolgsprinzip bei geringfügigeren Verstößen gegen die Verkehrsregeln, das Hupverbot, die Geschwindigkeitsbeschränkung, die ärztliche Untersuchung des Kraftfahrers, die Entziehung des Führerscheins, die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge, die Berechnung der Prämien nach Hubraum oder Gewicht des Fahrzeuges, die Vergünstigungsgewährung an solche Versicherungsnehmer, die sich durch Zugehörigkeit zum NSKK und DDAC einer besonderen Disziplin und besonderer technischer Überwachung des Fahrzeuges unterwerfen, die publizistisch eine Rolle spielende Frage der Kilometerversicherung unter Benutzung besonderer Meßinstrumente — alle diese Punkte und noch einige mehr sind unter die Lupe genommen worden. Man erwägt sogar den Gedanken, in verkehrsreichen Gegenden alle vorfahrtsberechtigten Straßen in bestimmter Weise mit grüner und alle übrigen mit roter Farbe zu kennzeichnen, kurzum das ganze Gebiet der Verkehrssicherheit muß durchforscht werden, wenn man eine natürliche Prämienenkung durch Verminderung der Schadensfälle erreichen will.

Die Versicherungsfrage ist augenblicklich auf dem Gebiet der Motorisierung, insbesondere auf dem Gebiet des individuellen, nicht gewerblichen Verkehrs eine der brennendsten geworden und wird in nächster Zeit zu irgendeinem Abschluß gebracht werden müssen. Auf der einen Seite steht die Meinung, die Prämien seien zu niedrig, auf der anderen, sie seien zu hoch. Auf der einen Seite steht die Meinung, die Tarifgemeinschaft wirke sich nicht zum Segen aus, sie verhindere den Wettbewerb der Versicherer und müsse durchbrochen werden, auf der anderen Seite glaubt man, daß die Tarifgemeinschaft unter den gegebenen Verhältnissen das Beste sei, was man sich denken könne. Mit Gewalt ist auf diesem Gebiet nicht viel anzufangen. Man kann dies deutlich an den Erfahrungen erkennen, die bei einer besonders risikoreichen Sparte gemacht worden sind, beim Güterfernverkehr. Die Prämien waren angesichts des besonders großen Risikos ziemlich hoch und sollten wieder erhöht werden. Der Reichsverkehrsminister griff als Rechtsnachfolger des Preiskommissars ein und verbot die Erhöhung. Nun entstand aber eine Lage, in der es dem Güterfernverkehr schwer wurde, einen Versicherer zu finden. Aus diesem Erlebnis entstand ein Gedanke, der bisher meines Wissens in der Öffentlichkeit noch nicht besprochen worden ist, der Gedanke der Gründung einer Automobilversicherung auf Gegenseitigkeit. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband befaßte sich mit diesem Gedanken. Der Reichsverband der Automobilindustrie, der ja ein reicher Verband ist, wollte die Finanzierung der Gesellschaft übernehmen, und man hat dabei gleich an einige Maßnahmen gedacht, welche verkehrserziehend und schadenverhütend wirken sollen: die Selbstbeteiligung des Halters an der Haftpflichtversicherung mit etwa 10 vH und an der

Kaskoversicherung mit 20—25 vH. Übrigens besteht die Absicht, den Halter an der Schadendeckung zu beteiligen, auch bei der Tarifgemeinschaft. Die nächsten Wochen werden zu einer Klärung der Anschauungen auf diesem Gebiet führen. — Es bleibt nun aber die Frage zu entscheiden, ob die Tarifgemeinschaft gehalten werden muß oder ob ihre Auflösung hingenommen werden kann. Die Frage ist wiederholt erwogen worden, und wenn man auch nicht mit den Auswirkungen des kartellmäßigen Zusammenschlusses in jeder Beziehung zufrieden ist, so hat man sich doch bisher gescheut, der Tarifgemeinschaft das Placet zu entziehen. Niemand wünscht die Rückkehr des hemmungslosen Wettbewerbes, der „Prämienschleuderei“. Der Versicherungsnehmer wünscht vor allem gegen Übervorteilung gesichert zu werden. Er wird aber das Gefühl der Übervorteilung nie los, wenn er hört, daß irgendein Nachbar billiger versichert ist als er. Der hemmungslose Wettbewerb bringt außerdem auch Gefahren hinsichtlich der Solvenz der Versicherer mit sich, und schließlich gibt es noch einen sozusagen staatlichen Gesichtspunkt für die Aufrechterhaltung der Tarifgemeinschaft: Nachdem nämlich die Automobilsteuer fortgefallen ist, ist die Versicherungsprämie eines der wesentlichsten Gebiete, auf denen gewisse Kraftfahrzeugtypen, an denen der Staat ein Interesse nimmt, — man denke z. B. an den Volkswagen — noch mit bestimmten Vorteilen ausgestattet werden können. Wenn die Tarifgemeinschaft zerbricht, würde eine solche protektionistische Behandlung einzelner Wagentypen erschwert sein. Der gesamte Fragenkomplex ist in der Klärung begriffen. Ich zweifle nicht daran, daß diese Klärung gewisse Kämpfe mit sich bringen wird.

