



durch die Führung einer mehr oder weniger fiskalisch-ökonomischen Politik. Auch hat man versucht, eine Konkurrenzbasis zu finden durch das Zustandekommen eines finanziellen „Ausgleichs“ zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen, wobei die durch ungleichartige Konkurrenzbedingungen dem einen Zweig entzogenen Transporteinnahmen durch die in günstigerer Konkurrenzlage befindliche andere Partei vergütet werden sollen. Keines dieser Mittel für sich kann zu dem angestrebten Ziele führen. Hinsichtlich den ersten wurde schon auf die Schwierigkeiten in bezug auf die festen Kosten hingewiesen. Auch das Eingreifen in historisch gewachsene private Verhältnisse ist ein zu beobachtender Umstand, der große Schwierigkeiten bei der Durchführung von Ordnungsmaßnahmen mit sich bringt.

Im folgenden soll ein bestimmter Teil des Koordinationsproblems beleuchtet werden und zwar die Frage, inwiefern es wünschenswert ist, die verschiedenen Verkehrszweige mit den Kosten zu belasten, die sie der Gemeinschaft direkt verursachen, um dadurch feststellen zu können, inwiefern der eine Verkehrszweig finanziell dem anderen gegenüber begünstigt ist. Diese Frage ist natürlich nur zu beantworten, wenn man von einem bestimmten finanziellen Grundsatz ausgeht, nach dem die Verkehrszweige behandelt werden müssen,

1. nach dem Unentgeltlichkeitsprinzip (auch Prinzip des öffentlichen Gebrauchsgutes, Prinzip des allgemeinen Genußgutes oder Prinzip der reinen Ausgabe genannt),
2. nach dem Prinzip der teilweisen Kostendeckung (Gemeinwirtschaftlichkeitsprinzip),
3. nach dem Prinzip der vollen Kostendeckung (auch privatwirtschaftliches oder gewerbliches Prinzip genannt).

Obwohl es sich an und für sich lohnen würde, diese Prinzipien zu besprechen und auf ältere Großmeister der Verkehrsökonomie — wie Adolf Wagner, Sax, van der Borcht, Picard, Colson — sowie spätere Verkehrsökonomien zu verweisen<sup>1</sup>, will ich darauf verzichten. Es würde zu weit führen und dadurch verwirrend wirken für den Teil der Frage, der einer näheren Untersuchung unterworfen werden soll, nämlich ob es nötig oder wünschenswert ist, daß für den Straßenverkehr dieselben Regeln im Hinblick auf die Kostendeckung der von ihm benutzten Straßen gestellt werden, wie dies auch bei der Eisenbahn der Fall ist. Eine Antwort auf diese Frage kann man nur bekommen, wenn man theoretisch von dem oben genannten Grundsatz der vollständigen Kostendeckung ausgeht und streng an ihm festhält<sup>2</sup>. Nur dann erhält man vergleichbare Ziffern, die zur Beantwortung einer folgenden Frage verwandt werden können, und zwar inwiefern es erwünscht ist, von der Durchführung dieses Verwaltungsgrundsatzes in der Praxis abzuweichen (siehe Abschnitt VIII). Diese Abweichung wird dann ein Ausfluß der praktischen Verkehrspolitik sein, die u. a. dem Entwicklungs-

<sup>1</sup> So Prof. Dr. Kurt Wiedenfeld: *Transportwesen — Grundriß der Sozialökonomie*, V. Abt., 3. Teil — 1930, S. 22; Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn: Artikel „Verkehrspolitik“ im Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Auflage, 1933, III. Bd., S. 691/692; ferner in „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft, 1927, S. 81/82; Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath: *Verkehrseinheit und Verkehrspolitik*, in *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 11. Jg., 1933, S. 13; *Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft*, 1934, S. 167 ff.; Prof. Dr.-Ing. Otto Blum neuerdings in seiner Schrift: *Die Entwicklung des Verkehrs* (1941, S. 188, 245/255); Prof. Dr. F. de Vries und Schreiber dieses in verschiedenen niederländischen Veröffentlichungen: *Die Finanzierungsmethoden behandelte ich früher ausführlich in meinem 1923 erschienenen Buch Tijden Strijdvragen (Zeit- und Streitfragen)*, 1924 in *De verkeersbedrijven van den Staat (Die staatlichen Verkehrsbetriebe)*, sowie in *Binnenscheepvaartheffingen in Nederland (Binnenschiffahrtsabgaben in den Niederlanden)*, 1934, § III.

<sup>2</sup> Max Kappeler: *Die Kostendeckung im Verkehr*, 1939.

grad des Verkehrszweiges, mit dem indirekten Nutzen für die Gemeinschaft, vom politischen, militärischen oder ökonomischen Standpunkt gesehen, Rechnung trägt.

Lassen wir das unter 1. genannte Prinzip, das des öffentlichen Gebrauchsgutes, außer Betracht, weil es nur verteidigt werden kann, wenn alle Benutzer sich in fast gleicher Weise der zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel bedienen (Stadtstraßen z. B.), dann ist vorweg festzustellen, daß der Wert des sogenannten „indirekten Nutzens“, der bei Durchführung des zweiten Prinzips zum Ausdruck kommt, sich nicht ohne weiteres zahlenmäßig festlegen läßt. Bei Durchführung des dritten Prinzips ist die Berechnung der Beträge, die die geldliche Rentabilität bestimmen, also der Kosten und Einnahmen, theoretisch völlig möglich. Wenn man davon ausgeht, daß die volle Kostendeckung nicht immer erreichbar ist<sup>1</sup>, so sollte doch auf jeden Fall bekannt sein, wie hoch sich der Fehlbetrag bemißt. Ohne diese Kenntnis ist der Wert des sogenannten gemeinwirtschaftlichen Nutzens — ein Begriff, mit dem durch Interessentengruppen und Dilettanten grober Unfug betrieben wird — nicht zu bestimmen und kann die zuständige Stelle nicht beurteilen, inwieweit die zu treibende Verkehrspolitik geändert werden muß oder nicht.

Wenn die Frage gestellt wird, ob im Hinblick auf die Kostendeckung ihrer ortsgebundenen Anlagen die Verkehrszweige prinzipiell auf gleicher Grundlage behandelt werden müssen, dann kann man vorausschicken, daß die Antwort nicht anders als bejahend lauten muß<sup>2</sup>. Die Wegekosten bilden jedenfalls einen großen Teil der auf den Verkehrsbetrieben liegenden festen Lasten, die theoretisch bei dem gewählten Verwaltungsprinzip zurückverdient werden müssen. Sie müssen also verrechnet werden in den von den Benutzern der Verkehrsmittel zu fordernden Vergütungen, um so ihren Ausdruck zu finden in den anzuwendenden Tarifen. Weicht man von diesem Grundsatz bei einem oder mehreren Verkehrszweigen ab, bei gleichzeitiger Handhabung bei anderen, dann werden in der finanziellen Lage dieser Verkehrszweige weitgehende Unterschiede entstehen. Die Frachten werden dann nach auseinanderlaufenden Gesichtspunkten festgestellt und es wird eine gegenseitige Konkurrenz entstehen, der jegliche redliche Basis fehlt, und die zu den größten Auswüchsen mit ihren unheilvollen Folgen führen kann. Allein mit künstlichen Mitteln, wie Zuschüssen aus den öffentlichen Kassen in Größe des schätzungsweise festzustellenden gemeinwirtschaftlichen Nutzens, kann man das Gleichgewicht in etwa wieder herstellen.

Zuerst muß die Frage behandelt werden: Beruht die bestehende Verteilung der Wegekosten bei den verschiedenen Verkehrszweigen auf derselben Grundlage? Die Antwort muß verneinend lauten. Bei der Verteilung der Kosten, die sich aus historischen und geographischen Verhältnissen entwickelt hat, bestehen überall in der Welt die größten Abweichungen. Bei den Eisenbahnen lasten die Wegekosten fast vollständig auf dem Betrieb, es sei denn, daß in einigen Fällen Bodenschenkungen, rentenfreie Vorschüsse oder Subventionen usw. die ursprüngliche Absicht des Zustandekommens vereinfachten und die gegenwärtigen Kapitallasten vermindern. Diese Fälle sind jedoch ziemlich selten,

<sup>1</sup> Siehe Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath: *Grundlagen der Verkehrswirtschaft* (1934), S. 176; *Verkehrseinheit und Verkehrspolitik* (1934), S. 18; *Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten*, in *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 13. Jg. 1935/36, S. 33). Vor allem auch die Reden von Reichsbahndirektor Zietschmann und Prof. Dr.-Ing. Otto Blum auf der am 27. 5. 1930 in Düsseldorf abgehaltenen Verkehrstagung (Napp-Zinn: *Eisenbahn und Kraftwagen*, S. 13 und 115); siehe auch Abschnitt VIII dieses Aufsatzes.

<sup>2</sup> Der Federal Coordinator of Transportation Joseph B. Eastman hat die Richtigkeit des Grundsatzes für amerikanische Verhältnisse wohl sehr deutlich gezeigt in seinen Reports; Prof. Harold G. Moulton, President of the Brookings Institution, war hierbei ein leuchtendes Vorbild: *The American Transportation Problem* (1933, S. 455 und 565).

so daß man wohl sagen kann, daß an Hand der Rechnungen der Schienenunternehmungen deutlich zu erkennen ist, wieviel die jährlichen Kosten für den Gebrauch der Strecken, Brücken, Bahnhöfe, Lokomotivschuppen, Werkstätten, Sicherheitseinrichtungen usw. betragen. Bei einer Eisenbahnunternehmung werden also diese Kosten in der Kapitalrechnung zum Ausdruck kommen. In der Praxis bilden sie einen Teil der Vergütungen, die vom Publikum für erwiesene Dienste aufgebracht werden müssen, will das Unternehmen eigenwirtschaftlich sein.

Bei den anderen Verkehrsbetrieben ist der Zustand ganz anders. — Der Luftverkehr braucht zwar keinen eigentlichen Weg zu unterhalten, demgegenüber aber kostspielige Landungsplätze, Gebäude usw., die jedoch oft von der Behörde oder von Privatunternehmungen, mehr oder weniger ausgerüstet, unentgeltlich oder gegen geringe Vergütung den Luftfahrtunternehmungen zur Verfügung gestellt werden. Regierungszuschüsse und überhöhte Vergütungen für die zu befördernden Postsachen, um die Betriebsfehlbeträge zu decken, sind mehr Regel als Ausnahme. Bei einer jungen sich entwickelnden Luftfahrt besteht gegen diese geldliche Hilfspolitik sicher nicht das geringste Bedenken, falls man den tatsächlichen Zustand nicht aus dem Auge verliert und keine Schlüsse zieht bei Rentabilitätsvergleichen im Hinblick auf andere Verkehrszweige. Bei der Binnenschiffahrt werden Kanäle oft abgabefrei oder gegen eine zu kleine, zu dem in die Kanäle gesteckten Kapital in keinem Verhältnis stehende Vergütung der Schiffahrt zur Verfügung gestellt, so daß die Kosten für Bau, Unterhalt, Bedienung von Kanälen, Schleusen und Brücken ganz oder zum größten Teil zu Lasten der Allgemeinheit und nicht zu Lasten der Benutzer gehen<sup>1</sup>. Beim Motorstraßenverkehr ist, wie später noch gezeigt werden soll, in gewisser Hinsicht dasselbe der Fall, während der Seeschiffahrt (Küstenschiffahrt) auch nicht der volle Betrag für die in die Hafenanlagen und -ausrüstungen gesteckten Kosten in Rechnung gestellt wird.

Wo also im Hinblick auf die Wegekosten keine gleichen Grundsätze gelten, entstehen dadurch feste Kostenlasten bei den verschiedenen Transportarten, die vollständig voneinander abweichen. Dies hat, wie oben schon gesagt wurde, zur Folge, daß keine Vergleiche auf Grund tauglicher Kostenberechnungen aufgestellt werden können, so daß auch die Beurteilung, ob eine bestimmte Transportart ökonomischer arbeitet als eine andere, ohne nähere Berechnungen unmöglich ist.

Die Tatsache der ungleichen Kostenvergütung der Verkehrswege hat im Laufe der Jahre eine ausgedehnte Literatur entstehen lassen, vor allem bezüglich der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Doch nahm hier die Streitfrage nicht die schärfsten Formen an, weil der Wasserweg im allgemeinen weniger fein verzweigt war als die Eisenbahn, also in bestimmten Fällen weniger Bequemlichkeit bot und so die Frage hauptsächlich regionale Bedeutung hatte — die Niederlande bilden in dieser Hinsicht wohl eine Ausnahme — jedoch auch weil der Eisenbahntransport dem Wasserverkehr gegenüber den Vorteil der größeren Schnelligkeit besaß. Es wird überflüssig sein zu erwähnen, daß die fortwährende Ausdehnung des Kanalnetzes und die fortschreitende Motorisierung der Schiffahrt die Konkurrenz in den letzten Jahren mehr in den Vordergrund haben treten lassen, so daß die Frage wieder aufkam, ob eine Abänderung

<sup>1</sup> Diese Frage behandelte ich früher ausführlich in einem Gutachten für den 10. niederländischen Binnenschiffahrtkongreß 1934, genannt: „Binnenscheepvaartshellingen“ (Binnenschiffahrtsabgaben); besprochen in Die Reichsbahn von Prof. Dr.-Ing. C. Pirath (31. 10. 1934), Archiv für Eisenbahnwesen von Dr. J. Overmann (1934, Heft 5), Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen von Dr. J. Moormann (11. 12. 1934), Zeitschrift für Verkehrswissenschaft von Prof. Dr. Napp-Zinn (1934, S. 80) und Railway Gazette von I. S. Lascelles (26. 4. 1935).

der Bedingungen, nach denen sich die Schiffahrt der Wasserstraßen bediente, erwünscht sei.

Diese beiden beim Schiffahrtsverkehr genannten nachteiligen Faktoren waren beim Motorstraßenverkehr nicht vorhanden. Da außerdem dieser Verkehr in bestimmten Fällen noch Vorteile dem Schienenverkehr gegenüber besaß (der intensivere Haus-Haus-Verkehr mit den in vielen Fällen weniger Umladungen), ist es nicht zu verwundern, daß auf diesem Gebiet während vieler Jahre die Gegensätze an Bedeutung gewannen, die Interessengruppen scharfe Stellung gegeneinander nahmen und die Wissenschaft sich fortwährend damit beschäftigte.

Da ich beabsichtige, hauptsächlich die Straßenkosten des Motorverkehrs in den Niederlanden in Betracht zu ziehen, will ich absehen von den Gesichtspunkten, von denen aus die Frage in Deutschland und anderwärts behandelt wurde, und mich mit dem Zustand in den Niederlanden beschäftigen, wobei es jedoch nötig sein wird, ab und zu auf ausländische Verhältnisse zu verweisen.

## II.

Ehe man eine Berechnung der Rentabilität des Straßenverkehrs gibt, wird man im klaren sein müssen über die Grundsätze, die unter I. auseinandergesetzt wurden. An erster Stelle kann gefragt werden, ob es billig ist, daß überhaupt für die Benutzung von Verkehrswegen von der Behörde eine Vergütung verlangt wird. Oder ob es wünschenswert ist, daß die Verkehrswege als Besitz der Gemeinschaft zur Förderung der Wohlfahrt unentgeltlich jedem zur Verfügung gestellt werden. Die letzte Frage ist wohl bejahend beantwortet, aber aus praktischen Gründen ist die sich aus dieser Antwort ergebende Konsequenz nirgends gezogen worden. Denn es ging um hohe Geldbeträge und — wenigstens zum Teil — um die Vermeidung unwirtschaftlichen Wettbewerbs. Im Vordergrund muß also stehen, daß in allen Ländern theoretisch und praktisch die Erhebung von Vergütungen für die Straßenbenutzung in zustimmendem Sinne beantwortet wurde; die in der Vergangenheit vorhanden gewesenen Zölle und die noch bestehenden bilden hierfür ein Beispiel. Als es noch keinen Motorverkehr von Bedeutung gab, erkannte kein geringerer als Adolf Wagner schon das Daseinsrecht von dergleichen Vergütungen<sup>1</sup>. In diesem Zusammenhang ist es interessant zu sehen, wie man Ende 1899 in den Niederlanden beschloß, die Zölle auf den Reichsstraßen (und Reichskanälen) abzuschaffen, ohne daß eine andere Abgabe an ihre Stelle trat. Der Verkehr wurde entlastet, eine Stempelgebühr, die mit dem Verkehr nichts zu tun hatte, mußte den Einnahmeausfall ersetzen!

Zweitens: wenn man nach den allgemeinen Auffassungen eine Vergütung für die Straßenbenutzung fordert, ist es dann billig oder erwünscht, mit den jährlichen Anlage- und Verbesserungskosten diejenigen zu belasten, die jetzt die Straßen benutzen, oder ist es zu empfehlen, die in den Straßen festgelegten Kosten als Kapitalbesitz der Straßenverwalter anzusehen, da auch die Nachkommen daraus ihren Nutzen ziehen können, so daß es genügen würde, die Verbraucher eine Vergütung der Rente und Ablösung des in die Straßen gesteckten Kapitals aufbringen zu lassen, zuzüglich der Unterhaltungskosten?

Für beide Standpunkte läßt sich etwas sagen. Die Frage wurde dann auch den Umständen nach verschieden beantwortet, was in der Praxis zum Ausdruck kam. Wurde z. B. ein kostspieliger Bau von Autostraßen in schnellem Tempo für nötig befunden, so daß der heutigen Generation zu schwere Lasten auferlegt wurden, wenn man sie jährlich für die angelegten Beträge aufkommen lassen wollte, dann wurde dem Bau von Straßen

<sup>1</sup> Adolf Wagner: Finanzwissenschaft, 2. Teil, 1890, S. 129.

eine Kapitalrechnung zugrunde gelegt<sup>1</sup>. Wo jedoch die Anlagearbeiten in gemäßigttem Tempo stattfanden, da wurde als Finanzierungstyp die jährliche Kostendeckung gewählt. Man vermied bei letzterem eine Verschiebung der Straßenschuld in die Zukunft, da diese Schuld als von problematischem Wert angesehen wurde. Der schnelle Fortschritt der Technik der Motorfahrzeuge wie der des Straßenbaus ließ eine Straßenfinanzierung auf lange Zeit als unerwünscht erscheinen; die finanziellen Schwierigkeiten, in welche ehemals gut lohnende Eisenbahnen infolge ihrer hohen Kapitallasten durch die strukturellen Änderungen im Verkehr geraten sind, mahnten in dieser Hinsicht zur Vorsicht. Aus diesem Grunde ist es zu erklären, daß man in den Niederlanden solange als möglich an der Idee festgehalten hat, jedenfalls für die Reichsstraßen, jährlich die laufenden Ausgaben aus den Einnahmen zu bezahlen und so wenig wie möglich zu Anleihen auf kurze oder lange Frist überzugehen. Sobald man in schnellerem Tempo bauen wollte, gab das Reich Barvorschüsse, für die der Straßensfonds Rente zahlte und den Charakter von Anleihen trugen. Später (1935), bei der Errichtung des Verkehrsfonds, wurden die dadurch entstandenen Schulden von diesem Fonds übernommen, während der eingeschlagene Weg von Rente tragenden Vorschüssen weiter begangen wurde. Im Verkehrsfondsetat für das Jahr 1936 wurde ein gewisser Teil der Kosten auf die Kapitalrechnung geschrieben; seitdem ging man damit weiter (für 1938 f. 5 733 000 auf den gewöhnlichen Dienst, f. 20 000 000 auf die Kapitalrechnung<sup>2</sup>). Gegen diese Finanzierungsart wurden von verschiedenen Seiten, u. a. vom ehemaligen Generalschatzmeister Dr. Dr. A. v a n D o o r n i c k, ernsthafte Bedenken vorgebracht<sup>3</sup>. Auch die unteren Organe wie Provinzen, Gemeinden usw. finanzierten den Straßenbau schon in viel früheren Zeiten aus Anleihen<sup>4</sup>, wobei oft das eine durch Rentenzahlung und -ablösung entstandene Loch durch ein anderes gestopft wurde. Wie später noch gezeigt werden soll, ist es dadurch für einen Außenstehenden beinahe unmöglich, sich selbst bei äußerster Anstrengung ein Bild zu machen von dem finanziellen Stand der Dinge bei den unteren Behörden.