Hiermit darf ich dieses Gebiet verlassen und komme nun auf den Werkverkehr zu sprechen. Bei den Beratungen über das Gesetz zur Regelung des Güterfernverkehrs trat naturgemäß nicht nur auf der Seite der Eisenbahn, sondern auch beim Kraftfahrzeuggewerbe selbst der Wunsch auf, den Werkverkehr einer gesetzlichen Regelung zu unterwerfen, d. h. also, seine bisherige Freiheit einzuschränken. Die Regierung hat diesen Wünschen bisher widerstanden und wird ihnen, soweit ich die Entscheidungen zu übersehen vermag, wohl auch weiter widerstehen. Ja, es ist sogar der Wirtschaft in bezug auf den Werkverkehr entgegengekommen worden, indem man den Konzernverkehr in den Werkverkehr einbezogen hat. Abgelehnt wurden lediglich die Wünsche, welche den Werkverkehr auch mit angemieteten Fahrzeugen zu betreiben strebten und auch den Transport von Gütern, die nicht dem Werk gehören, allgemein als Werkverkehr gelten lassen wollten, z. B. die Beförderung von Konsignationswaren. Wenn man auch noch diese beiden Konzessionen gemacht hätte, so hätte man die Regelung des Güterfernverkehrs ganz aus der Hand gegeben. Es blieb bei dem Grundsatz: Werkverkehr ist die Beförderung von eigenen Gütern mit eigenen Fahrzeugen für eigene Zwecke. Nun sieht natürlich der gewerbliche Kraftverkehr und auch die Eisenbahn nicht ohne Sorge, daß gerade der Werkverkehr in letzter Zeit größeren Aufschwung genommen hat. Es ist Sache des gewerblichen Verkehrs, zu beweisen, daß er in der Lage ist, besser und billiger Frachten zu bewegen, als dies mit Werkfahrzeugen geschehen kann. Wenn ihm dieser Beweis gelingt, so wird es niemandem einfallen, sich einen Kraftwagen zu kaufen. Freilich ist hierbei zu berücksichtigen, daß der gewerbliche Kraftverkehr nicht frei ist. Er kann den Wettbewerb mit dem Werkverkehr nicht voll aufnehmen, da er ja an Tarife, und zwar notgedrungen an nicht ganz natürliche Tarife, gebunden ist. Bei allem Wohlwollen gegenüber dem Werkverkehr wird man sich aber davor hüten müssen, ihm durch gesetzgeberische Maßnahmen, z. B. auf steuerlichem Gebiet, einen Vorteil vor dem gebundenen gewerblichen Verkehr zukommen zu lassen. Ganz

besonders gilt dies für den Güterfernverkehr. Eine Individualisierung des Fernverkehrs würde große Variationsmöglichkeiten bei der Kostenbildung in der Wirtschaft mit sich bringen und viel Verwirrung anstiften. Die Wirtschaft hat von jeher ein Bedürfnis nach festen allgemeingültigen Transportkosten empfunden, und Länder, in denen es mehrere und private Eisenbahngesellschaften gibt, sind aus diesem Bedürfnis heraus zu allgemeinwirtschaftlichen Gütertarifen gelangt.

Mit den letzten Ausführungen bin ich schon mitten in die Tariffrage eingedrungen. Vor wenigen Wochen hat in Berlin eine gemeinsame öffentliche Tagung des beim Reichsverkehrsministerium gebildeten Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates und des Vereins Deutscher Ingenieure stattgefunden. Unter den mannigfachen Fragen, die auf dieser Tagung erörtert worden sind, hat der Vortrag des Herrn Staatssekretärs Koenigs „Tarifpolitik — Verkehrspolitik“ ein ganz großes Thema behandelt. Der Herr Staatssekretär hat einen Grundsatz aufgestellt, der am Ende der Tagung in den Schlußbemerkungen des Herrn Reichsverkehrsministers noch einmal ausdrücklich bestätigt worden ist. Er stellte den § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, welcher von der gleichmäßigen Anwendung und Öffentlichkeit der Tarife handelt, in den Mittelpunkt seiner Ausführungen. Er bezeichnete diesen § 6 als den blanken Ehrenschild der Reichsbahn, dessen Blänke verdunkelt werden würde, wenn der Sinn dieses § 6 zu Schaden käme. Staatssekretär Koenigs meinte, daß die Reichsbahn niemals in der Lage sein würde, ohne Ausnahmetarife auszukommen, daß aber solche Ausnahmetarife nur aus Gründen des öffentlichen Wohles erstellt werden dürften. Die Reichsbahn dürfe Ausnahmetarife nicht aufstellen, um andere Verkehrsmittel zu konkurrenzieren. Wenn dann bei Beachtung dieses Grundsatzes der Fall eintrete, daß die Reichsbahn in ihrem Bestande bedroht sei, so wäre es Aufgabe des Staates einzugreifen. Dieser müsse dann das Gleichgewicht durch geeignete Mittel wieder herstellen. — Es ist klar, daß der von dem Herrn Staatssekretär Koenigs aufgestellte Grundsatz von der Tatsache ausgeht, daß die Reichsbahn volkswirtschaftlich und wehrpolitisch unter keinen Umständen entbehrt werden kann, ja nicht einmal erschüttert werden darf. Unter diesem Gesichtspunkte muß man tatsächlich zu der Auffassung gelangen, daß die Lage der Reichsbahn der Ausgangspunkt für die allen anderen Verkehrsmitteln gegenüber zu beobachtende Politik ist und daß sie allein der feste Punkt ist, auf den man die Hebel der Verkehrspolitik stützen kann. Das ist tatsächlich zur Zeit auch so und nicht nur der Kriegsminister, sondern die gesamte Wirtschaft würde Einspruch erheben, wenn man die Reichsbahn durch irgendwelche anderen Verkehrsmittel ernstlich erschüttern wollte. Gott sei Dank, daß davon zur Zeit wirklich nicht die Rede ist.

Nun kann der aufgestellte Grundsatz aber doch kein Ewigkeitsgrundsatz sein. Wenn er das wäre, so würde er ja bedeuten, daß man jeden technischen Fortschritt annullieren muß, um unter allen Umständen das ältere Verkehrsmittel unangetastet zu lassen. Bei der Entstehung der Eisenbahn hat das Fuhrgewerbe einen solchen Anspruch vielfach gestellt. Heute ist es nicht nur die Reichsbahn, welche den Wunsch hat, daß der Kraftwagen an ihre Tarife gebunden werden möchte, sondern es erscheinen auch die Kleinbahnen, die erheblich höhere Tarife als die Reichsbahn haben, auf dem Kampffeld. Hier leuchtet es jedem ohne weiteres ein, daß es absurd wäre, wenn das gesamte deutsche Verkehrswesen auf den finanziellen Bedürfnissen der Kleinbahnen aufgebaut würde; aber meine Herren, gesetzt den Fall, der Kraftwagen käme einmal dahin, allgemein billiger fahren zu können als es die Reichsbahn kann — er kann es zur Zeit wohl nicht — und dabei bequemer und von Haus zu Haus zu fahren, dann könnte man doch

auf die Dauer der Volkswirtschaft die Vorteile der technischen Entwicklung nicht vorenthalten. Die Frage ist zur Zeit nicht aktuell, aber es könnte sich doch vielleicht schon eine Forschungsarbeit ergeben mit folgendem Thema: „Welcher inneren Strukturwandlung bedürfen die Eisenbahnen, um ihre Aufgaben im Dienste der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung voll durchführen zu können, ohne daß dadurch die Zwangslage entsteht, alle Verkehrsmittel an den Tarifen der Reichsbahn orientieren zu müssen?“ Zur Zeit ist die Abstimmung des Kraftverkehrs auf die Eisenbahn unvermeidlich gewesen. Das Reich hat einen Eingriff zur Herstellung des Gleichgewichts vorgenommen. Der Eingriff ist bereits im Jahre 1931 erfolgt, beim Personenverkehr sogar schon früher.

Beim Personenverkehr bezieht sich die Abstimmung nicht auf die Tarifgleichheit, sondern lediglich auf Art und Umfang des Verkehrs. Selbst die Reichsbahn, die ja selbst auch Kraftverkehr betreibt und dies in Zukunft sicher in vermehrtem Maße tun wird, unterschreitet ja im Personenverkehr ihre eigenen Eisenbahntarife. Es hat vielleicht hier ein lokales Interesse, daß die Reichsbahn z. B. auf der Reichsautobahn zwischen Köln und Düsseldorf einen Verkehr einrichten wird und daß sie die Absicht hat, diesen Schnellverkehr mit starrem Fahrplan und in den guten Jahreszeiten vielleicht sogar halbstündlich für 4 Rpf/km und mit allen sonstigen Vorteilen des Eisenbahnschnellverkehrs durchzuführen. Indem ich diesen Fall erwähne, möchte ich ein auch für die hiesigen Verhältnisse recht interessantes Streitgebiet aus der Kraftverkehrswirtschaft kurz streifen. Die Reichsbahn ist vor drei Jahren von unserem Führer und Reichskanzler veranlaßt worden, den Bau der Reichsautobahnen in ihre Hand zu nehmen. Der ausgesprochene Sinn dieser Maßnahme sollte sein, daß die Reichsbahn bei zunehmender Motorisierung den ihr auf der Schiene verlorengehenden Verkehr auf den Reichsautobahnen wieder einfängt. Obwohl die Reichsautobahnen „öffentliche Wege“ geworden sind, sollte man doch überall, wo auf ihnen ein Linienverkehr eingerichtet wird, der Reichsbahn die Vorhand lassen. Man kann dies auch um so mehr tun, als sich sonst niemand für diese Aufgabe findet, wenigstens nicht überall. So ist z. B. für die Reichsautobahnstrecke Berlin—Stettin geradezu nach einem Privatunternehmen oder auch einem kommunalen Unternehmen gesucht worden, welches dort einen Linienverkehr einzurichten bereit war. Vergebens! Gelegenheitsverkehr würden alle gern betreiben, besonders an schönen Tagen nach der Schorfheide, wenn sich alles um die Fahrplätze reißt; aber für einen Linienverkehr, der auch im Winter bei Regen und Schnee mit starrem Fahrplan durchgeführt werden muß, findet sich niemand. Vielleicht wird die Reichsbahn derartige Verkehre einrichten; aber wenn sie es tut, so sicher nur dann, wenn ihr auch an denjenigen Stellen der Reichsautobahnen, wo ein solcher Linienverkehr sich lohnt, die Vorhand eingeräumt wird. Zwischen Köln und Düsseldorf betreibt die Rheinische Bahngesellschaft einen Verkehr von Düsseldorf nach Opladen und die Kölner Straßenbahn einen solchen von Köln bis Opladen. Einen durchgehenden Verkehr hat noch niemand betrieben. Als die Reichsbahn nun auf der neugebauten Autobahn einen durchgehenden Verkehr errichten wollte, erhob sich auf beiden Seiten Widerspruch. Die beiden Kommunalunternehmungen beanspruchten den Verkehr für sich. Ich würde für solche Wünsche noch Verständnis haben, wo es sich um Verkehre handelt, in denen alte Besitzstände bestehen. Wo solche alten Besitzstände aber nicht vorhanden sind, wo es sich wie hier um ein absolutes Novum handelt, da bin ich doch der Meinung, daß der Verkehr in die Hand der Reichsbahn gehört. Ja, ich möchte überhaupt sagen, daß Fernlinienverkehr auch außerhalb der Reichsautobahnen, wo seine

Einrichtung überhaupt angebracht erscheint, Sache der Reichsverkehrsanstalten sein müßte. Es ist im Meinungsaustausch über diese Dinge in der letzten Zeit das Wort „Bezirksverkehr“ aufgetaucht. Aber derartige Verkehrsbezirke gibt es ja gar nicht. Wir haben nur die drei Begriffe: Privatunternehmen, kommunales Unternehmen und Reichsunternehmen. Es kann nicht Aufgabe einer Gemeinde wie Düsseldorf sein, ihre Bürger nach Köln, Bonn und womöglich nach Basel zu befördern. Dafür kommt nur ein übergeordnetes Unternehmen in Betracht, und das sind die Reichsverkehrsanstalten. Von einem Bezirksverkehr kann man nur dort reden, wo es solche Bezirke gibt, und ich wünschte sehr, daß z. B. der Ruhr-Siedlungsverband einen stärkeren Einfluß auf die zersplitterten Verkehrsunternehmungen seines aus mehreren Regierungsbezirken und vielen Gemeinden bestehenden Gebietes nehmen könnte. Soweit es sich aber um die Reichsautobahnen handelt — darauf komme ich nochmals zurück —, wird man nie aus dem Auge verlieren dürfen, daß an der Wiege der Reichsautobahn der Gedanke gestanden hat: Sie werden in die Hand der Reichsbahn gelegt, damit diese den Verkehr, der ihr durch die Reichsautobahn auf der Schiene verloren geht, im Linienverkehr wieder einfangen kann. Man kann diesen Anfangsgedanken jetzt, wo die Reichsautobahnen beginnen fertig zu werden, nicht einfach in den Wind schlagen.