Eine dritte Frage, die auftritt, ist folgende: Darf ein Teil der gegenwärtigen und zukünftigen Straßenkosten, sogar wenn man das Prinzip der vollständigen Kostendeckung der Wege anwendet, auf die Allgemeinheit abgeschoben werden? Und wenn ja, welcher Teil?

M. E. ist das erstere sicherlich der Fall. So wie die Kanäle nicht nur zum Bedarf der Schifffahrt angelegt worden sind, sondern auch in vielen Fällen der Entwässerung und Bewässerung dienen, so kann man unterstellen, daß die gewöhnlichen Straßen der Beförderung von bespannten und unbespannten Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern dienen, wenn auch gleichzeitig festgestellt werden muß, daß die Zahl der Fahr-

<sup>1</sup> Für Deutschland wird die Finanzierungsart kurz und deutlich formuliert in einem Beitrag zu der Drucksache 94 der Internationalen Handelskammer: „Straßenverwaltung und -finanzierung in fünfzehn Ländern“ (1937), verfaßt vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. T o d t. Besonders deutlich ist die frühere Finanzierungsweise von Dr.-Ing. H. R i e p e r t beschrieben in der Broschüre: Die Finanzierung des deutschen Straßenbaus (Ausgabe der Intern. Handelskammer, 1930).

<sup>2</sup> Der Gulden kann hier und im folgenden umgerechnet werden in den Vorkriegswert von 1,66 RM. Über die Fonds schrieb ich ausführlich in „Großdeutscher Verkehr“ Heft 23/24 Jahrgang 1941 S. 630 ff. Auch Abschnitt IV.

<sup>3</sup> De Economist 1937, S. 774.

<sup>4</sup> Es ist also auch darum nicht ganz richtig, was der frühere Generaldirektor des Wasserbaues, Dr.-Ing. J. R i n g e r s, in der Drucksache 94 der Internationalen Handelskammer „Straßenverwaltung und Finanzierung in fünfzehn Ländern“ (1937) schrieb: „Sieht man von den Zuschüssen des aus Anleihen gespeisten Arbeitsfonds ab, so sind in den Niederlanden die Straßen bisher ausschließlich mittels Steuern finanziert worden“ (S. 92).

zeuge und Fußgänger im Laufe der Jahre bedeutend abgenommen hat, während demgegenüber für die an Zahl stark zugenommenen Radfahrer oftmals besondere Radfahrwege angelegt werden mußten. Hieraus läßt sich erkennen, daß aus diesen Grunde das alte Wegenetz für die Fußgänger usw. nicht sehr an Bedeutung gewonnen hat. Denkt man über diese allgemeine Antwort etwas tiefer nach, dann ist es einleuchtend, daß in dieser Hinsicht nicht alle öffentlichen Wege über einen Kamm geschoren werden dürfen und daß ein Unterschied gemacht werden muß zwischen den für den nicht-motorisierten Verkehr an Bedeutung abnehmenden Landstraßen und den Stadtstraßen, auf denen der Fußgängerverkehr usw. durch das Anwachsen der Stadtbevölkerung somit einen sehr wichtigen Faktor darstellt. Ferner dienen die gewöhnlichen Straßen u. a. oft der Anlage von Licht- und Wasserleitungen, Telephonleitungen usw., die mit dem Verkehr nichts zu tun haben. Man faßt all die erwähnten Aufwendungen gelegentlich zusammen unter dem Namen „community use“ und bringt diese dann m. E. nach nicht zu Unrecht zu Lasten der Gemeinschaft, nämlich des allgemeinen Steuerzahlers. Bei der Feststellung des Betrages, welcher Teil der Allgemeinheit zur Last gelegt werden darf, muß man, wenn man die Kosten des ausgesprochenen Motorverkehrs annähernd berechnen will, diese Kosten für „community use“ kennen.

Eine vierte Frage ist, ob man bei der Berechnung der Kosten das Kapital in Rechnung stellen darf — wenn dies einigermaßen genau zu berechnen wäre —, das in dem Augenblick in das Straßennetz gesteckt war, in dem ein neues Verkehrsmittel, das Auto, darauf seinen Einzug hielt? Hierauf hat man in verschiedenem Sinne geantwortet. Über das „Erbe aus der Vergangenheit“ hat man sehr viel diskutiert. Am einfachsten hat es sich 1932 die englische Kommission-Salter gemacht, indem sie in dem übrigens zu Recht berühmten Report of the conference on rail and road transport in Punkt 48 (S. 16) als feststehend annahm, daß hierfür ein gewisser Betrag in Rechnung gestellt werden müsse — „the legacy from the past“ — ohne ihn jedoch zu berechnen und ihn einfach fallen zu lassen gegen „the community use“, wie dies in den Punkten 38 bis einschl. 47 im genannten Bericht umschrieben ist<sup>1</sup>. Diese Gleichstellung von zwei im Wesen vollkommen verschiedenen Größen, ganz allein weil sie schwer zu berechnen sind, entbehrt jeder redlichen Grundlage. Einfacher noch dachte der Unterausschuß der Nederlandsche Centrale Commissie voor Advies en Bijstand voor het Verkeersfonds (Zentral-Kommission zur Beratung und Unterstützung des Verkehrsfonds, C. C. V.), worüber noch näher gesprochen werden muß, der 1938 einen Verslag over de Kosten van den Weg (Bericht über die Straßenkosten)<sup>2</sup> herausgab. Hier wird nämlich auf S. 21 dargelegt, daß die älteren Wege „ziemlich gut“ waren und daß deren Benutzung in früherer Zeit denjenigen, die die Kosten nicht aufbringen konnten (!) nicht verweigert (!) werden konnte, so daß die Behörde wohl verpflichtet war, diese Wege dem fast allein vorkommenden örtlichen Verkehr unentgeltlich zur Verfügung zu stellen (!). Im Zusammenhang mit der Tatsache, daß „die Verbesserung eines bestehenden Weges oft teurer ausfallen wird als die Anlage eines neuen“, wird dann, ohne diese Behauptung durch Zahlen zu belegen, gefolgert, daß man das ganze Erbe aus der Vergangenheit als Geldfaktor vernachlässigen dürfe. Die Unrichtigkeit dieser Auffassung ergibt sich daraus daß gleich nach dem gewagten Schluß folgt: „Dies alles beseitigt nicht, daß man s i c h e r

<sup>1</sup> Bericht vom 29. 7. 1932, vom Englischen Verkehrsministerium (Ministry of Transport) herausgegeben durch His Majesty's Stationary Office, London: 'We consider that the total constitution payable by all classes of mechanically propelled vehicles, wether in the form of licence duty or petrol duty, should be equal to the current expenditure of the roads, without net addition or reduction in respect of the above two items' — „legacy from the past“ und „community use“. (S. 17).

<sup>2</sup> 's-Gravenhage: Allgemeine Landesdruckerei, 1938.

vor höhere Kosten zu stehen gekommen wäre, wenn man 1920 — das Anfangsjahr der Berechnungen — ein vollständig neues Netz von primären, sekundären und tertiären Straßen hätte bauen müssen, das einen gleichen Umfang und eine gleiche Zweckmäßigkeit hat, wie das, was jetzt angelegt wird unter Verwendung wenigstens eines Teiles der alten Straßen.“ Wenn diese letztere Behauptung wahr ist, dann hätte der genannte Unterausschuß wenigstens die mit dem Umbau zusammenhängenden Mehrkosten in Rechnung stellen müssen, was er jedoch nicht getan hat.

Auf ähnliche Schwierigkeiten, wie oben umschrieben, ist man überall gestoßen, wo man versuchte, sich ein Bild zu machen von dem Abzug, der für die allgemeine Benutzung der Straßen von den Gesamtkosten gemacht werden durfte, sowie von dem Preis, wofür die „alten“ Straßen zu Lasten des Kraftverkehrs gebracht werden mußten. Dem ist es wahrscheinlich zuzuschreiben, daß in einer Schweizer Untersuchung von beiden Begriffen keine Rede ist und einfach die Ausgaben für die Straßen neben die Einnahmen gestellt werden, um durch Abzug festzustellen, was das Straßennetz während einer bestimmten Zeit die Gemeinschaft gekostet hat<sup>1</sup>. Im folgenden soll festgestellt werden, ob — und wenn ja, inwiefern — in den Niederlanden obenstehende Begriffe berücksichtigt werden müssen.

### III.

Wie schwierig es auch ist, Klarheit in die Grundsätze und Zahlengruppierungen zu bekommen, so soll dies doch kein Grund sein, den besprochenen Teil der Frage der festen Kosten der Verkehrsbetriebe, hier insbesondere des Straßenverkehrs, auf sich beruhen zu lassen. Auf die eine oder andere Art wird man untersuchen und zur Klarheit kommen müssen, welche geldlichen Kosten der moderne Straßenverkehr (durch das Auto) für die Gemeinschaft mit sich bringt, andererseits welche in Geld auszudrückenden Vorteile dadurch den Behörden zugute kommen. Eine andere Frage ist natürlich, ob die Behörden hierin nach einer ausgeglichenen Rechnung streben müssen, mit anderen Worten: ob die verschiedenen Verkehrszweige unter Berücksichtigung der oben genannten zweiten und dritten Frage ihre Kosten ganz werden decken müssen. Diese Frage soll jetzt noch nicht behandelt werden. Der Übersichtlichkeit der Berechnungen zuliebe wird, wie schon in I. im allgemeinen auseinandergesetzt wurde, eine Rechnung — ein Konto-Finto — aufgestellt in dem Sinne, daß vollständige Kostendeckung der Straßen stattfinden soll.

So hat die niederländische Regierung das Problem auch aufgefaßt, als der ehemalige Minister van Waterstaat (Minister für öffentliche Arbeiten) 1935 die Zentral-Kommission zur Beratung und Unterstützung des Verkehrsfonds (C. C. V.), von der oben gesprochen wurde, um ein Gutachten bat, ob die damals bestehenden Abgaben die Kosten der Straßen deckten. Und so faßte die C. C. V. ihre Aufgabe auch auf, als sie am 21. Dezember 1935 einen Ausschuß einsetzte, der folgende zwei Fragen beantworten sollte:

1. Nach welcher Methode müssen die Straßenkosten berechnet werden?
2. Genügen die heutigen Abgaben, um die nach der betreffenden Methode berechneten Kosten zu decken?

Ferner wurde bei der Erteilung des Auftrages noch angedeutet, daß der Ausschuß nicht die Frage zu beantworten habe, ob es nötig sei, daß die für die Straßen aufgewandten Kosten gedeckt würden.

Innerhalb dieses Ausschusses traten von Anfang an zwei Strömungen auf, von denen die eine, bewußt oder unbewußt, die zweite Frage im voraus bejahend beant-

<sup>1</sup> Die öffentlichen Ausgaben für die Schweizer-Straßen 1931—1935, Heft 83 der „Statistische Quellenwerke der Schweiz“, Bern 1938.

worten wollte und darum nach einer dazu führenden Berechnungsmethode suchte, während die andere sich bemühte, eine möglichst rationelle Methode anzugeben, um dann die Resultate der darauf aufgebauten Untersuchung näher zu prüfen. Es bedarf keiner Erörterung, daß die erste Methode, die die der größten Mehrheit war, zu allerlei Gedankenfehlern führen mußte, die auf das Endergebnis ihren verhängnisvollen Einfluß geltend machten. Zur Bestätigung dieser Meinung — weiter um die Methode der Minderheit, vertreten durch den Schreiber dieser Abhandlung, näher zu beleuchten — sei hier folgendes angeführt:

Obwohl der Ausschuß meinte, daß unter Straßenkosten verstanden werden müsse „der Teil der Straßenkosten, die der Motorverkehr mit sich bringe“ (S. 10 des Berichtes) — eine These, die allgemein unterschrieben wurde, weil sie ausging von dem Prinzip der vollen Kostendeckung —, wich er später davon ab mit der Meinung, „daß keine einzige Betriebsform oder Erholungsart (?) vernünftigerweise verlangen kann, daß ihre Abgaben im ganzen verwandt oder abgewogen werden für bzw. gegen die Kosten der Maßnahmen der Behörden, die in ihrem ausschließlichen und besonderen Interesse getroffen werden.“ Auf Grund dieses Gedankenganges, der im Widerspruch stand zu dem oben genannten allgemeinen Grundsatz der vollen Kostendeckung, wurden die Ausgaben für den Motorverkehr in zwei Gruppen geteilt: 1. die Ausgaben, die die Behörden für den Motorverkehr machten in dem Maße, wie sie es im allgemeinen unter gleichartigen Umständen auch für andere Betriebsarten und Erholungsarten (?) taten, und 2. die Kosten, die darüber hinaus gingen (S. 12). Es wird jedem Vorurteilslosen klar sein, daß die „gleichartigen Umstände“ bei anderen Betriebsformen usw. von 0—100 vH auseinanderlaufen, so daß, wenn dazu noch der schwebende Begriff „im allgemeinen“ angewandt wird, jeder feste Maßstab wegfällt und die Berechnungen, die darauf basiert sind, jeden Wertes entbehren. Die gemachten Fehler werden noch vergrößert dadurch, daß auch die Erträge der auf dem Motorverkehr lastenden Abgaben geteilt werden in „normale“ und „besondere“ Abgaben, wobei unter dem letzteren Begriff derjenige Teil der Abgaben gebracht wurde, der hinausging über die Beträge, die „im allgemeinen und in ähnlichen Fällen von anderen Formen von Betrieb und Erholung (?) erhoben wurden“. Beide Grundsätze, sowohl die für die Ausgaben als für die Einnahmen des Verkehrs, sollen hier nach unter V und VI noch näher spezifiziert werden.

Wenn diese „Allgemeinheiten“ und „ähnliche Fälle“ bei Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang miteinander stünden, könnte vielleicht noch ein logischer Schluß gezogen werden. Da dieser Zusammenhang jedoch gänzlich fehlte und dies zu vollständig willkürlichen Abzugsprozentsätzen der Lasten wie der Einnahmen führte, beruhte der ganze Bericht auf einem der sonderbarsten, unlogischsten Gedankenfehler, die in der verkehrswissenschaftlichen Weltliteratur vorkommen, und es wurden die Schlüsse, wie näher gezeigt werden soll, auch vollständig falsch gezogen.

Das Ergebnis, zu dem der Ausschuß kam, nämlich daß die besonderen Einnahmen die besonderen Ausgaben um etliche Millionen überschritten, kann darum nicht übernommen werden. Dieses Urteil will ich noch näher beleuchten, aber schon hier möchte ich die Untauglichkeit der Methode des Ausschusses kennzeichnen. Vergebens habe ich damals als Mitglied des Ausschusses darauf sowie auf andere hier vorläufig weniger zur Diskussion stehende Gedankenfehler hingewiesen. Ich stellte dem eine andere Auffassung gegenüber, die ich im folgenden als Berechnungsmethode näher entwickeln werde.

Wenn man festhält am Grundsatz des Ausschusses — der jedoch, wie erwähnt, später vom Ausschuß fallen gelassen wurde — daß unter den von dem Minister van Waterstaat erfragten Straßenkosten der Teil der Gesamtkosten verstanden werden muß, der aus dem Motorverkehr entsteht, so muß bei einer Berechnung bekannt

sein: a) der Gesamtbetrag der Straßenkosten, b) der Betrag der Straßenkosten, der dem Motorverkehr nicht zuzuschreiben ist. Der Unterschied zwischen a und b ist dann der in der obengenannten ministeriellen Fragestellung gesuchte Betrag. (Über eine gewisse Indexziffer, die bei b) in Ansatz gebracht werden muß, soll noch näher gesprochen werden.)

Der Betrag unter a) muß aus den Rechnungen der Organe zu finden sein, die die Straßenverwaltung ausüben; der unter b) wird schwieriger zu finden sein. Man kann den Betrag b) jedoch ungefähr berechnen, wenn man feststellt, was in einem bestimmten Jahre, als der Motorverkehr noch keinen nennenswerten Einfluß auf die Straßenkosten ausübte, ausgegeben wurde.

Auf diese Art erhält man die Gesamtstraßenkosten für einen bestimmten Zeitraum — als solchen nahm der Ausschuß der C. C. V. die Jahre von 1920 bis einschließlich 1935 an, also eine 16 jährige Periode —, vermindert um die Gesamtausgaben in derselben Zeitspanne, die nicht mit dem Motorverkehr zusammenhängen, und die ich die Anfangsausgaben, die „initialen“ Ausgaben, nennen möchte.

Erhält man auf diese Art die *g a n z e n*, auf dem modernen Straßenverkehr lastenden *A u s g a b e n*, dann muß man der Billigkeit halber auf die andere Seite der aufzumachenden Rechnung die *g e s a m t e n* aus dem Motorverkehr in die öffentlichen Kassen fließenden *E i n n a h m e n* zugunsten des Motorverkehrs stellen, d. h. nicht allein die Erträge, die der Gesetzgeber als Zwecksteuer anwies, um daraus die Kosten der Straßen zum Teil zu bestreiten, sondern alle Abgaben, ohne irgendeinen Abzug ungewisser Prozentsätze; natürlich keineswegs die Einnahmen aus Zwecksteuern, die mit dem Motorverkehr nichts zu tun haben, wie z. B. die Fahrradsteuer. *A l l e n A u s g a b e n a m i n u s b* müssen der Billigkeit wegen alle Einnahmen mit ihrem vollen Betrag gegenüber gestellt werden. Es wird hier näher angegeben werden, welche diese Einnahmen sind. Bezeichnet man  $a-b$  mit *A* und die totalen Einnahmen mit *B*, dann wird  $A-B$  schließlich den Betrag bilden, der positiv oder negativ ausfallend, den Überschuß oder den Fehlbetrag des Motorverkehrs darstellt.