Im Personenverkehr bezieht sich also die verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung nicht auf die Angleichung der Tarife an die Eisenbahn, sondern in der Hauptsache auf den Ausgleich der Interessen im Gewerbe selbst. Gegenüber der Eisenbahn beschränkt sie sich darauf, unbilligen Wettbewerb auszuschalten und dafür zu sorgen, daß keine über das Bedürfnis hinausgehende Verkehrseinrichtungen geschaffen werden, daß also eine Verkehrsinflation unterbleibt.

Ganz anders ist die Lage im Güterfernverkehr. Dieser ist durch das Gesetz vom 26. Juni 1935 geregelt, zu welchem die Ausführungsbestimmungen am 27. März 1936, also erst vor etwas mehr als einem Monat erschienen sind. Ich sprach bereits davon, daß sich im Jahre 1931, als wir unter den Einwirkungen der Scheinblüte der zwanziger Jahre lebten und sich eine starke Motorisierung entwickelt hatte, unleidliche Verhältnisse eingestellt hatten, so daß der Staat eingreifen mußte. Das Reich erließ die Notverordnung über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931. Obwohl der Verordnung der Erfolg versagt blieb, war sie verkehrspolitisch ein wichtiger Akt; denn sie wandte zum erstenmal eben jenen Grundsatz an, welcher auf der vorhin erwähnten verkehrswissenschaftlichen Tagung in den Mittelpunkt der Erörterungen gestellt wurde. Bis dahin hatte man alles treiben lassen. Freilich hatte die Reichsbahn schon eine große Anzahl von Ausnahmetarifen erstellt, von denen man wohl nicht allgemein sagen konnte, daß sie lediglich öffentliche Interessen betrafen, sondern die zum großen Teil Kampftarife gegen den Kraftwagen waren. Ich sagte, daß die Verordnung ein Fehlschlag gewesen sei. Sie scheiterte an dem Fehlen einer Kontrolle und an dem Mangel, daß sie den Spediteur nicht einbezog, sondern sich nur mit dem Unternehmer vom Güterfernverkehr beschäftigte. Ihre Ausführung litt ferner daran, daß die Reichsbahn den Bahn-Speditionsvertrag, oder wie er im Volksmunde heißt, den Schenkervertrag, abschloß und durch Verbilligung der Nebenkosten auch ihrerseits in den Tarifkampf eintrat, eine Sachlage, wie sie eigentlich nie hätte eintreten dürfen. Ich weise noch einmal auf die Berliner Tagung hin, auf welcher der Satz ausgesprochen wurde, daß die Reichsbahn außerhalb des rein privatwirtschaftlichen Wettbewerbs stehen müsse. Es ist dies ein Grundsatz, dem die Deutsche Reichsbahn sich im heutigen Staat mehr und mehr wieder annähern

muß. Damals entstanden die Einzelfallzuschüsse der Reichsbahn auf der einen Seite und die Leistungsvergütungen des Kraftwagenunternehmers an den Spediteur auf der anderen Seite. Finanziell sind beide Verkehrsmittel meiner Ansicht nach dabei nicht gut gefahren.

Als nun der große staatliche Umbruch im Frühjahr 1933 kam, ging man sofort daran, auf diesem Gebiet Ordnung zu machen. Der erste Gedanke war sehr ähnlich der heutigen Lösung, wenn auch nicht ganz so weitgehend. Man wollte die Unternehmer von Güterfernverkehr — das sind etwa 8000 Menschen mit 12000 Lastwagen — in einem Verbandszusammenschließen und diesen — gewissermaßen als Gegenpol der Reichsbahn — zum Verwalter, Überwacher und Betreuer des Güterfernverkehrs bestellen. Der Gedanke lebte nur kurze Zeit; denn als an die Reichsbahn der Ruf erging, sich selbst zu motorisieren, kamen die Unternehmer ins Ministerium und sagten: „Gegen die in einem Jahrhundert gewachsene, übermächtige Organisation der Reichsbahn kommen wir nicht auf.“ So entstand der Gedanke der Beschäftigungsverträge. Er kam aus den Unternehmerkreisen selbst. Man wollte ein Gesetz, durch welches die Reichsbahn veranlaßt wurde, mit allen für den Güterfernverkehr konzessionierten Unternehmern Beschäftigungsverträge abzuschließen, welche den Unternehmern ein auskömmliches Geschäft garantierten. Nach 5 oder 10 Jahren sollte sich dann die Reichsbahn entscheiden, ob sie die Verträge verlängern oder ob sie das Unternehmen kaufen und in ihre Dienste überführen wollte. Der Gedanke hätte praktisch zu einer Art von Monopol geführt, und er wurde deshalb verworfen. Es kam zu der Lösung, die ihren Niederschlag in dem Gesetz vom 26. Juni 1935 erhalten hat, und die mit Recht den Namen „die deutsche Lösung“ trägt. Ich sage „mit Recht“, weil die Durchführung des Gesetzes wirklich nur in einem autoritären Staate möglich ist. Den Inhalt des Gesetzes — den meisten von Ihnen wird er bekannt sein — kann ich mit wenigen Worten umreißen: Zusammenschluß aller für den Güterfernverkehr konzessionierten Unternehmen in einem öffentlich-rechtlichen Verbandsverband, dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband. Die Satzung dieses Verbandes erläßt der Reichsverkehrsminister. Er ernennt auch den Präsidenten und führt die Aufsicht über den Verband. Der Verband hat die Pflicht, sich mit der Reichsbahn über einen Reichskraftwagentarif zu verständigen. Wenn die Verständigung nicht gelingt, entscheidet der Reichsverkehrsminister allein.

Als das Gesetz erschienen war, sagte mir mancher: „Nun haben wir zwar das Gesetz, aber noch lange nicht den Frieden. Der Kernpunkt fehlt ja in dem Gesetz. Die Einigung über die Tarife ist der Zukunft vorbehalten. Da aber liegt des Pudels Kern. Zu dieser Einigung wird es niemals kommen.“ Ich habe immer widersprochen und gesagt, daß der Reichsverkehrsminister letzten Endes ja entscheiden könne. Ich habe auch immer darauf hingewiesen, daß es unnatürlich gewesen wäre, eine tarifarische Regelung im Gesetz selbst vorzunehmen. Ein Tarif ist kein Zustand, sondern ein Prozeß. Wir haben noch niemals in Deutschland einen Tarif durch ein Gesetz erstellt. Ein Tarif muß entwickelt werden, und es kommt darauf an, zunächst einmal einen Start zu finden. Nun, meine Herren, inzwischen ist es zu einer Einigung gekommen, wenn auch kurz vor Toresschluß und wenn auch mit gewissen Schönheitsfehlern. Es ist eine recht voluminöse Einigung, und es ist dem Herrn Reichsverkehrsminister nicht leicht gefallen, seine Zustimmung zu geben; denn vom Standpunkt des Kraftverkehrs war diese Einigung nicht übermäßig schön. Zunächst waren die Tarife des Kraftwagens so an die Tarife der Reichsbahn gebunden, daß sie ihnen eigentlich so gut wie gleich waren. Dagegen ist im Augenblick nicht viel zu sagen. Der Zufall hat

es so gefügt, daß die Selbstkosten des Kraftwagens den Eisenbahntarifen, wenn man sie als Durchschnitt nimmt, ungefähr entsprechen. Zwar ist es eine gewagte Sache, überhaupt von den „Selbstkosten des Kraftwagens“ zu sprechen. Denn diese Selbstkosten schwanken ja, insoweit es sich um einen kleinen oder einen großen, einen modernen oder einen unmodernen Kraftwagen handelt, oder insoweit der Kraftwagen einen Dieselmotor oder einen Vergasermotor verwendet. Aber wenn man erwägt, daß ein Kraftwagen als Rückfracht nicht immer hochwertiges Gut bekommt, also bei einer D-Ladung den Übergewinn einbüßt, der ihm bei einer A-Ladung zufließt, so braucht man zur Zeit noch nicht anzunehmen, daß der Kraftwagen bei Anwendung der Eisenbahntarife etwa zu viel verdient, oder, wie man in diesem Zusammenhang sagen müßte, zu viel fordern muß. Die Unterwegsfracht kann man also zur Zeit noch als wirtschaftlich gerechtfertigt ansehen. Die angreifbaren Punkte liegen auf dem Gebiet der Nebenkosten. Der Kraftwagen hat das Inrechnungstellen von Rollkosten nach langem Sträuben auf sich genommen, obwohl er seiner Natur nach in der Regel von Haus zu Haus fährt. Ich möchte Sie nicht mit Einzelheiten langweilen, ich müßte sonst noch über Anstoßgebühren, Luftgewichte, Bedeckungszuschläge usw. sprechen, alles sozusagen artfremde Vorschriften, die meiner Ansicht nach eine allzu enge Anbindung des Kraftwagens an die der Eisenbahn arteigenen Verhältnisse bedeuten. Die fiktiven Zuschläge werden dem Kraftwagen von der Wirtschaft außerordentlich übel genommen, obwohl die Vertreter der Wirtschaft bei den Verhandlungen zwischen dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband und der Reichsbahn mitgewirkt und zugestimmt haben. Auf der andern Seite hat die Reichsbahn eine Erweiterung der allgemeinen Rollkostenzuschüsse vorgenommen und zwar sowohl in bezug auf die Zahl der Orte, in denen solche Zuschüsse gezahlt werden, als auch in bezug auf die Ladungsarten, für die sie gezahlt werden, und in bezug auf die Zahl der beteiligten Spediteure. Auch die Höhe der Zuschüsse ist gestiegen. Damit sind vorläufig noch Dinge in das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen hineingeraten, die etwas an vergangene Zeiten erinnern, und die zu einem regen Beschwerdecinlauf beim Reichsverkehrsministerium geführt haben. Trotzdem muß ich aus voller Überzeugung sagen, daß das Ministerium gut daran getan hat, den Tarif so wie er nun einmal ausgehandelt war, zunächst zu genehmigen. Denn es ist doch ein außerordentlich wichtiger Vorgang gewesen, daß die beiden feindlichen Verkehrsmittel sich zum ersten Male in vollkommen freier Verhandlung und in Assistenz der Wirtschaft geeinigt haben. Das Ergebnis dieser Einigung ist dem Ministerium unter der diplomatischen Formel „ne varietur“ unterbreitet worden, d. h.: „Aus dem Gebäude darf kein Stein herausgenommen werden, andernfalls gilt der ganze Plan nicht mehr.“ Nun, der Herr Reichsverkehrsminister hat dem ganzen Gebäude die haupolizeiliche Zulassung gewährt. Damit haben wir den Ausgangspunkt für eine organische Entwicklung des Reichskraftwagentarifs gewonnen. Wir haben den Start, von dem ich vorhin sprach.