Für dieses straffe, konsequente Prinzip, das wohl die Methode Reitsma genannt wurde, obwohl es im wesentlichen nichts anderes war als die Durchführung des Prinzips der vollen Kostendeckung, habe ich jedoch innerhalb des Ausschusses keinen Anhang finden können. Es kommt also nicht zum Ausdruck in dem *B e r i c h t*, der 1938 im Druck erschien, nachdem ich aus Gesundheitsgründen aus dem Ausschuß ausgetreten war, für den ich also keinerlei Verantwortung trage. Wohl aber entwickelte ich meinen Standpunkt in der Zeitschrift „*De Opbouw*“<sup>1</sup> (Der Aufbau). Auf diese Betrachtung folgte keine einzige sachliche Widerlegung von der Seite der Gegner; ebensowenig geschah dies in den Sitzungen des Ausschusses. An sich ist dies kein Beweis der Richtigkeit meines Standpunktes. Wohl ist es ein Hinweis, daß die von mir entwickelten Ideen doch nicht so einfach zu widerlegen waren. Bevor ich zur Besprechung zunächst der Kosten (Abschnitt V), dann der Erträge (Abschnitt VI) der von mir propagierten Methode übergehe, sei gesagt, daß der spätere sogenannte *O n t a r i a - R e p o r t* vom Dezember 1938 denselben Gedankengang enthält, insofern, als dem Motorverkehr alle Straßenkosten in Rechnung gestellt werden (vermindert um 3 Dollar je Einwohner), welche zu Lasten der

<sup>1</sup> Im Januar- und Februar-Heft 1938; der Artikel hieß „*Beginselen van Wegenfinanciering in Nederland*“ (Finanzierungsgrundlagen für den Straßenbau in den Niederlanden) (S. 287 ff. und 331 ff.). Er wurde durch „*De Rijwielbelasting als bestemmingsheffing voor het motorverkeer*“ (Die Radfahrsteuer als Zwecksteuer für den Motorverkehr) (Juniheft 1938) und „*De benzinebelastingen als algemeene fiscale heffing en als bestemmingsheffing voor het autoverkeer*“ (Die Benzinsteuer als allgemeine fiskalische Steuer und als Zwecksteuer für den Motorverkehr) (Oktober 1938) fortgesetzt.

allgemeinen Besteuerung gehen als Vergütung für die „social necessity value“, die mit der „community use“ des früher erwähnten englischen *S a l t e r - R e p o r t* zu vergleichen ist.

Weiterhin sei noch hingewiesen auf den sogenannten „Basic Period Plan“, der von Prof. *B r e e d*, Ingenieur *C l i f f o r d O l d e r* und Prof. *W. S. D o w n s* im Januar 1939 entwickelt wurde<sup>1</sup> und der im großen und ganzen übereinstimmt mit der vom Verfasser dieses Aufsatzes einige Jahre früher verteidigten Methode. *B r e e d*, *O l d e r* und *D o w n s* rechnen den Betrag, der 1921 und früher in Wegen und Straßen festgelegt war, als „the social or community requirement“, was mit dem Begriff der „community use“ große Übereinstimmung zeigt. (Siehe Fußnote 2 des VII. Abschnittes.)

#### IV.

Um eine Einsicht in die Verwaltung und Finanzierung der niederländischen Straßen zu bekommen, ist es notwendig, über die Periode 1920 bis einschl. 1935, die zuerst betrachtet werden soll<sup>2</sup>, eine ganz kurze Übersicht zu geben.

Wie in Deutschland früher die Verwaltung bei den Ländern, den Provinzen, den Kreisen und den Gemeinden lag, war sie in den Niederlanden dem Reich, den Provinzen und den Gemeinden übertragen, außerdem in einigen Fällen den Wassergenossenschaften, Vereinigungen und Privatpersonen.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts erhielten diese Körperschaften ihre Einnahmen zur Bestreitung der betreffenden geringen Ausgaben hauptsächlich aus den Straßenzöllen. Für die *R e i c h s s t r a ß e n* wurden diese Zölle 1900 (zugleich mit denen auf den Reichskanälen) abgeschafft. Von dem Zeitpunkt an wurden die Reichsstraßen also den Benutzern ohne Entgelt zur Verfügung gestellt. Ein wichtiger Beweggrund für diese Maßnahme war der Umstand, daß die Erhebungskosten der Zollgelder einen bedeutenden Teil des Ertrages verschlangen und daß die Zölle Verkehrshemmnisse darstellten. Ab Anfang 1900 bezahlte die Reichskasse also alle Ausgaben für Anlage, Verbesserung und Unterhaltung der Reichsstraßen. Die *A n l a g e* und die *V e r b e s s e r u n g* kosteten 1901 nur noch fl. 88 000, um langsam zu sinken auf fl. 33 500 in 1905 und später wieder etwas zu steigen. Von 1909 bis einschließlich 1917 beliefen sich die Kosten auf fl. 798 000; in dieser Zeit trat 1915 plötzlich eine Zahl von fl. 1 338 000 auf. In den Jahren 1918 und 1919 bewegte sich die Ausgabenziffer um den Betrag von rund fl. 800 000. Die *U n t e r h a l t u n g s k o s t e n* erhöhten sich in den Jahren 1908 bis einschließlich 1918 langsam von fl. 609 500 auf fl. 889 000, um dann 1919 unter dem Druck der stets stärkeren Klagen des Motorfahrers (und wegen der höheren Materialkosten) auf fl. 1 582 000 zu steigen. Die Ausgaben von 1920—1935, getrennt nach Anlage und Verbesserung einerseits und Unterhaltung andererseits, sind in einer Tabelle in Abschnitt V zusammengestellt.

Es ist nicht zu verwundern, daß die oben genannten älteren Zahlen uns jetzt lächerlich klein vorkommen, obwohl sie ohne den Motorverkehr mehr als genügend gewesen wären, um ein den Ansprüchen entsprechendes, in ausgezeichnetem Zustand gehaltenes Straßennetz zu schaffen und zu unterhalten. 1920 war dies jedoch schon ganz anders geworden. Mit Recht wies die Autowelt fortwährend auf die Schwierigkeiten hin, die sie beim Verkehr empfand. Der Verein „*Het Nederlandsche Wegencongres*“ machte sich zum Dolmetscher der Kläger, wobei er gleichzeitig den Weg angab, der beschritten werden mußte, um zu besseren Zuständen zu gelangen. Die Regierung schloß sich in der

<sup>1</sup> *H i g h w a y C o s t s: A study of Highway Costs and Motor Vehicle Payments in the United States.* 30. I. 1939.

<sup>2</sup> Über das Wichtigste der Regelung nach dem Jahre 1935 soll hiernach und in Abschnitt VII berichtet werden.

Hauptsache den Vorschlägen des genannten Vereins an. Das Jahr 1926 brachte einen Wendepunkt in der Geschichte der Straßenpolitik, weil in diesem Jahr der sog. „Straßenfonds“ eingerichtet wurde, aus dessen Einnahmen nach dem aufgestellten Reichsstraßenplan 1926 die Kosten der Reichsstraßen, d. h. der sog. primären Wege (rund 3000 km) und z u m T e i l die der Provinzen (sekundäre Wege, rund 4000 km) bestritten werden sollten. Den Gemeinden wurde nur eine kleine Summe zugewiesen für die Straßenteile, die einen Teil der Durchgangsstraßen bilden sollten (sog. „Traversen“). Den Provinzen wurden anfänglich 30 vH, seit 1932 35 vH (und seit 1937 40 vH) der Erträge aus dem Straßenfonds (seit 1935 „Verkehrsfonds“) zugewiesen; diese Beträge wurden nach einer verwickelten Formel auf die 11 Provinzen verteilt.

Die Einnahmen des Straßenfonds bestanden ursprünglich aus einem „Reichsbeitrag“, der in den Jahren 1927 bis einschließlich 1935 fl. 2 872 000, fl. 5 274 000, fl. 5 089 000, fl. 5 000 000, fl. 4 000 000, fl. 4 000 000, fl. 1 750 000, fl. 600 000, fl. 600 000 betrug; bei der Einrichtung des Verkehrsfonds 1935 fielen diese Beiträge fort.

Ferner sind als Einnahmen anzuführen die Erträge aus 1. der sog. „Straßensteuer“, die die Motorfahrzeuge nach dem Gewicht belastete, und 2. der „Fahrradsteuer“, die hierdurch zur Zwecksteuer gestempelt wurde. Die Erträge der beiden Steuern wurden ursprünglich auf je fl. 6 000 000 berechnet. Langsam wuchsen diese Erträge an durch die Zunahme des Motorverkehrs und der Fahrräder. 1934 waren diese Einnahmen auf fl. 15 000 000 bzw. fl. 7 500 000 gestiegen.

Ferner wurden noch verzinsliche Vorschüsse aus der Reichskasse dem Straßenfonds zugewiesen, um schneller arbeiten zu können. Diese Vorschüsse bildeten einen Schuldenposten in der Rechnung und waren später zurückzuzahlen.

Der Wunsch, den Verkehr mehr als eine Einheit zu betrachten, führte 1935 zur Aufhebung des Straßenfonds und zur Schaffung eines V e r k e h r s f o n d s (Gesetz vom 6. 10. 1934). Auf dessen Debetseite kam der Reichsbeitrag nicht mehr vor. Die Einnahmen für das Kapitel „Straßen“ dieses Verkehrsfonds bestanden aus den Erträgen der „Motorfahrzeugsteuer“, die die „Straßensteuer“ ersetzte, und der „Fahrradsteuer“<sup>1</sup>. In den Jahren 1934 und später wurden beide Fonds noch gespeist aus Beiträgen des sog. „Werkfonds“ (Arbeitsfonds), der zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit eingeführt war und der seine Einnahmen aus Anleihen enthielt. Die Schuld des Straßenfonds, die durch die Reichsvorschüsse entstanden war (fl. 13 547 000 für Brückenbauten), wurde vom Verkehrsfonds übernommen. Bei der Einführung des Verkehrsfonds wurde festgestellt, daß ein gewisser Minimumbetrag, der aus der bedeutend erhöhten Motorfahrzeugsteuer herrührte, eigens für die Straßenverbesserung bestimmt sei und nicht dienen solle zum Ausgleich von Fehlbeträgen bei anderen Verkehrszweigen.

Aus Vorstehendem wird ersichtlich, daß der Straßenfonds und (später) der Verkehrsfonds nicht einmal ein annäherndes Bild von dem Betrag geben, der für das niederländische Straßennetz verwandt wurde und wird. In den Rechnungen der genannten Fonds sind nur die Einnahmen des R e i c h e s einbegriffen, und was die Ausgaben betrifft, die des Reiches und t e i l w e i s e die der Provinzen. Der Ausgabeposten dient also nur zur Verbesserung und zum Unterhalt der primären Straßen und eines Teiles der sekundären Straßen.

Außer der obengenannten „Straßensteuer“, später „Motorfahrzeugsteuer“, wurde k e i n e i n z i g e r Ertrag, der aus dem Motorverkehr stammte, in den Straßen- bzw. Verkehrsfonds eingezahlt. Die Benzinststeuer u. a. kam ausschließlich den allgemeinen

<sup>1</sup> Ein Versuch, diesen Einnahmeposten durch Erhöhung der Fahrradsteuer von fl. 2,50 auf fl. 3,— pro Fahrrad zu steigern, scheiterte am Widerstand der Zweiten Kammer der General-Staten. (Dies bedeutete eine kleinere jährliche Einnahme von fl. 1 400 000 auf die die Regierung gerechnet hatte.)

Landesmitteln zugute. Hieraus ersieht man, daß der Straßenfonds ebensowenig wie der Verkehrsfonds eine Übersicht der Einnahmen aus dem Straßenverkehr gibt. Diese Unvollständigkeit tritt noch schärfer ins Licht dadurch, daß die Verpflichtung der Unterhaltungspflichtigen zur Kostentragung für rd. 18 000 km sog. tertiärer Straße bestehen blieb (ein kleiner Teil der Kosten wurde vom Motorverkehr in Form von Zöllen getragen); die Stadtgemeinden waren wie vordem für die Aufbringung der Kosten von Straßen, Plätzen, Brücken fast ganz auf eigene Mittel angewiesen.

Oben wurde schon angedeutet, daß die Provinzen im Anfang im allgemeinen für die sekundären Straßen sorgen mußten. Ihre Ausgaben gingen im Laufe der Jahre gewaltig in die Höhe, während die Netto-Einnahmen aus den Zöllen nicht entsprechend stiegen. Auch später wurde ihnen noch nicht genügend geholfen durch die Beiträge aus dem Straßen- bzw. Verkehrsfonds. Sie hatten in einigen Fällen jedoch schon vor 1926 selbst nach Mitteln gesucht, um sich selbst zu helfen; seit dem Inkrafttreten des Straßenfonds waren sie hierzu um so mehr genötigt, als durch das Gesetz gleichzeitig die provinziellen Straßenzölle beseitigt wurden und deren ziemlich geringer Nettoertrag ausfiel.

Auf alle provinziellen Regelungen kann ich nicht ausführlich eingehen. Ganz kurz sollen sie nachfolgend besprochen werden.

In der Provinz Groningen wurde 1921 eine provinzielle Wegegeldsteuer eingeführt, durch die auch der Kraftwagen getroffen wurde; letzteres dauerte bis zum 1. Mai 1927. 1923 wurde ein provinzieller Straßenplan aufgestellt; die Provinzialstraßen mit einer Länge von 300 km sollten in 12 Jahren aus den Erträgen der Wegegeldabgaben, ergänzt durch allgemeine provinzielle Mittel, verbessert werden. Als das Reichsstraßensteuergesetz 1926 in Kraft trat, wurde ein provinzieller Straßenplan 1927 entworfen, demzufolge 361 km der bestehenden Straßen verbessert und 3 km neue Straßen angelegt werden sollten. Nach dem provinziellen Straßenplan 1932 waren rd. 314 km Straßen zur Verbesserung vorgesehen.

Von den nach dem Straßenplan 1927 auszubessernden Straßen waren 141 km bei anderen Stellen als bei der Provinz in Verwaltung und Unterhaltung. Die Provinz übernahm diese Straßen nicht, zahlte den Unterhaltungspflichtigen aber eine Summe aus, die sie durch die Beiträge aus dem Reichsstraßenfonds bekommen hatte.

Die Straßenverwalter nahmen, um die Kosten zu decken, oft Anleihen auf, die eine Umlaufzeit von 15 Jahren hatten und 1935 einen Betrag von fl. 2 802 000 ausmachten.

Die Provinz Friesland hatte nur einige neue Straßen selbst in Verwaltung. Sie gab jedoch seit 1911 den eigentlichen Verwaltern Zuschüsse für die Anlage und Verbreiterung von Straßen bis zu einem Maximum von  $\frac{1}{3}$  (später  $\frac{1}{4}$ ) der Kosten für Verbreiterung. Auf dem provinziellen Straßenplan von 1927 kommen keine eigentlichen Provinzialstraßen vor; er umfaßt die Verbesserung der Straßen, die von Gemeinden, Wassergenossenschaften und anderen verwaltet und unterhalten wurden. Dieser Straßenplan 1927 betraf die Verbesserung von rd. 425 km Straßen und die Anlage von 12 km neuer Straßen. Die Kosten wurden auf fl. 13 700 000 geschätzt, die zu 60 vH aus den Einnahmen des Reichsstraßenfonds, zu 20 vH aus den von den Provinzen beschafften Mitteln und zu 20 vH aus denen der Verwalter, die in der Regel hierfür Anleihen aufnahmen (1935 auf insgesamt fl. 6 311 000 gestiegen), bestritten werden sollten. Für Unterhaltung wurden in den Jahren 1927—1935 an die Unterhaltungspflichtigen durchschnittlich fl. 120 000 ausbezahlt. Der Plan lief über 18 Jahre. Fahrradwege wurden aus Sparsamkeit nicht angelegt. Durch die Provinz selbst wurde für Straßenanlage keine Anleihe aufgenommen.

Die Provinz Drenthe führte selbst die Verbesserung der den Verwaltern zugewie-

senen Straßen durch; die Unterhaltung überließ sie den Verwaltern; nach festzustellenden Normen wurden für letztere die Mittel aus den aus dem Reichsstraßenfonds stammenden Summen zur Verfügung gestellt. Die Provinz hat keine Anleihen für Straßenzwecke aufgenommen. Sie erhielt aus dem Straßenfonds (später Verkehrsfonds) in der Zeit von 1925 bis einschließlich 1935 fl. 2 525 000, von denen fl. 2 005 000 für Verbesserung von 177 km Straßen und fl. 224 817 für Unterhaltung ausgegeben wurden. 1942 sollte der Straßenplan fertig sein; danach wollte man zur Anlage von Fahrradwegen übergehen.

Die Provinz O v e r i j s e l beseitigte schon 1906 ihre eigenen Straßenzölle und war so energisch, bereits in diesem Jahre einen provinziellen Straßenplan zu schaffen, der die Verbesserung von 135 km provinzieller Wege umfaßte, außerdem die Anlage von 182 km und die Übernahme von 485 km befestigter und 198 km Sandwege, die von Gemeinden und anderen verwaltet wurden. Provinz und Gemeinden sollten jeder zu 50 vH zu den Kosten der übernommenen Straßen beitragen (später wurde dieser Prozentsatz etwas geändert). 1914 betrug die Länge des provinziellen Netzes 676 km, 1921: 860 km und 1926: 876 km. In diesem Jahre betragen die Ausgaben fl. 657 227 für Unterhaltungskosten von denen fl. 106 946 für die eigentlichen Provinzialstraßen verwandt wurden; die Gemeindebeträge für die übernommenen Straßen betragen fl. 275 143. Die Unterhaltungskosten waren von 1906 an, als sie fl. 160,— je km betragen, auf fl. 190,— je km 1914 und fl. 750,— 1926 gestiegen.

Ein provinzieller Straßenplan, der nach den Grundsätzen des Reichsstraßensteuergesetzes 1926 aufgestellt war, konnte erst 1931 die Zustimmung der Regierung erhalten. 1929 war schon ein provinzieller Straßenfonds gegründet worden, in dem jährlich die Auszahlungen aus dem Reichsstraßenfonds, eine Summe aus den allgemeinen Mitteln und die Beiträge der Gemeinden für übertragene Straßen gezahlt wurden. Nur in beschränktem Maße sollten Anleihen aufgenommen werden; Zins und Tilgung sollten aus dem Beitrag des Reichsstraßenfonds aufgebracht werden. Ferner wurde eine Regelung für Unterhaltung und Modernisierung von einigen, nicht in dem provinziellen Straßenplan enthaltenen Straßen getroffen.

Die Provinz G e l d e r l a n d begnügte sich vor 1924 mit der Gewährung von Zuschüssen für Verbesserungen an die Straßenverwalter, denen die ganze Unterhaltung oblag. 1925 wurde für 340 km Straßen auch noch ein Beitrag für Unterhaltung bis zu einem Drittel der Kosten bis zu einem Maximum von fl. 80 000 gewährt.

1927 kam ein provinzieller Straßenplan zustande, demzufolge 483 km zu Lasten der Provinz gingen (der Rest, 530 km, wurde auf den R e i c h s s t r a ß e n p l a n gebracht); ferner wurde eine Verteilung der Reichsstraßenfondsauszahlung vorgenommen. 1929 wurde daraufhin ein provinzieller Straßenfonds eingerichtet, in dem die Reichsbeiträge aus dem Reichsstraßenfonds und fl. 350 000 aus den provinziellen Mitteln eingezahlt wurden. Ein ergänzender interlokaler Straßenplan kam zustande (Länge der Straßen 138 km, die auf dem provinziellen Straßenplan nicht vorkamen) mit dazu gehörender Zuschußregelung für Straßen und Fahrradwege. 1930 wurde die Länge der darunter fallenden Straßen auf 315 km erweitert. Später kamen wiederholt Abänderungen zustande, sowohl bezüglich der Länge wie der provinziellen Zuschüsse, die z. B. 1930 fl. 350 000 und 1934 fl. 100 000 betragen.