Wenn ich vorhin gesagt habe, daß der Reichsverkehrsminister der Tarifvereinbarung im ganzen seine Zustimmung gegeben hat, so muß ich eine Einschränkung machen. Das Ministerium ist sich über den Charakter der Vereinbarung als Ausgangsstadium völlig im klaren gewesen und hat vorausgesehen, daß gewisse Änderungswünsche bald auf die Tagesordnung gesetzt werden würden. Die Vereinbarung ist deshalb nur für ein Vierteljahr in Kraft gesetzt worden; außerdem hat der Minister angeordnet, daß die fiktiven Zuschläge, die ich vorhin artfremd nannte, nicht dem Unternehmer selbst zugute kommen dürfen, sondern daß der Verband sie einbehalten und einem besonderen Konto zuführen muß, über welches

nur mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers verfügt werden darf. Diese Mittel sollen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des Verbandes zugute kommen. Solche gemeinwirtschaftliche Aufgaben gibt es in erheblichem Umfange. Wenn man an die Laderaumverteilungsstellen kommt, in denen 60 oder 70 Lastzüge am Abend in den Straßen herumstehen und den Verkehr behindern, in denen etwa um 11 Uhr abends die schweren Motoren angeworfen werden, die Transporte beginnen und das Publikum im Schlafe gestört wird; wenn man sieht, wie diese Lastzüge am Morgen am Bestimmungsort wieder in den Straßen stehen, so ergibt sich von selbst der Eindruck, daß der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband auf dem Wege der Schaffung besonderer Autobahnhöfe fortschreiten muß, wie dies an einzelnen Stellen schon geschehen ist. Es wäre unzweckmäßig, wenn man die Geldmittel, die der Kraftwagenunternehmer gar nicht unbedingt braucht, ihm doch zugute kommen ließe und ihn so an eine aufwendige Lebensweise gewöhnte. Der Kraftwagenunternehmer würde dadurch seine Wesensart als anspruchsloser Pionier eines neuen Verkehrsmittels verlieren.

Wie wird die Entwicklung nun weiter gehen? Am 1. Juli muß eine festere Gestaltung Platz greifen. Der Reichsverkehrsminister wird also in der Zwischenzeit den in der Ausführungsverordnung vorgesehenen, der ständigen Tariffkommission der Reichsbahn nachgebildeten Beirat für den Reichskraftwagentarif einberufen und diesem das Material, welches von beiden Seiten für und gegen die Vereinbarung vorgebracht worden ist, unterbreiten. Der Beirat besteht aus Vertretern der Wirtschaft und aus Vertretern der Reichsverkehrsgruppen. Die Reichsbahn und der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband sind an ihm ohne weiteres beteiligt. Möglicherweise wird sich in diesen Verhandlungen herausstellen, daß gewisse Auflagen, die man dem Kraftwagen gemacht hat, schlechterdings unhaltbar sind. Es haben sich bereits jetzt unmittelbare Verhandlungen zwischen der Reichsbahn und dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband angebahnt, welche es möglich erscheinen lassen, daß über die Beseitigung gewisser allzu enger Angleichungen eine Verständigung erzielt wird.

Wo liegt nun die Moral von dieser langen Geschichte? Ohne Zweifel in der Erkenntnis, daß das ganze Eisenbahn-Kraftwagen-Problem auf dem Gebiet der Nebenkosten liegt. Auf diesem Gebiet spielt sich der Kampf ab, und wenn man diese Erkenntnis gewonnen hat, so entsteht die Frage, ob man nicht einmal anders prozedieren sollte. Das Verfahren mit den fiktiven Zuschüssen und mit der Verallgemeinerung der Rollgeldzuschüsse erinnert an Erscheinungen, die wir in der Vergangenheit in anderer Form hatten. Wenn wir beides beseitigen könnten, so würde man zu einer weiteren Klarheit kommen. Mit großer Wahrscheinlichkeit würde sich herausstellen, daß die ganze Kraftwagengefahr unter der Herrschaft des Güterfernverkehrsgesetzes für die Reichsbahn gar nicht mehr so groß ist, als dies vielfach angenommen wird. Ich habe das Gefühl, daß man sich die Abwehrmaßnahmen in einer Art von Kraftwagenspsychose viel zu teuer werden läßt und daß sich dies schließlich nachträglich auf die Reichsbahnfinanzen auswirkt. Vorgestern hat mir der Präsident des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, Herr Dr. Scholz, eine Aufzeichnung über diejenigen Frachten gegeben, welche in den drei letzten Monaten Februar, März und April aufgekommen sind. Es waren im Februar 28000, im März 58000 und im April 52000. Das Geldaufkommen in dem besten Monat März ist mit 2,9 Millionen RM angegeben. Präsident Scholz sieht die ermittelten Zahlen vorläufig selbst als zu niedrig an. Er rechnet mit einer äußersten Zahl von 75000 Transporten im Monat. Was sind 75000 Transporte! Wenn man sie auf 12000 Fahrzeuge verteilt, so kommen auf jedes

Fahrzeug 6 Transporte. Sie verteilen sich aber auf eine sehr viel geringere Zahl von Wagen, denn die meisten zum Güterfernverkehr zugelassenen Fahrzeuge betreiben gar keinen Güterfernverkehr. Ein großer Teil ist überhaupt nicht vorhanden, sondern er ist längst verkauft, bankrott oder dergleichen. Es sind nur noch die Konzessionen da. Wenn wir nun mit einem stärkeren Anwachsen des Kraftwagenverkehrs rechnen wollten, wenn wir mit einem Geldaufkommen von 12 Millionen RM statt 2,9 Millionen RM im Monat rechnen würden, so würden im Jahre ganze 144 Millionen RM einkommen, also eine sehr viel kleinere Zahl, als sie in den früheren öffentlichen Erörterungen immer genannt worden ist. Eine Beseitigung der fiktiven Zuschläge würde natürlich ein stärkeres Anwachsen des Kraftwagenverkehrs mit sich bringen. Aber durch die neue Handhabung der Konzession hat das Reich ja den Hebel völlig in der Hand. Über ein bestimmtes Volumen hinaus, welches der Summe der konzessionierten Tonnage entspricht, kann ja gar nicht transportiert werden. Und wenn wirklich eine ernstliche Störung der Reichsbahn eintreten sollte, so könnte der Staat immer noch im Sinne des heute bereits mehrfach erwähnten, von Staatssekretär Koenigs aufgestellten Grundsatzes eingreifen und sagen: Der Kraftwagen wird wegen seiner Vorteile heute so gern benutzt, daß die Wirtschaft auf ihn auch dann nicht verzichten wird, wenn man ihm einen kleinen allgemeinen Tarifizuschlag auferlegt, den der Kraftwagen nicht selbst bekommt, sondern der jenem bereits erwähnten Konto zugeführt wird, um für gemeinwirtschaftliche Aufgaben des Güterfernverkehrs zur Verfügung zu stehen. Solche gemeinwirtschaftliche Aufgaben brauchen nicht nur in der Einrichtung von Autobahnhöfen zu bestehen, die Einrichtung von Güterfernverkehr in verkehrsarmen Gebieten, in denen selten Rückfrachten zu haben sind, könnte vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband finanziell unterstützt werden. Auf diese Weise würde sich der Kraftwagen den Methoden der Eisenbahn annähern, bei welchen auch die verkehrsreichen Gebiete den unrentablen Verkehr in dünn besiedelten Landstrichen finanziell tragen. Ja man könnte in Gedanken sogar noch einen Schritt weitergehen und sagen, daß dies ein erster Schritt zur Verwirklichung der Beförderungspflicht beim Kraftwagen wäre. Auch ist schwerlich damit zu rechnen, daß die Überlegungen, welche der Bereitstellung der notwendigen Mittel für den Schuldendienst der Reichsautobahnen gelten, am Güterfernverkehr vorübergehen werden. Auch für solche Zwecke käme ein Zentralfonds des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes in Betracht.

Ich verlasse das viel umstrittene Gebiet des Güterfernverkehrs und wende mich dem Problem des Nahverkehrs zu. Der Nahverkehr ist der Güterverkehr in dem Umkreise, der mit einem Radius von 50 km um den Mittelpunkt des Standortes des Kraftwagens geschlagen wird. Es handelt sich also um ein Gebiet, das einen Durchmesser von 100 km hat und eine Peripherie von mehr als 300 km. Die Festsetzung der Nahzone stellt also ein ziemlich weitgehendes Entgegenkommen an ein Beförderungsmittel dar, das in diesem Gebiet weder zahlenmäßig noch tarifarisch irgendeiner Regelung unterworfen ist. Die Folge davon ist, daß das Gewerbe an manchen Orten übersetzt ist. Es wird darüber geklagt, daß sich fortgesetzt neue Unternehmen mit geborgtem Gelde auftun. Wenn sie es verlieren, haben es diejenigen verloren, die es geborgt haben. Solide Unternehmen, die seit langem im Nahverkehr beheimatet sind, und die die notwendigen Gebühren fordern, kommen in wirtschaftliche Bedrängnis. Es ist leicht zu verstehen, daß sich bei dieser Sachlage der Ruf nach dem Konzessionsgesetzgeber einstellt. Zu dieser Frage hat der Herr Reichsverkehrsminister von Eltz bei der ersten Tagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgerwerbe bedeutsame Worte ge-

sprochen, und ich glaube, daß ich, statt eigener Ausführungen, lieber diesen Teil seiner Rede vorlesen soll. Der Herr Reichsverkehrsminister sagte zu dieser Frage folgendes: „Ich kenne die Sorgen, die der Nahverkehr hat, sehr genau. Das bodenständige Verkehrsgewerbe leidet nicht unter der zunehmenden Motorisierung, sondern unter der Preisschleuderei, welche besonders von ungefestigten, auf Schulden gegründeten Unternehmungen betrieben wird. Alte gute Unternehmungen geraten in Schwierigkeiten, weil Schleuderfirmen ihnen auf anderer Leute Kosten die Aufträge unterbieten. Ich will diesen Erscheinungen verwaltungsmäßig in jeder Beziehung entgegenwirken. Aber wenn ich das im Personenverkehr und im Güterfernverkehr eingeführte Konzessionsverfahren auf den gesamten Nahverkehr ausdehnen sollte, so könnte ich unmöglich am Werkverkehr vorübergehen, der sich in der Nahzone oft als unechter Werkverkehr betätigt, und dann würde ich ein Gebiet treffen, dessen Einengung ich als unvereinbar mit der vom Führer und Reichskanzler angeordneten Motorisierung ansehe. Ich erbitte von Ihnen, meine Herren, auch Verständnis für die Verwaltungslage. Schon die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Personenbeförderung zu Lande hat für die Verwaltungsbehörden eine ungeheure Fülle neuer Arbeiten hervorgerufen. Letzten Endes bleibt die Last dieser Arbeit auf den Kreis- und Ortsbehörden hängen, auf den Landräten, den Bürgermeistern und den Polizeipräsidenten. Ich scheue jede Maßnahme, welche eine Aufblähung der allgemeinen Landesverwaltung mit sich bringt. Die Steuermittel des Reiches werden heute zu wichtigeren Ausgaben gebraucht, als zur Alimentierung eines neuen Beamtenheeres, welches Konzessionsurkunden bearbeitet. Vor der unübersehbaren Flut der Konzessionsanträge im Güternahverkehr, vom schweren Lastzuge bis zum Dreiradlieferwagen einer Stadtküche schwindet auch jede Aussicht auf eine erfolgreiche und praktische Handhabung dieser Frage durch die Organe des Staates. Es ist ein ganz wichtiger Grundsatz der Staatskunst: Man soll keine Gesetze machen, die man nicht durchführen kann! Und ist es denn wirklich notwendig, so frage ich, meine Herren, daß alles reglementiert wird, daß alle Gebiete des Lebens zunftmäßig abgegrenzt werden und daß der Kampf ums Dasein durch ein Paradies ersetzt wird, das sicherlich nur ein papierenes werden kann? Ich stehe nicht an, die Hoffnung auszusprechen, daß die tüchtigen Unternehmer im Güternahverkehr sich schon durchsetzen werden. Ich messe dem Fleiß, dem Spürsinn und der Rechtschaffenheit des einzelnen Unternehmers mehr Gewicht zu als einem ins Riesenhafte aufgeblähten Konzessionsierungsapparat. Ich glaube nicht an die Möglichkeit, alles wirtschaftliche Glück von Staats wegen und von oben imputieren zu können. Auf den wirtschaftenden Menschen kommt es an — gestern, heute und in alle Zukunft!“