Die Provinz U t r e c h t gab an die nachgeordneten Straßenverwalter bis 1921 Zuschüsse. 1921 wurde ein provinzieller Straßenplan festgelegt, der davon ausging, daß das Reich zu einem Drittel die Kosten tragen müsse; aber die Regierung war damit nicht einverstanden. Bei der Einführung des Reichsstraßensteuergesetzes (1926) wurde ein neuer provinzieller Straßenplan (1927) festgelegt, der die Verbesserung von 206 km bestehenden und die Anlage von 8 km neuen Straßen umfaßte. Die Kosten sollten fl. 8 000 000 betragen und über zwei Perioden von je 6 Jahren verteilt werden. Die

Unterhaltungskosten sollten aus dem Beitrag des Reichsstraßenfonds bestritten werden. Die nötigen Mittel wurden aus einer 5 vH-Anleihe mit einer Umlaufzeit von 25 Jahren beschafft. 1931 wurde ein neuer Straßenplan, der sich über eine Straßenlänge von 198 km erstreckte, festgelegt. Gleichzeitig wurde der Beitrag aus dem Reichsstraßenfonds zum Teil auf die Unterhaltungspflichtigen der auf der Straßenliste vorkommenden Straßen verteilt. Wichtig ist, daß ferner beschlossen wurde, einen Beitrag für Verbesserung und Unterhalt der bedeutendsten t e r t i ä r e n Straßen, und zwar bis zur Hälfte der Unterhaltungskosten (schätzungsweise 500 fl. im Jahr), zu gewähren. Hierfür kamen 175 km in Betracht.

Die Provinz N o r d - H o l l a n d begann schon im Jahre 1923 mit der Einführung eines Straßenplanes sowie eines provinziellen Straßenfonds, der die Straßen umfaßte, die von 1925 ab verbessert wurden. Die Gesamtkosten wurden fl. 22 000 000 geschätzt, von denen man fl. 14 000 000 aus einer 5 vH-Anleihe mit einer Umlaufzeit von 40 Jahren erhalten wollte, die in 15 aufeinanderfolgenden Jahren (meist je fl. 950 000) untergebracht werden sollten. Die Kosten für die Befestigung von fl. 8 000 000 sollten aus den ordentlichen Mitteln bezahlt werden. In den provinziellen Straßenfonds, aus dem auch Rente und Tilgung zu zahlen war, sollten aus den ordentlichen provinziellen Mitteln jährlich fl. 750 000 gezahlt werden.

Nach dem Zustandekommen des Reichsstraßensteuergesetzes vom Dezember 1926 mußte ein neuer provinzieller Straßenplan aufgestellt werden, der 513 km umfaßte; ein abgeänderter Plan erstreckte sich über 539 km. Außerdem wurde ein sog. Verwaltungsplan aufgestellt, der sich auf die in Unterhaltung und Verwaltung zu nehmenden 310 km primären Straßen bezog, wie es in der Hauptsache schon in dem Straßenplan von 1925 vorgesehen war. Die Einzahlungen in den provinziellen Straßenfonds wurden 1927 um fl. 1 000 000 erhöht, 1930 um fl. 2 000 000, während der jährliche Beitrag von fl. 650 000 auf fl. 1 000 000 gebracht wurde, da der Kostenanschlag von fl. 22 000 000 mit fl. 14 250 000 überschritten werden mußte. 1933 mußte man die Zahlung aus den ordentlichen Mitteln auf fl. 500 000 kürzen; 1934 entfiel sie sogar ganz wegen der finanziellen Notlage.

Der Zuschuß aus dem Reichsverkehrsfonds wurde unter die Unterhaltungspflichtigen verteilt, die einen gewissen Betrag für Unterhalt (fl. 400—600 pro km) verwenden sollten. Der Überschuß der Reichsstraßenfondszuschüsse wurde in den provinziellen Straßenfonds eingezahlt.

1931 wurde ein „Ergänzender Straßenplan“ eingeführt, wodurch es möglich wurde, an Unterhaltungspflichtige eine finanzielle Unterstützung für die nicht in dem provinziellen Straßenplan vorgesehenen Straßen zu gewähren (also auch für wichtige tertiäre Wege). Bei der Festlegung des Reichsstraßenplanes 1932 wurde ein neuer provinzieller Straßenplan aufgestellt und wurden Änderungen im „Verwaltungsplan“ und dem „Ergänzenden Straßenplan“ vorgenommen. Die Straßen, die verbessert werden sollten, hatten eine Länge von 446 km, die Straßen, die neu angelegt werden sollten, von 132 km; der „Verwaltungsplan“ umfaßte 345 km primäre, der „Ergänzende Straßenplan“ 494 km sekundäre und tertiäre Straßen. Diese Zahlen wurden später dauernd abgeändert. Der Grundsatz blieb bestehen, daß die Ausgaben aus einem provinziellen Straßenfonds bestritten wurden, der durch Anleihen, die Beiträge aus dem Reichsstraßenfonds und die Einzahlungen aus den ordentlichen Mitteln gespeist wurde, während die Unterhaltungspflichtigen weiter für die Unterhaltung sorgten und, wenn nötig, durch Zuschüsse bei Überschreitung von festgestellten Beiträgen unterstützt wurden.

Die Provinz S ü d - H o l l a n d begann 1907 mit der kostspieligen Straßenverbesserung in dem weichen Boden und setzte sie nach 1915 unter großen Schwierigkeiten fort. Während der letzte Plan von 1915 die Übernahme und Verbesserung von 330 km Straßen, die fl. 11 000 000 kosten sollten, umfaßte, beschränkte man sich 1922 auf 133 km. Die

Kosten für die Verbesserung dieses reduzierten Netzes sollten während der Ausführungsfrist fl. 3 169 000 betragen. Die unterhaltspflichtigen Verwaltungen sollten hiervon 10 vH beitragen. Die Unterhaltungskosten gingen zu 50 vH zu Lasten der Lokalbehörden. Für die Straßenverbesserung wurde eine Anleihe zu 6 vH aufgenommen, deren Umlaufzeit 40 Jahre betrug.

Nach dem Zustandekommen des Reichsstraßensteuergesetzes im Jahre 1926 wurde ein neuer provinzieller Straßenplan, der 441,5 km umfaßte, aufgestellt. Verschiedene Straßen wurden von den bisherigen Verwaltern übernommen. Der Beitrag von 10 vH der früheren Verwalter war zu hoch und fiel im Finanzierungsplan weg, während die Vergütung von früher ausgeliehenen Beiträgen (fl. 226 000) festgesetzt wurde. Die Unterhaltung sollte in Zukunft die Provinz auf sich nehmen; die früheren Unterhaltspflichtigen sollten fl. 600,— pro km beitragen. Die Kosten wurden auf fl. 35 000 000 geschätzt, die zu 4½ vH geliehen werden sollten, mit einer Tilgungszeit von 15 Jahren. Kurz darauf wurde die Straßenlänge auf rd. 476 km gebracht bei einem Kostenanschlag von fl. 30 800 000. Noch im Jahre 1927 wurde die Länge der zur Verbesserung bestimmten Straßen auf 424 km, die der neuen Straßen auf 53 km festgesetzt, zusammen 487 km, zu denen noch im gleichen Jahre weitere 27 km kamen. Dem Straßenplan des Jahres 1932 zufolge wurden dem auszubauenden Straßennetz noch 86 km Straße zur Verbesserung und 27,5 km Straße für Neuanlage hinzugefügt; dieser Plan wurde fortwährend weiter ausgedehnt. Nach dem Finanzierungsplan sollten die Kosten langsam von 3. bis zum 15. Jahre auflaufen von fl. 124 000 bis fl. 2 044 000, um später langsam zu sinken.

Der Beitrag aus dem Reichsstraßenfonds blieb also, im Gegensatz zu dem Verfahren in Nord-Holland, in Händen der Provinz für die Finanzierung der Anleihen. 1934 betrug dieser Beitrag fl. 1 323 000, während die Zins- und Tilgungslast schon auf fl. 1 005 000 gestiegen war; der überschießende Betrag sollte bei neu aufzunehmenden Anleihen in Abzug kommen. Auf die Dauer mußte die steigende Kapitallast zur Verlangsamung des Ausführungstempos oder auch zur Erhöhung der Steuern führen. Man ging zu letzterem über.

Die Provinz Zeeland gab im vorigen Jahrhundert zinslose Vorschüsse an die Straßenverwalter. Dieses System blieb, 1906 und 1916 etwas modernisiert, bestehen bis zum Inkrafttreten des Reichsstraßensteuergesetzes 1926. Der damals aufgestellte provinzielle Straßenplan umfaßte die Verbesserung von rd. 280 km Straßen. Die Unterhaltspflichtigen sollten eine Vergütung von 50 vH aus den Beiträgen des Reichsstraßenfonds und von 25 vH seitens der Provinz erhalten. Die restlichen 25 vH sollten sie selbst tragen. Diese Prozentsätze wurden später geändert.

Die Ausgaben der Provinz für Arbeiten, die von den Unterhaltspflichtigen ausgeführt wurden, betrugen in den Jahren 1923 bis einschließlich 1926 fl. 204 850, 1927 fl. 147 694, um danach schnell zu steigen, z. B. auf fl. 540 361 im Jahre 1930.

1929 wurden die verbesserten Straßen durch die Provinz von den Unterhaltspflichtigen übernommen. Für jede Straße wurde ein Unterhaltungsbetrag festgestellt, von dem der Zuschuß aus dem Reichsstraßenfonds an die Provinz abgezogen wurde. Der Rest wurde zu 50 vH von der Provinz und zu 50 vH von den Unterhaltspflichtigen geliehen. Dieser letzte Betrag kann kapitalisiert zurückgekauft werden.

Für eine wichtige tertiäre Straßen wurde schon 1928 bestimmt, daß durch die Provinz zinslose Vorschüsse in vollem Betrag gewährt werden können, die in 30 Jahren zurückbezahlt werden müssen.

Die Provinz Nord-Brabant beschloß schon 1908, Wegegeld für die Unterhaltung der Provinzialstraßen zu erheben. Auch die Kraftwagen unterlagen ihm. Die Provinzialzölle waren schon früher abgeschafft worden. Beim Zustandekommen des Reichsstraßensteuergesetzes 1926 wurden die Kraftwagen 1927 freigestellt, die Provinz-

steuer für Fahrräder von fl. 2,50 pro Fahrrad blieb jedoch bestehen. Der in dem Jahre aufgestellte provinzielle Straßenplan umfaßte nach Abänderung 1932 gut 550 km Straßen. Die Auszahlungen aus dem Reichsstraßenfonds wurden unter die Unterhaltspflichtigen verteilt.

Schon lange vor dem Inkrafttreten des Reichsstraßenfonds, nämlich 1911, wurden Regeln aufgestellt, nach denen an Gemeinden und Wassergenossenschaften jährliche Beiträge aus den provinziellen Fonds geliehen werden konnten für Anlage und Verbesserung von zweckentsprechenden Durchgangsstraßen oder dem allgemeinen Verkehr dienenden Straßen, die später von der Provinz übernommen werden sollten.

1930 wurde ein Finanzierungsplan festgelegt, nach dem 1944 alle Provinzialstraßen erneuert sein sollten. Hierfür benötigte man bis zu diesem Jahre fl. 2 000 000 jährlich, später bis 1970 jährlich fl. 900 000. Für die Ausführung dieses Planes wurden Anleihen aufgenommen; sie sollten nach 1944 aus den Zuschüssen aus dem Reichsverkehrsfonds getilgt werden. Dies alles sollte nur möglich sein bei einer Zunahme der Reichsstraßenfonds-Auszahlungen und der provinziellen Straßengeldabgabe zusammen mit einem jährlichen Zuschuß von fl. 200 000 aus den provinziellen Mitteln. Obwohl jährlich fl. 2 000 000 für Straßenverbesserung verwandt werden konnten, konnte der Zuschuß der Provinz infolge verschiedener Glücksfälle herabgesetzt werden und manchmal sogar gänzlich entfallen.

Die Provinz Limburg beschloß 1921, eine Anzahl Gemeinestraßen zu übernehmen, die für den Durchgangsverkehr von Bedeutung waren. Die Gemeinden bezahlten dann den Bodenankauf und 50 vH der Verbesserungskosten. Für Straßen von provinzieller Bedeutung, die nicht übernommen wurden, wurden für sog. A-Wege 35 vH und für sog. B-Wege 25 vH der Unterhaltungskosten jährlich aus der Provinzkasse beigesteuert. 1934 wurden diese Beträge durch andere Kriterien ersetzt. Ungefähr 600 km Straßen wurden auf diese Weise finanziert.

Nach den Straßenplänen 1927 und 1929 sollten 219 bzw. 222 km Provinzialstraßen verbessert werden, nach dem von 1932 233 km.

1928 wurde ein provinzieller Straßenfonds eingerichtet, der die Hälfte der Auszahlungen aus dem Reichsstraßenfonds und Auszahlungen des Reiches für die von der Provinz verwalteten Reichsstraßen erhielt. Als Lasten sind die Kosten für Anlage und Verbesserung der provinziellen Planstraßen und die Zuschüsse an die Gemeinden für Anlage und Verbesserung der auf dem provinziellen Straßenplan genannten Gemeinestraßen anzusehen. Die andere Hälfte der Straßenfondsauszahlungen wurde bestimmt für Beiträge an die Unterhaltspflichtigen der Straßen, die auf dem provinziellen Straßenplan verzeichnet waren. Von der Provinz wurden keine Anleihen aufgenommen.

Die vorhergehenden Ausführungen geben eine beschränkte Übersicht der bunten Musterkarte der Finanzierungsmethoden, deren sich die 11 Provinzen bedienten. Diese Methoden sind untereinander vollkommen verschieden. Oft haben die Provinzen Straßenfonds gegründet, meistens fehlen sie aber. In vielen Fällen wurde nach Zentralisation gestrebt, während oft weitgehende Dezentralisation stattfand. Hier und da wurden fast leichtsinnig Anleihen aufgenommen, andernorts mit Maß, wieder an anderen Stellen überhaupt keine. In verschiedenen Fällen dehnten sich die Bemühungen der Provinzen auf die sog. tertiären Straßen aus, schon lange bevor sich der 1935 eingeführte Reichsverkehrsfonds 1939 damit beschäftigte. An anderen Stellen überließ man die letzte Art von Straßen ganz den früheren Unterhaltspflichtigen.

Für die Stadtgemeinden kann schwerlich eine Übersicht zusammengestellt werden. Auch hier liefen die Finanzierungsmethoden ganz auseinander. Hierbei ist kennzeichnend, daß die Städte (außer für die „Traversen“) praktisch so gut wie keine

Beiträge für die Modernisierung des Straßennetzes erhielten. Sie mußten ihre Ausgaben bis auf eine einzelne Ausnahme ganz aus eigenen Geldmitteln bestreiten.

Die tertiären Straßen wurden, soweit nicht in einzelnen Fällen die Provinzen freiwillig zu den Kosten beitrugen, ihrem Schicksal überlassen. Die Unterhaltungskosten stiegen derart, daß die Unterhaltspflichtigen in große Not gerieten und — ebenso wie die Provinz Süd-Holland 1907 — die Straßen für den Motorverkehr ganz oder teilweise sperrten. Um ein deutlich sprechendes Beispiel zu nennen, stiegen die Unterhaltungskosten im Haarlemmermeer 1908 auf fl. 29 314, 1914 auf fl. 36 915, 1919 auf fl. 85 973, 1920 auf fl. 104 500 (ohne Brücken und Düker). Es wird allgemein angenommen, daß die Unterhaltungskosten für die tertiären Straßen nach dem Auftreten des Motorstraßenverkehrs auf mindestens 300 vH stiegen, so daß 200 vH als Kosten dem Motorstraßenverkehr zugerechnet werden können<sup>1</sup>. In Abschnitt VII komme ich hierauf noch zurück. Diese Ausgaben für Unterhalt usw. sind in Hunderten von Rechnungen der unteren Behörden, von Wassergenossenschaften und Privatpersonen verzettelt, so daß, da weder im Bericht der Tertiären Straßenkommission (1934) noch im Bericht des Ausschusses der C. C. V. das Ergebnis von genauen Untersuchungen bekannt gemacht wurde, eine Kostenrechnung der tertiären Straßen nicht zusammenzustellen ist. Eines ist sicher: die Unterhaltungskosten stiegen durch den Motorverkehr gewaltig. Neben der Einnahme aus einigen Zöllen und ein paar Zuschüssen der Provinzen mußte ein Gleichgewicht hergestellt werden teils durch erhöhte Zuschläge auf die allgemeinen Steuern, teils durch unerträglich hohe Umlagen auf die sog. „Ingelanden“ (Deichgenossen).

#### V.

Wenn man sich die kaum völlig übersehbaren Verwaltungs- und Finanzierungsverhältnisse im niederländischen Straßenwesen vergegenwärtigt, dann ist es nicht verwunderlich, daß es sehr schwierig ist, genaue Statistiken aufzustellen, da das Grundmaterial in Hunderten von Buchhaltungen versteckt ist, Buchhaltungen, die nach den verschiedensten Ansichten bearbeitet worden sind. Der Ausschuß der C. C. V. hätte in seinem dreijährigen Bestehen die Zahlen sammeln und sortieren lassen können; er hat es aber nicht getan, so daß man bei Beendigung seiner Aufgabe nicht weiter war als zu Beginn der Arbeit<sup>2</sup>.

Wir wollen nun an erster Stelle untersuchen, was das Reich für Anlage, Verbesserung und Unterhaltung seiner Straßen während der Zeit von 1920 bis einschließlich 1935 bezahlte. Die Beträge sind in folgender Tabelle zusammengefaßt:

Jahr	Anlage und Verbesserung	Unterhaltung
1920 . . . . .	fl. 1 957 000	fl. 1 867 000
1921 . . . . .	„ 2 631 000	„ 1 921 000
1922 . . . . .	„ 2 250 000	„ 2 182 000
1923 . . . . .	„ 1 735 000	„ 2 002 000
1924 . . . . .	„ 1 474 000	„ 2 163 000
1925 . . . . .	„ 2 052 000	„ 2 296 000

<sup>1</sup> Siehe Mr. W. J. de Graaff: „Het aandeel van het motorwegverkeer in den kosten van den weg“ („Der Anteil des Kraftverkehrs an den Straßenkosten“) in der Zeitschrift *Spooren Tramwegen* 1935, S. 195.

<sup>2</sup> Daß eine finanzielle Zusammenstellung möglich gewesen wäre, beweisen die Resultate der in der letzten Fußnote von Abschnitt II genannten Schweizer Untersuchung, durch die man zu einem vollständigen Ergebnis der Ausgaben (und Einnahmen) der kantonalen und Gemeindestraßen kommen konnte.