Ich kann nur sagen, daß ich mir diese Worte aus tiefster Überzeugung zu eigen mache. Wenn ich jetzt erlebe, daß auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes und des Güterfernverkehrsgesetzes bei den Verwaltungsbehörden etwa 50 000 Urkunden zu bearbeiten sind, wenn ich sehe, daß bei einem unserer Referenten im Ministerium zur Zeit 640 Beschwerden über die Entscheidungen höherer Verwaltungsbehörden liegen und daß nun schon überall der Schrei nach Hilfspersonal ertönt, dann erfaßt mich ein gelindes Grausen vor einem Eingreifen des Staates in die Verhältnisse des Nahverkehrs und damit unvermeidlich in das Gebiet des Werkverkehrs. Man wird verwaltungsmäßig sicherlich einiges tun können, um zur Ordnung beizutragen. Man sollte vor allem an die Staats- und Kommunalbehörden appellieren, daß sie keinen anderen Unternehmen als solchen, die der Reichsverkehrsgruppe angehören, öffentliche Aufträge geben. An einigen

Stellen hat man den Versuch gemacht, auf Grund des § 37 der Gewerbeordnung lokal eine gewisse Ordnung durchzuführen. Wir verfolgen diese Versuche aufmerksam, ohne ihnen eine wesentliche Bedeutung beizulegen. Wir brauchen den Werkverkehr und den Nahverkehr unter allen Umständen als Ventil für die Motorisierung. Die Vermehrung der Lastwagen ist im Staatsinteresse höher zu bewerten als die Vermehrung der Personenfahrzeuge.

Wenn man alle die Schwierigkeiten, die im Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln liegen, abwägt; wenn man erlebt, wie die Kleinbahnen antreten und verlangen, daß sich der Kraftwagen nicht etwa nur nach der Reichsbahn, sondern daß er sich auch nach ihren Interessen richten müsse; wenn die kommunalen Straßenbahnen Einspruch gegen gewisse Maßnahmen der Reichsbahn einlegen, weil sie sich dadurch wirtschaftlich bedroht fühlen, und verlangen, daß die Reichsbahn höhere Tarife nehmen müsse, keinen Vorortverkehr betreiben, die Zehnerkarten beseitigen solle, kurzum das nicht machen solle, was für die Bevölkerung preiswert und wünschenswert ist; wenn man sieht, wie jede Möglichkeit, die durch notwendige oder unvermeidliche Maßnahmen eines Verkehrsmittels geschaffen wird, sofort von einem anderen Verkehrsmittel im Sinne des Wettbewerbs ausgenutzt wird — ich habe heute noch mit keinem Wort die Binnenschifffahrt erwähnt —; wenn man dieses ganze unendlich mannigfache Verkehrsgebiet betrachtet, das zum Teil vom Reich, zum Teil von den Gemeinden, zum Teil von Privatunternehmern betreut wird und auf dem überall der Ruf nach Ausgleich besteht, so kann man schon auf einen Gedanken kommen, der heute immer häufiger auftaucht, daß die einzige Lösung des Ausgleichsproblems zwischen allen Verkehrsmitteln nur in einer alle Zweige des öffentlichen Verkehrs umfassenden Reichsverkehrsanstalt liegen kann. Es wird tatsächlich heute schon von sehr ernsthaften Männern der Gedanke ausgesprochen, daß wir im Deutschen Reich ein allgemeines Verkehrsmonopol haben müßten, dessen Aufgabe es wäre, alle öffentlichen Verkehrsmittel ohne Unterschied nach dem Optimum ihres Leistungsgrades und nach den übergeordneten Erfordernissen der nationalen Wirtschaft und der Landesverteidigung einzusetzen. Niemand würde dann mehr das Recht haben, sich für einen Transport ein bestimmtes Verkehrsmittel zu wählen, sondern er hätte lediglich die Forderung an das allgemeine Monopolunternehmen zu richten: Bringe mir diese Ladung unter diesen Bedingungen und in dieser Zeit an jenen Ort! Dem Unternehmen würde es dann überlassen bleiben, ob es sich des Schiffes, der Eisenbahn, des Kraftwagens oder des Flugzeuges bedienen will. Gewiß hat ein solcher Plan im Reiche der Gedanken etwas Bestechendes an sich. Aber, meine Herren, ein anderes Gesicht als die gedachte hat die vollbrachte Tat! Zur Zeit werden wir jedenfalls gut daran tun, uns in Erwartung dessen, was vielleicht eine fernere Zukunft einmal bringen wird, an den Grundsatz zu halten, der nach gründlichen, auch die eben angedeutete Frage einbeziehenden Erwägungen als Präambel zum Personenbeförderungsgesetz niedergelegt worden ist: „Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden.“ Die Führung ist in die Hand des Reiches gelegt, nicht der Betrieb aller Verkehrsmittel. Dadurch sind gewisse Freiheiten für den Einzelnen begründet und gewisse Schwierigkeiten für den auf Ausgleich und bestimmte Ziele bedachten Staat. Diese Schwierigkeiten sind im heutigen Staate leichter zu meistern als früher.

Heil Hitler!