Jahr	Anlage und Verbesserung	Unterhaltung
1926 . . . . .	fl. 2 408 000	fl. 2 222 000
1927 . . . . .	„ 8 628 000	„ 2 472 000
1928 . . . . .	„ 8 066 000	„ 2 052 000
1929 . . . . .	„ 19 661 000	„ 2 669 000
1930 . . . . .	„ 13 983 000	„ 1 780 000
1931 . . . . .	„ 14 026 000	„ 1 735 000
1932 . . . . .	„ 12 675 000	„ 1 709 000
1933 . . . . .	„ 9 023 000	„ 1 591 000
1934 . . . . .	„ 10 052 000	„ 1 662 000
1935 . . . . .	„ 8 532 000	„ 1 421 000
	zusammen fl. 119 063 000	fl. 31 744 000

Den obengenannten verarbeiteten Kapitalbeträgen sind noch hinzuzufügen fl. 70 000 und fl. 2 675 000 (für 1934 und 1935), die aus dem *Werkfonds*, der für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit eingeführt war, beschafft wurden. In den Kosten sind die für die Brücken über die großen Flüsse (worauf ich noch zurückkomme), nicht eingegriffen. Dies sind also die Gesamtkosten für das Reich. Was die sog. „initialen“ Ausgaben betrifft, die sich, da damals die Straßen nur von Pferd und Wagen, Straßenbahn und Fahrrad benutzt wurden und der Verkehr sich auch oft zu Fuß abspielte, vollständig mit dem englischen Begriff der „community use“ decken, so sei gesagt, daß obengenannte Ausgaben in den Niederlanden betragen:

Jahr	Anlage und Verbesserung	Unterhaltung	Einwohnerzahl
1901 . . . . .	fl. 88 000	fl. 610 000	5 197 000
1902 . . . . .	„ 93 000	„ 602 000	5 269 000
1903 . . . . .	„ 63 000	„ 605 000	5 345 000
1904 . . . . .	„ 67 000	„ 646 000	5 422 000
1905 . . . . .	„ 34 000	„ 660 000	5 498 000
Zus. 1901—1905	fl. 345 000	fl. 3 123 000	
Jahresdurchschnitt	„ 69 000	„ 625 000	

Diese durchschnittlichen Beträge halte ich als „initiale“ Ausgaben, d. h. nicht vom Motorverkehr verursachte Ausgaben fest. Eine frühere Untersuchung über die Jahre 1850 bis einschließlich 1896<sup>1</sup> hatte ergeben, daß die Anlage und Verbesserung der Reichsstraßen (einschließlich der Kosten für Brücken) im Jahr noch keine fl. 58 000 gekostet hatten, während die Unterhaltungskosten ebenfalls pro Jahr rd. fl. 612 000 betragen hatten. Sie zeigen somit eine bemerkenswerte Übereinstimmung mit den für die Jahre 1901—1905 angegebenen Beträgen. Bedenkt man weiter, daß in der Zwischenzeit der Verkehr auf den Straßen so zurückgegangen war, daß z. B. nach 1880 beschlossen wurde, die Breite der Befestigungsoberfläche der Straßen von 4,5 auf 3,5 m zu vermindern, dann sieht man, daß die Rechnung im Hinblick auf die Reichsstraßen zugunsten des Motorverkehrs aufgestellt worden ist. Ein Posten „Erbe aus der Vergangenheit“ ist hierbei nicht abgezogen. Das hätte keinen Zweck gehabt; denn das Kapital, das man in früheren Jahren in das Straßennetz gesteckt hatte, hatte mit dem späteren Motorstraßenverkehr nichts zu tun.

<sup>1</sup> Denkschrift des Königlichen Instituts für Ingenieure (Gedenkboek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs) 1847—1897, S. 101.

Ich mache darauf aufmerksam, daß eine Zunahme der Kosten bei den Landstraßen im Zusammenhang mit der Steigerung der Einwohnerzahl nicht zu beobachten ist; betrug sie doch in den Niederlanden 1850 und 1896 3 057 000 bzw. 4 900 000 (siehe auch obenstehende Tabelle).

Im Vorstehenden wurde die Indexziffer für Material und Arbeitslöhne nicht berücksichtigt, obwohl es theoretisch so hätte sein müssen. In der Berechnung ist dieser Punkt vernachlässigt, weil die in den letzten Jahren der Periode erhöhten Preise zum Teil durch verbesserte Arbeitsmethoden und den Gebrauch besseren Materials wettgemacht wurden, da die ursprüngliche Benutzung der Wege durch Pferdewagen, Fußgänger, Vieh usw. fortwährend abnahm, somit also eine Tendenz zeigte, die der Preissteigerung gegenüberstand; ferner weil schon in der genannten fünfjährigen Periode die Steigerung der Unterhaltungskosten infolge des damals bestehenden — wenn auch geringen — Motorverkehrs fühlbar war, und schließlich, weil in den direkt vorausgegangenen Jahren die Zölle auf den Reichsstraßen abgeschafft worden waren, so daß die in Rechnung gestellten „initialen“ Ausgaben schon sehr hoch waren. Auch die C. C. V. meinte (Bericht S. 16), einen Indexfaktor nicht immer anwenden zu müssen, so daß er auch hier unbesprochen bleibt<sup>1</sup>.

Aus dem Vorhergehenden ist ersichtlich, daß die Kosten von 1920 bis einschließlich 1935 — die Zeitspanne, über die die Untersuchung der C. C. V. sich erstreckte, über die also die meisten Einzelheiten bekannt sind — fl. 119 063 000 (Anlage und Verbesserung) und fl. 31 744 000 (Unterhaltung) + fl. 70 000 + fl. 2 675 000 (Werkfonds) = fl. 153 552 000 betragen, wobei für allgemeine Verwaltung noch 10 vH zugeschlagen werden müssen. Es zeigt sich also, daß das Reich für die primären und einen ziemlich unbedeutenden Teil der sekundären und tertiären Straßen insgesamt rd. fl. 168 907 000 ausgab. Hiervon müssen die „initialen“ Kosten in Höhe von  $16 \times 1,1 \times (\text{fl. } 69\,000 + \text{fl. } 625\,000) = \text{fl. } 12\,214\,000$  abgezogen werden, so daß für alle Kosten des Motorverkehrs in der beleuchteten Zeitspanne von 16 Jahren fl. 156 693 000 übrig bleiben. Hierin sind die Kosten der Brücken über die großen Flüsse nicht einbegriffen. Diese betragen in der genannten Zeit fl. 22 294 000 zuzüglich fl.  $16 \times 10\,000$  (Hälfte der Unterhaltungskosten) oder rd. fl. 22 452 000 und mit 6 vH Vorbereitungskosten für den ganzen Betrag also im ganzen fl. 23 801 000. „Initiale“ Kosten brauchen für die Brücken nicht abgezogen zu werden, weil sie schon in den abgezogenen Beträgen bei den damaligen Straßen (siehe oben) einbegriffen sind. Es kann nicht bestritten werden, daß auch Fußgänger, Wagen und Radfahrer die nach 1920 neugeschaffenen Werke benutzten, wenn sie auch nur durch die Zunahme des Autoverkehrs notwendig geworden waren; darum wird zur Abrundung für „community use“ der (vollständig willkürlich angenommene) Betrag von fl. 801 000 abgezogen, so daß für die Brückenkosten rd. fl. 23 000 000 zu Lasten des Motorverkehrs übrig bleiben. Das Reich trug in dieser Zeit für den Motorverkehr an Straßen- und Brückenkosten also fl. 156 693 000 + fl. 23 000 000 = fl. 179 693 000 bei.

Was gaben in den erwähnten 16 Jahren die Provinzen für Anlage, Verbesserung und Unterhaltung der sekundären (in Einzelfällen auch tertiären) Straßen aus? Die C. C. V. konnte auf diese Frage keine Antwort geben. Sie schätzte die Kosten für Anlage und Verbesserung in der Zeit von 1920—1935 auf fl. 95 700 000; diesen Betrag will ich aus Mangel an anderen Angaben auch im Nachfolgenden beibehalten. Für Unterhaltung gab die C. C. V. keine Zahlen an und stellte dem Motorstraßenverkehr nichts in Rechnung. Nehmen wir dasselbe Verhältnis an wie bei den Straßen, die

<sup>1</sup> Für die Zahlen in der beleuchteten Zeit von 1920—1935 brauchen auch deshalb keine Indexziffern eingerechnet zu werden, weil sie bei der Berechnung von Wegekosten der Eisenbahn auch nicht berücksichtigt werden, also bei einem Vergleich der Rentabilität keine Rolle spielen.

das Reich verwaltet, also ungefähr  $\frac{1}{5}$  der Anlage- und Verbesserungskosten, dann hätten die Unterhaltungskosten fl. 19 140 000 betragen. Die Kosten für Anlage, Verbesserung und Unterhaltung betragen dann zusammen fl. 114 840 000. Für „initiale“ Ausgaben kann man fl. 150 pro km rechnen (hauptsächlich Unterhaltung), also für ein Netz von rd. 4000 km in 16 Jahren fl. 9 600 000, so daß zu Lasten des Motorverkehrs während der beleuchteten Zeit fl. 114 840 000 abzüglich fl. 9 600 000 = fl. 105 240 000 übrig bleiben, zuzüglich 10 vH Verwaltungskosten im ganzen fl. 115 764 000. Die hier und nachher gemachten Schätzungen sind so vorgenommen, daß sie zum Vorteil der Straßenkosten ausfallen.

Für die rd. 18 000 km tertiären Landstraßen ist jetzt noch nichts in Rechnung gestellt. Ursprünglich wurden hierfür keine Gelder aus dem Straßenfonds (später Verkehrsfonds) zur Verfügung gestellt, so daß die Kosten aus den Zollabgaben, den ordentlichen Mitteln und aus Anleihen bestritten wurden. In einzelnen Fällen wurden vom Reich und von den Provinzen (u. a. Nord-Holland, Nord-Brabant, Groningen, Utrecht und Gelderland) einige Verbesserungen ausgeführt, für die die Gelder geradewegs unmittelbar aus dem Reichsstraßenfonds (ein übrigens unbedeutender Teil) und aus den provinziellen Auszahlungen aus diesem Fonds kamen (siehe Abschnitt IV). Für den Rest mußten die Gemeinden, Wassergenossenschaften, Kommissionen usw. für die Unterhaltung sorgen. Wie hoch der Betrag in einem Jahr in der von ihr untersuchten Zeit von 1920 bis 1935 war, hat die C. C. V. nicht festgestellt. Bezüglich der Kosten tastet man vollständig im Dunkeln; ebenso unbekannt sind die „initialen“ Kosten, d. h. die Unterhaltungskosten im autofreien Zeitabschnitt. Das wenige, was bekannt ist, sind einige Zahlen, die sich auf einzelne bestimmte Straßen in verschiedenen Provinzen beziehen, über die in der Fachpresse gesprochen wurde. So weiß man von drei Straßen in Süd-Holland, daß die Unterhaltungskosten in den Jahren vor 1900 noch keine fl. 200 pro km betragen und um 1914 schon auf fast fl. 300, oft auf fast fl. 400 gestiegen waren. Die Kosten der Straßen im Haarlemmermeer (ohne Brücken und Düker) stiegen von fl. 29 000 im Jahre 1908 auf fast fl. 68 000 in 1918; fl. 130 000 in 1926; fl. 141 200 in 1931; fl. 104 500 in 1932; in dem letztgenannten Jahr trug der Reichsstraßenfonds fl. 15 400, der provinzielle Straßenfonds fl. 15 400 bei. Von anderen Straßen, z. B. in Overijssel, ist bekannt, daß die Kosten in dem Zeitabschnitt von 1910—1933 um 260 vH stiegen und daß bedeutende tertiäre Straßen nur fl. 160 pro km an Unterhaltung kosteten. Allgemein nimmt man an, daß die Kosten von 1900 an langsam stiegen bis 250 vH und 300 vH im Jahre 1935. 1929 waren sie schon im ganzen auf rd. fl. 5 000 000 gestiegen, 1935 auf mehr als fl. 6 000 000. Nimmt man mit einigen Untersuchern an, daß die Kosten im autofreien Zeitabschnitt um 1900 für das 18 000 km lange tertiäre Straßennetz ungefähr fl. 1 800 000 betragen, d. h. fl. 100 pro km, dann sehen wir also eine Steigerung um fl. 4 200 000 um 1936 und um (schätzungsweise) fl. 1 200 000 um 1920, so daß im dem 16jährigen Zeitabschnitt von 1920—1935 eine vom Autoverkehr verursachte Kostensteigerung von  $16 \times (\text{fl. } 1\,200\,000 + \text{fl. } 4\,200\,000) = 8 \times \text{fl. } 5\,400\,000 = \text{fl. } 43\,200\,000$  entstand.

Es sei ausdrücklich festgestellt, daß dieser Betrag zu hoch, aber auch zu niedrig sein kann. Ebenso wenig wie der Bericht der C. C. V. gab der Bericht der später in Abschnitt VII genannten sog. tertiären Straßenkommission (August 1934) Zahlen an, die dieser Berechnung einigen Anhalt geben, so daß ich mich mit dieser übrigens ziemlich genauen Schätzung zufrieden geben muß.

Besondere Erwähnung verdienen noch die Ausgaben der Stadtgemeinden für die Verbesserung und die Unterhaltung des Straßennetzes. Diese Ausgaben können denen der Landstraßen nicht gleichgestellt werden; schon darum nicht, weil der Zug der Landbevölkerung nach den Städten zu groß geworden ist — die Ursachen hierfür können hier nicht besprochen werden —, daß überall die Städte ausgedehnt wurden.

Die Bewohner der neuen Stadtteile bedurften entsprechender Straßen. Es kann nicht bestritten werden, daß es zur Aufgabe der Behörden gehört, hierfür Sorge zu tragen; die Straßen, Plätze und Brücken müssen genau wie früher unentgeltlich als „community use“ zur Verfügung der Einwohner gestellt werden, so daß die Kosten aus den allgemeinen Mitteln bestritten werden müssen. Diesem Grundsatz zufolge würde es der Mühe wert sein, nachzuforschen, ob die in niederländischen Gemeinden mehr oder weniger gebräuchlichen Straßen- (und Abwasser-) Steuern berechtigt sind. Wenn man jedoch diese Frage, die hier nicht näher beleuchtet werden soll, stellt, dann darf man nicht vergessen, daß neben den Ausgaben der Gemeinden, die dem allgemeinen Nutzen dienen, der Automobilverkehr außerordentlich hohe Kosten mit sich brachte. Von dieser Verbesserung der Straßen, die durch den Motorverkehr notwendig wurde, — hier kommen die größere Breite der Befestigung, glattere Straßendecken, stärkere Brücken, Parkplätze, Abrundungen, Durchbrüche, Zuschüttung von Grachten, Verkehrstunnels, Fluchtinseln, Beleuchtung, Verkehrspolizei, Signaleinrichtungen usw. in Betracht — hat fast nur der Autoverkehr Vorteile. Es ist also berechtigt, diese Kosten dem Auto zuzulassen.

Wenn wir auch hier wieder den Begriff „initiale“ Ausgaben einführen, dann darf nicht vergessen werden, daß bei den „initialen“ Ausgaben ein Punkt mitspricht, der bei den Landstraßen vernachlässigt werden konnte, und zwar die gewaltige Bevölkerungszunahme in den Städten. Diese „initialen“ Ausgaben werden u. U. p r o K o p f ungefähr gleich bleiben können. In den Niederlanden war dies der Fall, soweit sie sich auf die Landstraßen bezogen, und zwar weil die Bevölkerungszunahme auf dem Lande verhältnismäßig sehr gering war<sup>1</sup>.

Die Berechnung der „initialen Kosten“ — mit einem Prozentsatz der Bevölkerungszunahme in einer bestimmten Stadt erhöht — bringt in der Praxis jedoch große Schwierigkeiten mit sich. Es wird besser sein, als „initiale“ Kosten für neue Straßen und Brücken die Straßen- und Brückenkosten in Rechnung zu bringen, die sie nach den früher geltenden Ansprüchen an Breite, Bepflasterungsart usw. gekostet haben würden, und dann den Motorverkehr mit den durch diesem Verkehr verursachten Mehrausgaben zu belasten. Daß letztere sehr bedeutend sind, zeigt die Tatsache, daß z. B. der Autoparkplatz beim Fijenoordstadion in Rotterdam fl. 370 000 gekostet hat und daß allein der sog. Plan-de Graaff für die Verbesserung der Verkehrszustände in Amsterdam-Ost (wobei die Kosten der damit zusammenhängenden Umbauarbeiten an der Eisenbahn gar nicht eingerechnet wurden) schon einen Betrag von fl. 75 000 000 vorsah. Auch der Schemaplan für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt von Amsterdam wurde auf fl. 75 000 000, zu verteilen auf 50 Jahre, geschätzt. Wenn man ferner weiß, daß die Kosten des Rond-Points Leidsche Boschje in Amsterdam fl. 150 000 betragen (später kamen noch viele Ausgaben dazu) und daß das Zuschütten des Rokins in Amsterdam, um dort einen Parkplatz zu errichten, sehr kostspielig war, dann kann man sich ein Bild machen, wie hoch die Kosten sind, die der Motorverkehr den städtischen Behörden verursacht (Daten von Ing. Clerx in der Wochenschrift *De Ingenieur* vom 9. 10. 1936).

Erst 1912 erschien in Amsterdam der erste Verkehrspolizist, später folgte hier wie anderwärts ein ganzes Heer von Polizisten, während ferner Hunderte von Lichtsignalen und Verkehrsschwellen für die Regelung des Autoverkehrs und den dadurch gefährdeten Fußgänger- und Fahrradverkehr angebracht wurden. Die Kosten eines Verkehrspostens mit zwei Polizisten betragen ungefähr fl. 4000 pro Stück und pro Jahr. Diese Kosten müssen vollständig dem Motorverkehr in Rechnung gestellt werden.

<sup>1</sup> Es ist darum vollkommen begreiflich, daß es in einem „neuen“ Land wie Amerika, wo die Bevölkerungszunahme auch außerhalb der Städte sehr bedeutend ist, gebräuchlich ist, dem Rechnung zu tragen und die „initialen“ Ausgaben „per capita“ zu rechnen (siehe Schluß von III).

Wie hoch die Kosten der größeren Städte in den Niederlanden für Straßenbau, -verbesserung und -unterhaltung in den Jahren von 1920—1935 waren, ist unbekannt. Statistiken sind nicht vorhanden, und die C. C. V. hat keine gründliche Untersuchung angestellt, obwohl sie dazu genügend Zeit und Gelegenheit gehabt hat. Sie ist vor den Schwierigkeiten einer derartigen Untersuchung zurückgeschreckt, Schwierigkeiten, die hauptsächlich dadurch entstanden, daß die Gemeinden oftmals Kosten für den Straßenbau bei den städtischen Baubetrieben verbuchten und daß oft auch die Inhaber angrenzender Häuser beim Straßenbau zuzahlten, sobald eine gewisse Straßenbreite (meistens 15 m) überschritten wurde. Was die C. C. V. in ihrem Bericht über diese Kosten mitteilt, ist völlig abzulehnen. Die Beträge, um die es geht, stellt sie viel zu niedrig ein. Für den (wie sie ihn nennt), „plaatselijk verkeer“ (örtlicher Verkehr) — die „initialen“ Kosten werden hier wohl gemeint sein! — zieht sie nicht weniger als 75 vH ab, und von den übriggebliebenen 25 vH zieht sie nochmal ein Viertel ab für den Fahrradverkehr. Für den 16jährigen Zeitabschnitt kommt sie dann für die vom Motorverkehr verursachten Kosten auf einen Betrag von fl. 24 800 000, oder in einem Jahr rd. fl. 1 500 000 für alle Stadtgemeinden zusammen, einen Betrag, der so klein ist — der Schemaplan Amsterdam (Innenstadt) rechnet allein während 50 Jahren mit einem derartigen Betrag —, daß seine Unrichtigkeit direkt ins Auge springt.

Mit welchem Betrag die Straßenkosten in der hier aufgestellten Berechnung gebucht werden müssen, ist schwer zu sagen. Unter der Hand erhaltene Angaben einiger größerer, mittlerer und kleinerer Städte und ausführliche Nachrechnungen weisen für den in Betracht genommenen Zeitabschnitt auf einen Betrag von rd. fl. 150 000 000 für alle Stadtgemeinden zusammen hin, nach Abzug der „initialen“ Ausgaben. Dieser Betrag kann jedoch auch nicht als genau angesehen werden. Er kann sowohl zu groß wie zu klein sein.

Außer den obengenannten Kosten für die Straßen müssen noch die Kosten für die Richtungsschilder usw. (die sog. „Ausstattung“) und Beleuchtung der Straßen beachtet werden. Für die Richtungsschilder usw. sorgen in den Niederlanden in der Hauptsache die Radfahrer- und Automobilvereine; sie werden also zum größten Teil durch Vermittlung eigener Organisationen, die, wie der „Wielrijdersbond“ (Radfahrerbund), zu diesem Zwecke wieder Zuschüsse aus den öffentlichen Kassen erhalten, durch den Motorverkehr selbst bezahlt. Diese Kosten brauchen darum nur zu einem kleinen, fast zu vernachlässigenden Prozentsatz bei den Ausgaben der Behörden für den Automobilverkehr berücksichtigt zu werden.

Ein ähnlicher Fall liegt bei der Errichtung von Tankstellen vor, für die in der Regel die Benzingesellschaften sorgen, die oft eine Mietsumme bezahlen. Für die Beleuchtung der Landstraßen braucht in dieser Rechnung dem Straßenverkehr hier noch nichts zugerechnet zu werden, da 1935 in den Niederlanden davon noch kaum die Rede war. In Zukunft wird dieser Posten wohl auf der Debet-Rechnung erscheinen müssen; er wird sogar sehr groß werden<sup>1</sup>.

Zum Schluß treten noch die Kosten der Verkehrspolizei zur Kontrolle über die fiskalischen und anderen Maßnahmen der Behörden (u. a. in Hinsicht auf die Sicherheit) in Erscheinung, ebenso die Ausgaben für die sog. Reichsverkehrsinsektion, die u. a. in manchen Fällen Autobuskonzessionen erteilt, und die bis jetzt ganz von den Eisenbahnen bezahlt wird, obwohl sie damit nur ganz wenig zu tun hat. Auch die Kosten der Motorfahrzeug- und Straßenverkehrsstatistiken müssen zu Lasten des Motorstraßenverkehrs gehen. Im Vergleich zu anderen Ausgaben spielen diese Kosten keine be-

<sup>1</sup> Dies ist ein Beispiel, wie stets wieder neue Posten auftreten, die die Straßenkosten erhöhen werden. Es wäre verfehlt, wenn man annähme, daß in einem gegebenen Augenblick eine Übersättigung eintreten würde, wobei die Kosten gleichbleiben oder abnehmen würden.

deutende Rolle. Sie werden zusammen für die 16 Jahre auf fl. 18 652 000 geschätzt; hierbei sind naturgemäß keine „initialen“ Kosten abgezogen. Dieser Betrag wird wohl zu niedrig, also zum Vorteil der Motorverkehrs-Rechnung, geschätzt sein.

Es muß noch erwähnt werden, daß die Kreuzungen von Eisenbahnen und Landstraßen von der Eisenbahn bezahlt werden. Im Folgenden wird jedoch die Hälfte der Kosten den Eisenbahnen, die andere Hälfte dem Straßenverkehr zur Last gelegt und zwar zu einem Betrag von fl. 28 000 000 für Ausgaben in der Vergangenheit<sup>1</sup>.

Die gesamten Kosten des motorisierten Straßenverkehrs stellen sich somit wie folgt:

Reichsstraßen und -Brücken . . . . .	fl. 179 693 000
Provinzialstraßen . . . . .	„ 115 764 000
Tertiäre Straßen . . . . .	„ 43 200 000
Städtische Straßen . . . . .	„ 150 000 000
Verkehrspolizei . . . . .	„ 18 652 000
Anteil an den Eisenbahnkreuzungen . . . . .	„ 28 000 000
Zusammen . . . . .	fl. 535 309 000
Abgerundet nach unten . . . . .	„ 535 000 000

Im Vorhergehenden wurde nichts über die Kosten gesagt, die die Anlage von Fahrradwegen mit sich brachte. Das kommt daher, daß der Fahrradverkehr so wie der der Fußgänger unter dem Begriff „community use“, also in dem Abzugsposten für „initiale“ Ausgaben einbegriffen ist. Der Motorverkehr machte die Anlage von Fahrradwegen notwendig. Ing. Mussert, damals Chef-Ingenieur des provinziellen Wasserbaus in Utrecht, jetzt Leiter der N. S. B. in den Niederlanden, sagte hierüber schon 1931<sup>2</sup>: „Das Verhältnis zwischen dem Auto und dem Fahrrad ist das von Hund und Katze, und der Katze ist es viel wert, wenn sie weiß, daß der Foxterrier gut verwahrt ist.“ Hier wird die Meinung geäußert, daß es nicht ungerecht ist, daß der Radfahrer für seine Sicherheit bezahlt. Einen entschiedenen Standpunkt nahm Mussert in dieser Frage nicht ein. Dr.-Ing. J. Ringers, der gegenwärtige Generalbevollmächtigte für den Wiederaufbau, schrieb 1937: „Von 1920 an hat sich der Einfluß des Kraftverkehrs im Straßenwesen immer stärker geltend gemacht. Mit dem Anwachsen dieses Verkehrs haben sich die Anforderungen an das Straßensystem immer mehr erhöht. Während der Kraftwagen anfangs nur staubfreie Straßen forderte, machte sich bald die Notwendigkeit stärkerer Decken fühlbar. Danach erwiesen sich Verbesserungen in der Linienführung und zur Verbreiterung der Straßen als erforderlich. Ferner wurde es mit der zunehmenden Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge immer gefährlicher, Automobil und Fahrrad auf der gleichen Straße verkehren zu lassen; hieraus ergab sich die Notwendigkeit, besondere Radfahrwege zu bauen und die Straßen möglichst den Kraftfahrzeugen vorzubehalten.“

Tatsächlich verjagten die Autos, erst durch den verursachten Staub, später durch ihre Geschwindigkeit, die Radfahrer von den Straßen, die bis zu dem Augenblick allen Ansprüchen entsprachen. Hieraus ergibt sich, daß der Motorstraßenverkehr die durch ihn verursachten Kosten zu tragen hat. Nur da, wo bei vollständig neuen Straßen und Brücken ein abgesonderter Fahrradweg gebaut wurde (gegenwärtig oft sehr üppig),

<sup>1</sup> Eine Berechnung wurde von mir gegeben in einem Artikel: „Een der oorzaken van het spoorwegtekort, de kosten der overwegen a niveau.“ (Eine der Ursachen des Eisenbahndefizits, die Kosten der Kreuzungen), in der Mai-Nummer von De Economist (Der Ökonomist) 1937, S. 319.

<sup>2</sup> Ing. A. Mussert: Vrij baan voor de toekomst (Freie Bahn für die Zukunft). Utrecht 1931, S. 81.

könnte ein Anlaß bestehen, die Radfahrer zu diesen Kosten beitragen zu lassen, weil die Radfahrer hier ganz neue Verkehrsmöglichkeiten erhalten. In welchem Maße die Radfahrer zu den Ausgaben für die Straßenverbesserung usw. beitragen, sei hier außer Betracht gelassen, da ich dieses Thema in Abschnitt VI noch behandle. Jetzt sei schon gesagt, daß 1926 der Gesetzgeber, um an die für die Straßenverbesserung notwendigen Gelder zu kommen, unter dem Widerstand eines großen Teiles der Volksvertretung zuerst einen Teil des Ertrages der Fahrradsteuer, später den ganzen Ertrag dem Straßenfonds zuwies. 1937, also 11 Jahre nach der Einrichtung des Straßenfonds, hatten einige Provinzen, z. B. Friesland, noch nichts ausgegeben für den Bau von Fahrradwegen. Sie waren hierin nachlässig geblieben, da ihnen das Geld fehlte, weil sie den Forderungen des Autoverkehrs nachkommen mußten, und weil für den Autoverkehr noch kein Bedürfnis bestand, die Radfahrer von den Straßen zu entfernen!

Bevor ich die Kostenrechnung abschließe, sei noch gesagt, daß hierunter auch eigentlich die Einziehungskosten der Steuern, also der Einnahmen aus dem Verkehr fallen. Um nicht auf die im Abschnitt VI behandelten Posten vorzugreifen, sind sie dort angeführt und dann von den diesbezüglichen Posten abgezogen, was natürlich auf das in VII angegebene Endergebnis keinen Einfluß hat.

## VI.

Wenn im vorigen Abschnitt untersucht wurde, wie hoch die Gesamtkosten für den Bau, die Verbesserung und die Unterhaltung der Verkehrsstraßen in dem Zeitabschnitt von 1920—1935 waren, wobei leider hier und da nur geschätzte Zahlen verwendet werden konnten, so soll jetzt der Frage nachgegangen werden, welche Geldmittel hierfür zur Verfügung gestellt wurden und welcher Teil davon vom Kraftwagen, der die neuen Wege notwendig machte und die kostspielige Unterhaltung verursachte, bezahlt wurden<sup>1</sup>.

Bezüglich der Einnahmen verfügen wir über genauere Zahlen als bei den Ausgaben.

Man hat gelegentlich behauptet, daß in der Berechnung nur die Beträge angesetzt werden durften, die der Gesetzgeber dafür ausdrücklich als „doelbelasting“ (Zwecksteuer) angewiesen habe. Das ist natürlich nicht richtig, schon darum nicht, weil der Gesetzgeber jede günstige Gelegenheit benutzte, um Steuern zu erheben, z. B. die Fahrradsteuer. Aber auch aus anderen Gründen. In Wirklichkeit bezahlen die Autobesitzer viel mehr als den Betrag, den die einzige Zwecksteuer, die Straßen- bzw. Motorfahrzeugsteuer, einbringt. Will man die finanziellen Opfer der am Straßenverkehr direkt Interessierten kennenlernen, dann muß man, wie schon früher auseinandergesetzt wurde, wenn alle Ausgaben in Rechnung gestellt werden (abzüglich der sog. „initialen“ Ausgaben für die „community use“, die mit dem Autoverkehr nichts zu tun haben), auch alle Einnahmen aus dem Motorverkehr in die Rechnung aufnehmen und nicht nur einen Teil davon, der vom Gesetzgeber besonders dafür bestimmt wird.

So dachte die C. C. V. scheinbar auch. Sie machte jedoch einen anderen Fehler, und zwar durch einen vollständig willkürlichen Abzug von den Steuern für dasjenige, was die Behörde „im allgemeinen in ähnlichen Umständen bei anderen Betriebsarten erhebt“, so daß sie nur die sog. „Mehr“-Kosten des Straßenverkehrs in Rechnung brachte. Grundsätzlich ist das unrichtig, da die C. C. V. vom Prinzip der vollen Kostendeckung des Verkehrs, dem Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip, abwich; praktisch ganz zu

<sup>1</sup> Man hat manchmal behauptet — auch die C. C. V. hat sich dessen schuldig gemacht — daß die Unterhaltungskosten in der Zukunft sinken würden. Die Praxis sieht jedoch anders aus; die schwereren Fahrzeuge, die Abnutzung der Straßendecke, der Schaden durch Frost, Schnee, Eis und Tau, sowie die Beleuchtung lassen die Unterhaltungs- und Bedienungskosten für das längere Straßennetz andauernd steigen, sowohl für den km als im ganzen.

verwerfen, weil es unmöglich ist, bei dem so verschiedenen Betriebs- und Vergnügungs(?)leben einen derartigen Koeffizienten festzustellen.

Was bezahlte das Auto dem Gesetzgeber zufolge als Zwecksteuer? In viel früheren Zeiten Wegezölle. Diese waren für die Reichsstraßen schon 1900 abgeschafft; die Provinzen, Gemeinden, Wassergenossenschaften, Privateigner erhoben sie — wenigstens zum Teile — weiter, um einen Teil der Unterhaltung der durch sie verwalteten Straßen zu decken. Nur die Provinz Nord-Brabant hatte die Zölle schon 1872 abgeschafft, dafür aber gleichzeitig eine Pferdesteuer eingeführt, die am 1. 5. 1908 durch eine provinzielle Straßengeldsteuer, der auch die Kraftfahrzeuge (und Fahrräder) unterlagen, ersetzt wurde. Auch in der Provinz Groningen entstand eine derartige Steuer. Im Hinblick auf den ersten Teil dieses Jahrhunderts kann man also sagen, daß die Straßenkosten für die Reichsstraßen vom allgemeinen Steuerzahler bezahlt wurden, während die sekundären Straßen aus den Zolleinnahmen, den Erträgen von zwei provinziellen Straßengeldsteuern und aus den provinziellen allgemeinen Mitteln, ferner, wie wir in Abschnitt IV sahen, oft auch aus dem Ertrag provinzieller Anleihen unterhalten wurden. Dies änderte sich, als das Reichsstraßensteuergesetz 1926 zustande kam. Als Zwecksteuern wurden damals angewiesen die sog. Straßensteuer (berechnet nach dem Gewicht des Fahrzeuges) und die Fahrradsteuer. Der Reichsstraßenplan 1926 wurde aufgestellt und es wurde vorgeschrieben, daß auch die provinziellen Straßenpläne festgestellt und von dem Minister van Watersstaat genehmigt werden mußten. Den Provinzen wurde eine bestimmte Summe gegeben. Demgegenüber stand die Aufhebung der provinziellen Zölle und der Ausfall der Steuern auf den Motorverkehr aus den zwei provinziellen Straßengeldverordnungen. In Abschnitt IV wurde dies u. a. schon ausführlich behandelt.

Nun hatte die Fahrradsteuer, deren Ertrag auf fl. 6 000 000 geschätzt wurde, der aber 1939 durch die Zunahme des Fahrradverkehrs auf fl. 9 000 000 stieg, mit dem Autoverkehr nichts zu tun. Es ist auch vollkommen zu begreifen, daß, da der Ertrag der Straßensteuer damals ungefähr fl. 12 000 000 im Jahr und der der Fahrradsteuer fl. 7 000 000 betrug, dieses Verhältnis von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath „fast grotesk“ genannt wurde.<sup>1</sup>

Wie dem auch sei, die Fahrradsteuer, die 1898 eingeführt wurde (als Teil der Personalsteuer, eine Art Aufwandsteuer), 1920 verschwand, aber 1923 wieder als allgemeine Steuer (unter großem Widerstand der Volksvertretung; sie ist immer sehr wenig volkstümlich geblieben!) erschien, und zwar als „zeitliche“ Krisensteuer, um den Landesetat zum Ausgleich zu bringen<sup>2</sup>, wurde 1926 plötzlich in eine „Zwecksteuer“ zugunsten des Autoverkehrs verwandelt. Als solche blieb sie bestehen, bis sie im Mai 1941 vom Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete ohne Weiteres unter allgemeiner Zustimmung der niederländischen Bevölkerung aufgehoben wurde. Welchen Nutzen der Motorverkehr von dieser Fahrradsteuer, die seit Dezember 1927 von fl. 3,— auf fl. 2,50 pro Fahrrad ermäßigt war<sup>3</sup>, hatte, kann man wohl daraus ersehen, daß für Verbesserung der Fahrradwege im Reichsstraßenplan 1932 fl. 35 500 000 ausgesetzt waren, d. h. für den Zeitabschnitt von 1932—1947, während die Einnahmen in derselben Zeit — ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Ertragssteigerung —  $25 \times \text{fl. } 7\,000\,000 = \text{fl. } 175\,000\,000$  betragen sollten. Der Überschuß von mehr als fl. 140 000 000 war also

<sup>1</sup> Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath: Verkehrseinheit und Verkehrspolitik 1934, S. 18.

<sup>2</sup> Siehe in der Zeitschrift *De Opbouw* (Der Aufbau) vom Juni 1938, meinen Artikel: „De rijwielbelasting als bestemmingsheffing voor het motorsnelverkeer.“ (Die Fahrradsteuer als Zwecksteuer für den Automobilschnellverkehr), S. 33.

<sup>3</sup> Über den mißlungenen Versuch der Regierung, 1935 die Fahrradsteuer auf fl. 3,— wieder zu erhöhen, vgl. Fußnote 1 von Abschnitt IV.

ein *Zuschuß* des Fahrradverkehrs für den Motorverkehr. Im übrigen will ich hierauf nicht näher eingehen, weil im Nachstehenden die Lasten auf den *Motorverkehr* beleuchtet werden sollen. Obwohl der Gesetzgeber also die Fahrradsteuer dazu bestimmte, die für den Motorverkehr sonst nicht aufzubringenden Kosten der Straßenverbesserung zu decken, wird im folgenden also nicht mehr über die Fahrradsteuer, die jetzt glücklich der Vergangenheit angehört, gesprochen werden.

Welche Erträge des Straßenfonds sind nun aus dem Motorverkehr hervorgegangen? Als *Einziges* kommt die sog. „Straßensteuer“, die nach der Umstellung vom Straßenfonds zum Verkehrsfonds 1935 „Kraftfahrzeugsteuer“ genannt wurde, in Betracht. Der Ertrag war im Zeitraum von 1927 (Jahr des Inkrafttretens) bis zum Schluß des betrachteten Zeitabschnittes (1935) in runden Zahlen:

1927 . . . . .	fl. 6 545 000
1928 . . . . .	„ 7 884 000
1929 . . . . .	„ 9 444 000
1930 . . . . .	„ 10 887 000
1931 . . . . .	„ 12 108 000
1932 . . . . .	„ 12 816 000
1933 . . . . .	„ 13 429 000
1934 . . . . .	„ 14 335 000
1935 . . . . .	„ 20 737 000
Zusammen	fl. 108 185 000

(Bei der Einrichtung des Verkehrsfonds 1935 wurde die Steuer erhöht.) Die Einziehungskosten dieser Steuer in Höhe von 4 vH gehören eigentlich, wie schon am Schluß von V gesagt wurde, unter die Kostenangaben. Da wurde jedoch nicht über das „Soll“ des Konto Finto gesprochen, so daß sie zur besseren Übersicht hier abgezogen werden sollen, was das finanzielle Endergebnis natürlich nicht beeinflußt. Die Autos trugen also nach der Absicht des Gesetzgebers zu 96 vH zu dieser Summe bei, d. h. rd. fl. 103 800 000.

Außerdem hatten die Autos in den Provinzen Nord-Brabant und Groningen während der Jahre 1920—1935 einen Betrag bezahlen müssen von rd. fl. 1 786 000 + fl. 920 755, vermindert um 4 vH Einziehungskosten, oder rd. fl. 2 600 000. An Zollabgaben auf den Provinzialstraßen bis einschließlich 1926 und auf anderen Straßen von 1920—1926 wurden nach Schätzung der C. C. V. rd. fl. 8 600 000 eingenommen. Mit (hohen) Einziehungskosten von fl. 3 600 000 rechnend dürfen wir die Rein-Einnahme der Zollabgaben mit rd. fl. 5 000 000 annehmen.

Hinsichtlich der Einziehungskosten der zwei provinziellen Straßengelderhebungen (bis 1926) und der Zölle gilt, den Abzug betreffend, derselbe Vorbehalt wie hinsichtlich der Straßen- bzw. Kraftfahrzeugsteuer.

Die Frage ist nun, welche Steuern das Auto in dem genannten Zeitraum von 1920 bis 1935 aufbrachte, die den *allgemeinen Landesmitteln* zugute kamen und aus denen man eigentlich den Straßenbau usw. hätte finanzieren müssen. An erster Stelle die *Personalsteuer* (eine Art Aufwandsteuer nach dem Mietwert der Häuser, Möbelwert, Zahl der Dienstboten, Billards, Reitpferde, Segelfahrzeuge und Autos — wobei Geschäftsautos und Autobusse nach einem niedrigeren Tarif besteuert wurden und Lastkraftwagen nichts bezahlten). Der Ertrag des Steueranteils, der für Motorfahrzeuge bezahlt wurde, betrug von 1920—1935 rd. fl. 69 000 000, so daß auf die Rechnung nach Abzug der Einziehungskosten ein Netto-Betrag von rd. fl. 66 000 000 gebracht werden kann.

In bedeutendem Maße trug ferner der Motorverkehr zur Erhöhung der Landes-

einnahmen bei durch die Zahlung von Einfuhrzöllen auf Kraftfahrzeuge und Ersatzteile, die einen Wert von rd. fl. 624 000 000 darstellten. Der Brutto-Beitrag der Einfuhrzölle konnte für die Zeit 1920—1935 auf fl. 51 000 000 beziffert werden, der Netto-Ertrag also auf rd. fl. 49 000 000.

Drittens mußten Akzisen auf eingeführtes Benzin und Öl bezahlt werden. Zieht man vom Ganzen einen Betrag ab, der sich auf den Teil bezieht, der für Luftfahrt, Eisenbahnen, stationäre Motoren usw. gebraucht wird, dann bleiben für das Auto fl. 28 200 000 über, die sog. Benzinststeuer, oder bei 4 vH Einziehungskosten netto rd. fl. 27 000 000 (a).

Als vierte Einnahmequelle ist der Beitrag aus der sog. zeitweise besonderen Akzise für Benzin zu nennen, der ab 1931 erhoben werden sollte, um die Landesmittel zu verstärken, da eben eine sehr starke Preisverbilligung des Benzins stattgefunden hatte. Hierdurch kann bei einem Ertrag von 80 vH zu Lasten des reinen Autoverkehrs<sup>1</sup> auf ein Aufkommen von fl. 83 500 000 gerechnet werden, netto also rd. fl. 80 100 000 (b).

An fünfter Stelle muß für 1934 und 1935 mit einem Teil der 1934 eingeführten Umsatzsteuer — bzw. ersatzweisen Einfuhrzoll — auf den Verkauf von Autos, Benzin usw. in Höhe von rd. fl. 3 000 000 gerechnet werden. Netto-Betrag rd. fl. 2 900 000.

An Vergütungen für den Gebrauch von Fähren auf den großen Flüssen und Kanälen wurden in der Zeit von 1920—1935 vom Autoverkehr ungefähr fl. 40 000 000 bezahlt. Die Betriebskosten waren so hoch, daß hiervon nur ein kleiner Betrag als Netto-Einkommen aus dem Motorverkehr gebucht werden kann, auch weil es kostenlose und finanziell unterstützte Fährdienste gibt. Auf Grund von Berechnungen kann dieser fast zu vernachlässigende Posten auf fl. 3 000 000 netto veranschlagt werden.

Das gleiche gilt für Parkgelder, Ertrag vom Grasverkauf entlang der neugebauten Straßen, Gebühren von Tankeinrichtungen und den Netto-Ertrag der Führerscheine und Nummernausweise von Autos, wofür zusammen fl. 2 500 000 in Rechnung gebracht werden.

Hiermit sind so gut wie alle Einnahmen, die das Auto sowohl als Zwecksteuer wie als allgemeine Steuer aufbrachte, genannt<sup>2</sup>, so daß wir für 1920—1935 folgende Aufstellung erhalten (in Netto-Beträgen):

Straßen-, später Kraftfahrzeugsteuer . . . . .	fl. 103 800 000
Provinziale Straßengelderhebung (1920—1926) . . . . .	„ 2 600 000
Zollabgaben (für Provinzialstraßen 1920—1926 und für tertiäre Wege 1920—1935) . . . . .	„ 5 000 000
Personalsteuer . . . . .	„ 66 000 000
Akzisen für Autos und Ersatzteile . . . . .	„ 49 000 000
Akzisen auf Benzin (a) . . . . .	„ 27 000 000
Zeitweilige besondere Akzise auf Benzin (b) . . . . .	„ 80 100 000
Umsatzsteuer . . . . .	„ 2 900 000
Fährgelder . . . . .	„ 3 000 000
Parkgelder usw. . . . .	„ 2 500 000
Zusammen . . . . .	fl. 341 900 000
Nach oben abgerundet . . . . .	„ 342 000 000

<sup>1</sup> Angabe der sog. Allgemeine Nederlandsche Verkeersfederatie, des Sprachrohres der Öliinteressenten (5. 10. 1934) und des Vorsitzenden der A. N. W. B. (Allg. Niederländ. Radfahrerbund).

<sup>2</sup> Natürlich sind die Kraftverkehrsbetriebe noch weiter besteuert (Einkommensteuer, Grundsteuer und Personalsteuer usw.); diese Steuern, die von jedem Geschäft aufgebracht werden müssen, dienen im wesentlichen zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben. Dasselbe gilt für die Binnenschifffahrt.

## VII.

In Abschnitt V wurde für die Straßenkosten, die der Motorverkehr verursachte, während der Zeit von 1920 bis einschließlich 1935 ein Betrag von rd. fl. 535 000 000 (B) berechnet, in Abschnitt VI als Einkommen aus dem Motorverkehr während derselben Zeit ein Betrag von rd. fl. 342 000 000 (A), so daß der allgemeine Steuerzahler den Motorverkehr unterstützte mit (B—A, siehe Abschnitt III) fl. 535 000 000 — fl. 342 000 000 = fl. 193 000 000, oder jährlich fast fl. 12 100 000, wofür, um mit runden Zahlen zu arbeiten, fl. 12 000 000 berechnet werden soll.

Dieser Fehlbetrag von fl. 193 000 000 in 16 Jahren, wobei noch nicht einmal mit den indirekten durch den Straßenbau verursachten Kosten gerechnet wurde, z. B. für Abänderungen der Eisenbahn- und Wasserstraßenzustände — wenn auch der Straßenverkehr zum Teil dazu beitrug —, für notwendig gewordene Zollstationen, für nötig gewordene neue Verteidigungsanlagen usw., steht wohl in grellem Gegensatz zu dem von der C. C. V.<sup>1</sup> berechneten Überschub von fl. 31 000 000 (Seite 119 ihres Berichtes). Wäre die Bezifferung der C. C. V. richtig gewesen, dann wären die Niederlande das einzige Land der Welt gewesen, wo der Autoverkehr nicht nur die von ihm gemachten Kosten deckte, sondern sogar noch einen gewissen Überschub erzielte<sup>2</sup>. Leider wäre ein solches Ergebnis zu schön gewesen.

<sup>1</sup> Infolge der Einrechnung des der „community use“ unterstellten Fahrradverkehrs, durch ihre fehlerhaften Auffassungen von den „initialen Kosten“ und sog. „normalisierten Steuern“, durch unbegründete und nicht miteinander in Verbindung stehende Abzugsprozentsätze sowohl bei den Lasten wie bei den Einnahmen.

<sup>2</sup> Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn berechnete in „Eisenbahn und Kraftwagen“ (1931) für die jährlichen Straßenkosten in Deutschland einen Betrag von 500 000 000 RM (nach Abzug der von mir sog. „initialen“ Kosten) gegen 210 000 000 RM an Einnahmen aus Steuern, was also einen Fehlbetrag von 290 000 000 RM im Jahr (S. 153) ausmacht.

Dr. A. Sarter berechnet in der Artikelserie „Verkehrsmittel untereinander“, die in Heft 36 und 37 der „Verkehrstechnischen Woche“ 1931 erschien, daß 1927, 1928 und 1929 nur in Preußen für die dem Durchgangsverkehr dienenden Straßen 1 362 000 000 RM. ausgegeben wurden, wovon 360 000 000 RM. für neue Straßen bestimmt waren. Hiervon wurden nur 24 vH durch den Anteil an der Kraftfahrzeugsteuer gedeckt; dieser Betrag reichte nicht einmal aus für die Unterhaltung.

In Belgien wurde 1933 von den Herren Rulot und Jadot in einer Broschüre *Spoor tegen Weg* (Eisenbahn gegen Straße) gezeigt, welche riesigen Summen jährlich für die Straßen ausgegeben wurden, ohne daß sie annähernd aus den Einnahmen aus dem Autoverkehr gedeckt wurden. In späteren Schriften hat Rulot dasselbe auseinandergesetzt.

Die „Salter-Kommission“ kam 1932 für England zu einem jährlichen Fehlbetrag für die Straßenkosten von 60 000 000 Pfund Sterling, der tatsächlich vom Motorverkehr getragen werden sollte (§ 52 auf S. 17 in dem Report of the Conference on Rail and Road Transport).

Das Eidgenössische Statistische Amt berechnete für die Periode 1931—1935 als durchschnittlichen jährlichen Fehlbetrag in den Rechnungen von Kantonen und Gemeinden die Summe von 94 576 000 Schweizer Franken (ohne kommunale Kosten für Signale und Verkehrsregelung, sowie auch ohne Abzug der „initialen Kosten“); siehe Die öffentlichen Ausgaben für die Schweizerstraßen 1931—1935, S. 7.

Für die nicht vom Motorverkehr gedeckten Straßenkosten fanden Breed, Clifford Older und Downs (siehe: Schluß von Abschnitt III hiervor) für die 12 jährige Periode von 1921—1932 die Summe von 9 756 954 000 Dollars (wobei sie wohl Rechnung mit den „initialen“ Kosten trugen), allein für 1932 682 533 000 Dollars (Highway Costs, S. 53). Siehe auch S. 51 von A Survey of transportation in the United States, wo die Fehlbeträge genannt sind nach Untersuchungen in den Staaten New York, New Jersey, (Report of the Committee appointed 20. 9. 1938 by the President of the United States to submit recommendations upon the General Transportation Situation) Illinois (755 299 000 Dollars in den Jahren 1925 bis 1934 (davon allein 59 360 000 Dollars im Jahre 1934), 24 000 000 Dollars im Jahre 1934, und 63 868 000 Dollars im Jahre 1936), während z. B. in Missouri gerechnet wurde, daß der Steuerzahler jährlich 27,44 Dollars für jeden 1½ t-Lastwagen, 409,06 Dollars für jeden

Natürlich könnte die Berechnung für die Jahre 1936 bis einschließlich 1939 fortgesetzt werden, da dies das letzte Jahr ist, für das die Zahlen — mit demselben Vorbehalt wie für die vorhergegangenen Jahre — zur Verfügung stehen. Hierzu will ich jedoch nicht übergehen, weil dies, wenn sich auch einige Punkte geändert hatten, zum gleichen Resultat führen würde.

Über die Änderungen folgt hier noch die eine oder andere Mitteilung. Erstens wurde 1936 mit dem Bau von Autoschnellstraßen begonnen (als erste standen auf dem Programm die Straßen Utrecht—Amsterdam und Amsterdam—Den Haag). Zweitens ging das Reich 1937 zu einer anderen Finanzierungsmethode über, und zwar indem man einen Teil der Ausgaben auf den Kapitaldienst des Verkehrsfonds überschrieb. Diese Buchungsmethode war schon früher auch beim Straßenfonds eingeführt worden, als damals die Brücken über die großen Flüsse soviel kosteten. In den Jahren 1935, 1936 und 1937 wurden, wie die Etats des Fonds ergeben, keine Vorschüsse genehmigt, doch wurden Gelder aus dem „Werkfonds“ verarbeitet (fl. 70 000, fl. 2 675 000 und fl. 7 272 000). Drittens wollte man in noch mehr beschleunigtem Tempo Brücken über die großen Flüsse bauen. Dies wurde ermöglicht durch das Zustandekommen des Gesetzes vom 5. 6. 1936. Ursprünglich, und zwar im Jahre 1933, wollte die niederländische Regierung ihr Ziel erreichen durch Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung „Beschleunigter Brückenbau“; der Staat sollte sich am Aktienkapital beteiligen und zinstragende Vorschüsse der Unternehmung geben, die die Zustimmung zur Zollerhebung auf den Brücken erhalten sollte. Dieser Vorschlag fand nicht die Zustimmung der Zweiten Kammer der Generalstaaten. Dasselbe Los war einem anderen Vorschlag beschieden. Das Recht der Zollerhebung für die bestehenden und noch zu bauenden Brücken sollte einer anderen Körperschaft, der „Niederländische Bruggen Exploitatie Maatschappij“, die dem Staat das benötigte Geld leihen sollte, übertragen werden. Erst im Juni 1936 kam das „Gesetz zur Finanzierung des beschleunigten Brückenbaues durch Erhöhung der zeitweiligen Erhebung einer besonderen Akzise auf Benzin“ zustande. Von der Brückenzollerhebung wurde ganz abgesehen. Die notwendigen Geldmittel bekam man durch die zeitweilige Erhebung einer erhöhten Benzin-Akzise, die dadurch von fl. 8 auf fl. 8,60 per 100 kg gebracht wurde<sup>1</sup>. Der Mehrertrag dieser Erhöhung sollte den allgemeinen Landesmitteln zugute kommen. Demgegenüber nahm die Regierung die Verpflichtung auf sich, jährlich für den beschleunigten Brückenbau fl. 2 250 000 in den Verkehrsfonds zu zahlen. Von diesen Beträgen, die durch einige Provinz- und Gemeindebeiträge erhöht wurden, sollten die geschätzten Kosten des Brückenbaus von fl. 60 000 000 bei gleichzeitiger Abschaffung von bestehenden Fähr- und Brückengeldern bezahlt werden. Diese neue Abgabe auf Benzin, die den Preis um ½ Cent per Liter erhöhte, sollte vorläufig bis Januar 1944 in Kraft sein. Der Brückenbau sollte spätestens 1941 fertig sein. Jetzt, da durch den Krieg so viele Brücken zerstört sind und wieder hergestellt werden müssen, ist der Vorsatz — sowie der des ganzen

5 t-Lastkraftwagen, 680,33 Dollars für jeden 9 t-Lastwagen und 615 Dollars für jeden schwereren Wagen bezahlen mußte.

Diese Beispiele weisen alle auf dieselbe Erscheinung hin, die sich in allen Ländern, in denen Berechnungen aufgestellt wurden, zeigte. Überall: Zuschußwirtschaft.

<sup>1</sup> Daß der Benzinpreis durch die im Laufe der Jahre eingeführten Erhöhungen nicht unnatürlich hoch war, zeigt Folgendes: Der Benzinpreis in Niederland betrug z. B. 1937 — also nach der letzten Steuererhöhung — netto  $6\frac{1}{2} + 7\frac{1}{2}$  ct Steuer = 14 Cent das Liter, gegenüber 10 Cent in den Vereinigten Staaten,  $11\frac{1}{2}$  Cent in Rumänien,  $17\frac{1}{2}$  Cent in Ungarn,  $20\frac{1}{2}$  Cent in Österreich, 21 Cent in Frankreich, 23 Cent in Niederl.-Ostindien, 26 Cent in Bulgarien, 28 Cent in Deutschland und 33 Cent in der Türkei (alles durchschnittlich). Der durchschnittliche Weltpreis betrug 10,34 Cent pro Liter, der der Zölle 6,45 Cent, der Bruttopreis ab Pumpe also 16,79 Cent.

Verkehrsfonds — vollständig verändert, ohne daß bestimmte Richtlinien für die Zukunft bekanntgegeben wurden.

Oben wurde schon gesagt, daß die Fahrradsteuer am 1. 5. 1941 weggefallen ist, so daß auch diese Einnahme — einer der Pfeiler, auf denen der Straßenfonds 1926 und der Verkehrsfonds 1935 aufgebaut waren — wegfiel. Ferner wurde 1939 die Kraftfahrzeugsteuer für Dieselaautos um 100 vH (in vier Abschnitten von 25 vH im Jahr) erhöht, weil der Brennstoff — schweres Öl, das auch von der Industrie, Eisenbahnen und Schifffahrt gebraucht wurde — nicht wie das Benzin von dem Eingangszoll getroffen werden sollte.

Endlich ist noch zu berichten, daß 1934 die sog. „Tertiäre Straßen-Kommission“ auf die Bitte der Vereinigung „Het Nederlandsche Wegencongres“ eine Untersuchung einleitete betreffend die „Finanzierung der Verbesserung der tertiären Straßen“. Der Bericht darüber führte zu einer Änderung des Gesetzes betr. die Einführung eines Verkehrsfonds und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Ende 1936 wurde nämlich ein auf den Bericht gegründeter Gesetzentwurf eingereicht, der beabsichtigte, Geld aus dem Verkehrsfonds für die Verbesserung von 6000 km tertiären Straßen zur Verfügung zu stellen, und zwar für den Teil, auf dem sich ein bedeutender Autoverkehr abspielte; bislang diente der Verkehrsfonds, wie oben schon erwähnt wurde, wesentlich nur den Interessen der primären und sekundären Straßen. Ende Dezember 1937 trat dieses Gesetz in Kraft. Hierin wurde bestimmt, daß alle Provinzen einen tertiären Straßenplan aufstellen mußten. Die Provinzen sollten zusammen für die zollfreien sekundären Straßen 35 vH von dem  $\frac{7}{9}$ -Teil des Ertrages der Kraftfahrzeug- und Fahrradsteuer und für die zollfreien tertiären Wege 10 vH von dem  $\frac{7}{9}$ -Teil des für die Provinzen bestimmten Anteils des Ertrages der Kraftfahrzeug- und Fahrradsteuer erhalten. Die Verteilung des Ertrages sollte nach im Gesetz genannten Maßstäben vorgenommen werden. Das Gesetz brachte also keine Zunahme des Steuerertrages mit sich, sondern nur eine Verschiebung der bestehenden Einnahmen aus dem Motorverkehr (und Fahrradverkehr). Im finanziellen Rahmen dieser Betrachtungen könnte die Gesetzesänderung also außer Betracht bleiben, wenn es nicht so wäre, daß diese Neuregelung für die Provinzen etwas mehr Mittel zur Verfügung stellte, wovon die bis jetzt zu kurz gekommenen tertiären Straßenverwalter ihren Nutzen ziehen sollten. Für die restlichen 12 000 km semi-tertiären Straßen wurde nichts zur Verfügung gestellt. Hierfür müssen die Unterhaltungspflichtigen auch weiterhin selbst sorgen. Der Motorverkehr trägt außer Kleinigkeiten an Zöllen nichts dazu bei. Die Kosten der Verbesserung von 6000 km tertiären Straßen sollten nach Schätzung fl. 72 000 000 (fl. 12 000 pro km) betragen, während man jährlich fl. 1 200 000 oder fl. 200 pro km für die Unterhaltung benötigte. Man darf nicht vergessen, daß die Unterhaltungspflichtigen noch immer für Unterhaltung durchschnittlich fl. 250 pro km jährlich beitragen müssen. Dieser letzte Betrag war jedoch zu niedrig geschätzt.

Wenn man — wie die C. C. V. —, von der Annahme ausgeht, daß ab 1935 bis zum Jahre 1951 keine Änderungen eintreten werden, weder in den Straßenkosten noch im Steuerertrag infolge der Zunahme der Kraftfahrzeuge, so kann man eine neue Rechnung für die Zukunft erdenken. Aber dann weicht man sehr von der Wirklichkeit ab; um so mehr, da die C. C. V. bei ihrer Berechnung für die Zeit von 1936—1951 dieselben oben genannten Fehler machte wie für den Zeitabschnitt von 1920—1935. Die Schlußfolgerung der C. C. V. war, daß (sogar bei Anleihen für den Reichsstraßenbau ab 1936, wofür Rente und Tilgung bezahlt werden mußte), die Rechnung für die Jahre 1936 bis einschließlich 1951 — dem Jahr, in dem optimistisch gedacht, die ganze Straßenverbesserung fertiggestellt sein sollte — so aussehen würde: fl. 495 000 000 sollten ausgegeben werden und fl. 564 000 000 konnten an Einnahmen aus dem Motorverkehr gebucht werden, so daß ein Gewinnsaldo von fl. 69 000 000 entstehen würde. Dieser sollte zusammen mit den

oben berechneten fl. 31 000 000 Überschuß für den Zeitabschnitt von 1920 bis einschließlich 1935, einen Gesamtüberschuß an Einnahmen aus dem Motorverkehr von fl. 100 000 000 ergeben!

Diese Meinung ist jedoch aufgebaut aus fehlerhaften Voraussetzungen und entbehrt jeden Grundes; es ist traurig feststellen zu müssen, daß dieses Ergebnis in den Niederlanden ohne weiteres als zutreffend angenommen wurde (außer von dem ehemaligen General-Schatzmeister Dr. Dr. A. van Doorninck und von mir). Bei allen sich bietenden Gelegenheiten beriefen sich die Interessentengruppen auf das Ergebnis der fehlerhaften Berechnungen der C. C. V.; die Regierung konnte hierauf nichts erwidern. Nach der vorstehenden Kritik wird die Folgerung kein Erstaunen erwecken, daß der Schluß, zu dem die C. C. V. kam, graue Theorie ist, und zwar fehlerhafte graue Theorie. Dies zeigt auch schon die Vernachlässigung der Zinszahlung für geliehene Gelder seitens der C. C. V. Mit Recht weist denn auch das Mitglied der C. C. V., Dr. Dr. A. van Doorninck, der einzige, der in der Kommission die Zahlen und Behauptungen des Ausschusses der C. C. V. kritisch betrachtet hatte, darauf hin:

„Ein Beispiel, wie weit eine auf theoretische Erwägungen aufgebaute Beispielrechnung (Konto-Finto) von der Wirklichkeit entfernt ist, liefert die Betrachtung des Ausschusses der C. C. V. auf S. 100 (des Berichtes) über die Rente. Die Schwierigkeit, den Rentenbetrag, mit dem man die Beispielrechnung belasten müßte, einigermaßen zuverlässig zu berechnen, hat den Ausschuß dazu gebracht, mit der Rente überhaupt nicht zu rechnen. Nach seiner Meinung war das auch nicht so notwendig, da die Einnahmen des Konto-Finto höher sind als die Ausgaben. Wie anders die Wirklichkeit ist, zeigt uns das Begleitschreiben zu dem Kostenanschlag des Verkehrsfonds für 1938, in dem der frühere Wasserbauminister auseinandergesetzt hat, daß die Vollendung des Reichsstraßenplanes im Zeitabschnitt 1937—1952 noch fl. 245 Mill. kosten würde. 1938 sollen rd. fl. 26 Mill. verarbeitet werden, von denen fl. 20 Mill. bei Ermangelung gewöhnlicher Mittel dem Kapitaldienst zur Last gelegt werden. In dem Begleitschreiben wird ferner berechnet, daß, bei einem Zuwachs des Steuerertrages um 5 vH jährlich über den Ertrag von 1936, 1952 die Schuld des Verkehrsfonds durch diese Finanzierung um fl. 130—140 Mill. gestiegen sein würde. Bei einer Tilgung in 15 Jahren und einem Zinsfuß von 4 vH wird die Tilgung dieser Schuld ab 1952 fl. 12 000 000 jährlich betragen während die Unterhaltung des fertiggestellten Straßenplanes fl. 2,5—3 Mill. beanspruchen wird, so daß von 1952 an der Anteil des Reichsstraßenplanes am Ertrag der Motor- und Fahrradsteuer — dieser Anteil wird inzwischen auf fl. 15 Mill. gestiegen sein — während der erstfolgenden 15 Jahre vollständig nur für die Bezahlung von Zins und Tilgung und für die Unterhaltung benötigt werden wird. Bei einem Zinsfuß von 3 vH oder 3½ vH ist das Ergebnis etwas günstiger, aber die obengenannten Zahlen zeigen wohl deutlich, welch falsches Bild man von den Kosten des Straßenplanes bekommt, wenn der Rentefaktor vernachlässigt wird.“

Hiermit bestätigt der frühere General-Schatzmeister, der wohl daran gewöhnt war, mit finanziellen Zahlen umzugehen, was er in *De Economist* (Der Ökonomist) von 1937 geschrieben hatte (siehe dritte Fußnote von Abschnitt II).

Über den Gebrauch der willkürlichen Abzüge von Kosten und Einnahmen des Motorverkehrs seitens des Ausschusses der C. C. V. urteilte van Doorninck in Punkt 3 seines Minderheitsberichtes ebenso vernichtend wie der Schreiber dieses Artikels im Vorhergehenden.

#### VIII.

Im Vorhergehenden wurde dargelegt, daß die Binnenschifffahrt unentgeltlich die kostspieligen Reichskanäle benutzt, daß die Eisenbahn die vollen Wegekosten trägt, was ihr aber lediglich die Beiträge aus dem Verkehrsfonds, d. h. der Steuerzahler er-

möglichen. Der Betriebsüberschuß der Eisenbahnen ist eben nicht groß genug, um damit die ihnen je t z t zugerechneten Kosten für Rente und Tilgung des u. a. in den baulichen und ortsgebundenen Anlagen angelegten Kapitals zu bezahlen (siehe unten). Weiter ist dargelegt, daß der Motorstraßenverkehr die Kosten, die der Bau, die Verbesserung und die Unterhaltung der Straßen verursachen, nicht aufbringt. Ohne Angabe näherer Zahlen darf angenommen werden, daß auch die Küstenfahrt und die Luftfahrt ein gleiches Bild zeigen. Auf der ganzen Linie sehen wird, daß die Allgemeinheit die Verkehrszweige unterstützen muß.

Man kann nicht leugnen, daß, solange die Kapazität der Transportmittel für die Beförderung der Transportmengen zu groß ist, eine Konkurrenz entstehen wird, die mit dem Untergang oder Abbau von gewissen Transportbetrieben enden wird, mit — nach der liberal-ökonomischen Lehre — „the survival of the fittest“. Aber wenn man schon hierin einen Idealzustand sehen will, dann darf doch wenigstens erwartet werden, daß auch wirklich die am wirtschaftlichsten arbeitenden Verkehrszweige erhalten bleiben und nicht die am meisten unterstützten. Hierbei wird angenommen, daß die anderen Konkurrenzbedingungen gleichartig sind.

Nach diesem Gedankengang — also solange man nicht den Transportluxus, den Überfluß an Verkehrsmitteln, drastisch angreifen will, wobei man sich direkt vor die Schwierigkeit gestellt sehen würde, w o mit der Einschränkung angefangen werden soll — ist es natürlich, daß ein Drang entstand, zu einem Zustand zu gelangen, bei dem jeder Verkehrszweig seine eigenen Kosten decken sollte. Denn dann würde sich gleich zeigen, welcher dieser Verkehrszweige am wirtschaftlichsten arbeiten würde und dadurch die größte Daseinsberechtigung hätte. Theoretisch ist gegen diesen Drang nach Eigenwirtschaftlichkeit wenig einzuwenden, wenigstens wenn man keinen oder nur geringen Wert legt auf andere nicht genau in Geld zu berechnende Vorteile<sup>1</sup>.

Zum Teil kann man die Sanierung des Verkehrswesens nach diesem Grundsatz schon gar nicht in Angriff nehmen. Wenn man z. B. die Binnenschifffahrt<sup>2</sup> für die von ihr gemachten Kosten (mit Abzug der Kosten für Entwässerung, Bewässerung, wenn diese zu berechnen sind) vollständig verantwortlich machen will, z. B. durch die Erhebung höherer Abgaben oder — besser — durch Einführung einer Fahrgeldsteuer, dann kann man davon überzeugt sein, daß ein großer Teil der Schifffahrt vernichtet werden würde, und daß außerdem auch die Einnahmen aus von derartigen fiskalischen Maßnahmen ermordeten Betrieben zusammenschrumpfen würden. Man hätte dann das Kind zugleich mit dem Bade ausgeschüttet. Nimmt man sich vor, die Binnenschifffahrt auf diese Weise zu sanieren, gleichzeitig mit der Einführung einer derartigen Politik bei den anderen Verkehrszweigen — wodurch vermieden werden könnte, daß allzu ungleiche Konkurrenzbedingungen entstehen würden —, dann würde dennoch eine unmittelbare Folge dieser Maßnahme sein, daß die Kosten der Verkehrszweige auf verschiedene Niveaus zu stehen kämen und außerdem, daß die Frachtkosten auf der ganzen Linie erhöht werden müßten. Die Frage ist, ob die Binnenschifffahrt dabei nicht in eine allzu ungünstige Wettbewerbslage käme und ob sie noch existieren könnte. Weiter, ob die Wirtschaft durch die verkehrsstrukturellen und Kostenänderungen keine

<sup>1</sup> In jeder Periode der Depression, wo große Ansprüche an die öffentlichen Geldmittel gestellt werden und man versucht, diese soviel wie möglich herabzudrücken, taucht der Wunsch nach Eigenwirtschaftlichkeit wieder auf.

<sup>2</sup> Der Report of the National Transportation Committee (1933) schreibt in Punkt 4: „As a general principle inland waterway should bear all costs of amortization, interest, maintenance and operation of the facilities for their navigation. If they cannot bear such charges and compete with other forms of transport, they should be abandoned.“ Und in Punkt 5: „Automotive transportation should bear its fair burden of tax, but only on a basis of compensation for public expenditure on its behalf plus its share of the general tax load.“

schweren Schäden erleiden würde. Denn Industrie und Handel rechnen mit bestimmten Verkehrsmitteln und mit bestimmten Frachten. Man mag einwenden, daß die Kostensteigerung nicht allzu groß sein und auf die Dauer ausgeglichen werde. Die andere — größere — Beschwerde bleibt aber. Was ferner bleiben würde, ist die Vergrößerung des Werkverkehrs infolge der Frachtensteigerung im gewerblichen Verkehr. Jedenfalls würde es nötig sein, den Werkverkehr einzuschränken, damit er nicht dem öffentlichen Verkehr, der jedem dient, unersetzlichen Schaden zufügt. Der indirekte Nachteil würde vielleicht größer sein als der problematische Vorteil aus höheren Frachten.

In der Annahme, daß der Betrieb der Niederländischen Eisenbahnen nicht eigenwirtschaftlich war — zu Unrecht, siehe später — hat man jahrelang versucht, ihn soweit zu bringen. Was hat man dabei erreicht? Nichts! Die Fehlbetragswirtschaft besserte sich nicht. Frachterhöhungen, die, wie die Regierung hoffte, zur Besserung der Lage hätten beitragen können, würden den Verkehr noch mehr gedrosselt und also gerade das Gegenteil von dem, was man erreichen wollte, zur Folge gehabt haben. Güter würden auf Schiff und Kraftwagen abgewandert sein. Bis aufs Äußerste durchgeführte Sparmaßnahmen, durch welche selbst lebenswichtige Teile des Betriebs abgeschnitten werden mußten, hatten ebensowenig Erfolg. In Niederländisch-Indien hat man in den Krisenjahren 1920—1923 (und auch in letzter Zeit) dieselben Erfahrungen gemacht; dabei hatte man damals dort noch nicht mit der Konkurrenz anderer Verkehrsmittel zu rechnen<sup>1</sup>.

Aber selbst wenn es auch gelungen wäre, die Eigenwirtschaftlichkeit des Wasserverkehrs und des Eisenbahnwesens zu erreichen (was, wie wir gesehen haben, nicht der Fall ist und sein kann), dann würden sich fortwährend neue militärische, politische oder andere Forderungen geltend gemacht haben, die zur Gewährung von Zuschüssen der Allgemeinheit gezwungen hätten; man hätte wieder von dem Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip abweichen müssen. Dasselbe ist der Fall beim Motorverkehr. Hätte man diesen Fragen aus finanziellen Gründen keine Folge leisten wollen, obwohl sie an sich wohl berechtigt gewesen wären, dann würde der Verkehr keine dienende Rolle gespielt haben, und wäre es nicht nötig gewesen, daß der Staat und seine Organe den Verkehr in die Hand nahmen.

Die Forderung der Eigenwirtschaftlichkeit hat also für die Praxis keinen oder fast keinen Wert<sup>2</sup>. Daher kommt es, daß die Wissenschaft mehr und mehr davon abkommt. Das ausgesprochenste Beispiel finden wir bei Pirath, der ursprünglich an dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrszweige festhielt, aber doch — zu Recht — allmählich davon abrückte<sup>3</sup>.

In der letzten seiner Veröffentlichungen, in der er diese Frage behandelt, schlägt er denn auch vor, von der vollständigen Kostendeckung abzusehen, um zu einer partiellen Wirtschaftlichkeit zu kommen, damit man den größten ökonomischen Nutzen aus dem Verkehrsapparat ziehen könnte. „Das ist der Weg einer Übernahme bestimmter Kosten der Verkehrswirtschaft durch den Staat<sup>4</sup>.“ Nach seiner Meinung wird unter bestimmten Umständen „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 ortsgebundenen Anlagen der Eisenbahnen, Wasser-

<sup>1</sup> Siehe meinen Artikel „Die Rentabilitätsfrage bei kolonialen Verkehrsmitteln“ im Februarheft 1942 vom Archiv für Eisenbahnwesen.

<sup>2</sup> Prof. Dr. Emil Sax: „Ein Finanzprinzip kann nicht richtig sein, das zu praktisch undurchführbaren Ergebnissen führt“ (Die Verkehrsmittel II).

<sup>3</sup> Prof. Dr.-Ing. C. Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft (1934), S. 250.

<sup>4</sup> Prof. Dr.-Ing. C. Pirath: „Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten“ in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 13. Jg. 1935/36, S. 33.

straßen und Straßen übernehmen müssen“. „Bei dieser Lösung würde allerdings die Allgemeinheit ungefähr 20—25 vH der gesamten 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.“

Hiergegen kann man gewichtige Bedenken geltend machen. Prof. Pirath hat dies sehr gut gefühlt. Die Belastung, die hierdurch dem Staat auferlegen würde, nannte er denn auch einen „völlig neuen schwerwiegenden Faktor in der staatlichen Finanzwirtschaft“. Er sagt weiter:

„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 Grenzen der Betätigung der verschiedenen Verkehrsmittel zu benutzen, der jeweiligen Lage der Allgemeinheit und einer möglichen 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 Verkehrsgüter oder Verkehrsluxus zurücktreten müssen, um der Verkehrswirtschaft die Lösung ihrer schwierigen Aufgabe zu erleichtern.“

Es ist nun nicht zu bestreiten, daß auch bei alleiniger Lockerung des Eigenwirtschaftsprinzips, ungeachtet der Pirath'schen Warnung, überall automatisch eine Zunahme von Verkehrsluxus die Folge sein wird, und daß außerdem — weil die Kosten für die baulichen und ortsgebundenen Anlagen bei den verschiedenen Verkehrszweigen nicht gleichmäßig hoch sind —, die Maßnahme eine nicht gerechtfertigte Bevorteilung für die Betriebe, die mit den wenigsten variablen Kosten, aber deshalb noch nicht am wirtschaftlichsten, arbeiten, zur Folge haben würde. Es würden also Transportverschiebungen stattfinden, womit für die Verkehrszweige und die darin arbeitenden Betriebe große Gefahren verbunden wären.

In dem von Pirath empfohlenen System wird die Einführung einer Verkehrssteuer ins Auge gefaßt. Von derartigen Steuern bin ich kein Freund. In diesem Falle sei zugegeben, daß die daraus fließenden Einnahmen für den Staat eine Kompensation sein könnten für die Kosten, die durch die gänzliche oder teilweise Übernahme der in den Weg gesteckten Kosten veranlaßt wurden. Diese Besteuerung der Frachten, die im Werkverkehr höher sein könnte als im öffentlichen Verkehr, bedeutet tatsächlich dasselbe wie eine Tarifierhöhung, um zur Eigenwirtschaftlichkeit zu kommen, wobei zugegeben sei, daß die Durchführung von den privaten Unternehmern nicht so leicht umgangen werden kann wie eine Tarifierhöhung, wenn auch die letztgenannte Maßnahme besser im Werttarifsystem, das zumeist gemeinwirtschaftlich ist, verwirklicht werden kann.

Wegen dieser Bedenken kann ich dem System der partiellen Kostendeckung, wie es von Pirath empfohlen worden ist, noch weniger beipflichten als dem Prinzip der vollen Kostendeckung. Die partielle Rentabilität macht die an sich schwierige Frage ohne Notwendigkeit noch verwickelter als sie schon ist.

<sup>1</sup> A. a. O. S. 34.

Eine weitere Beschwerde gegen die praktische Durchführung der Prinzipien der vollen und der partiellen Rentabilität tritt in Erscheinung, wenn einer der Verkehrszweige schon eigenwirtschaftlich ist. Ich meine damit folgendes:

Im Vorhergehenden wurde davon ausgegangen, daß auch die Niederländischen Eisenbahnen nicht eigenwirtschaftlich seien. Diese allgemein verbreitete Meinung stützt sich darauf, daß seit ungefähr 20 Jahren jährlich viele Millionen Gulden vom Staat zugezahlt werden müssen, um die Fehlbeträge auszugleichen, die von dem seinerzeitigen Finanzminister Jhr. Dr. de Geer „der schwarze Fleck“ im Etat genannt wurden. Die Frage stellt sich: Sind die Niederländischen Eisenbahnen tatsäc hlich notleidend? Anscheinend wohl. Im Zeitabschnitt von 1920 bis einschließlich 1935 — der auch beim Motorstraßenverkehr in Betracht genommen wurde — waren die Betriebsergebnisse wie folgt:

Jahr	Betriebsüberschuß	Fehlbetrag, um Zinsen und Tilgung zu bezahlen; vom Staat zuzuschießen
1920 . . . .	fl. 23 000 000	fl. —
1921 . . . .	97 000	„ 32 933 000
1922 . . . .	2 702 000	„ 30 502 000
1923 . . . .	11 348 000	„ 22 987 000
1924 . . . .	36 552 000	—
1925 . . . .	41 513 000	—
1926 . . . .	43 837 000	—
1927 . . . .	42 809 000	—
1928 . . . .	47 162 000	—
1929 . . . .	50 615 000	—
1930 . . . .	46 687 000	—
1931 . . . .	37 295 000	fl. 2 593 000
1932 . . . .	22 303 000	„ 17 315 000
1933 . . . .	12 976 000	„ 28 691 000
1934 . . . .	8 238 000	„ 32 418 000
1935 . . . .	5 759 000	„ 29 652 000
	fl. 432 893 000 <sup>1</sup>	fl. 197 091 000 <sup>1</sup>

Diese Fehlbeträge — außer in den Hochkonjunkturjahren — waren Folgen der Kapitallast, die auf den Niederländischen Eisenbahnen lag und die ungefähr den Kosten des in den baulichen und ortsgebundenen Anlagen festgelegten und noch nicht getilgten Kapitals gleichkam.

Wie ist nun diese Schuld entstanden und ist es wohl recht und klug, diesen Staatsbetrieb noch lange Jahre eine bleierne Last mitschleppen zu lassen, die der Eigenwirtschaftlichkeit im Wege steht? Vor wenigen Jahren bot sich eine gute Gelegenheit, um den Betrieb vollständig zu sanieren. Das war 1937, als das sog. Reorganisationsgesetz der Niederländischen Eisenbahnen zustande kam. Hier hätte man die Umstellung des

<sup>1</sup>) Für die später folgenden Jahre waren diese Posten:

1936 . . . .	fl. 3 967 000	fl. 31 851 000
1937 . . . .	9 507 000	„ 33 451 000
1938 . . . .	12 394 000	„ 23 335 000
1939 . . . .	22 398 000	„ 17 456 000
1940 . . . .	32 223 000	„ 14 676 000

(einschließlich fl. 4 500 000 für Kriegsschaden und bei höheren Abschreibungen).

„gemischten Unternehmens“ in einen „Staatsbetrieb in Gesellschaftsform“ benutzen sollen, um eine tote Kapitallast, ungefähr übereinstimmend mit dem von Pirath genannten Posten, dem Betrieb abzunehmen.

Wie die ganze Eisenbahnschuld entstanden war, habe ich damals ausführlich geschildert<sup>1</sup> und dabei angegeben, daß es der Staat gewesen ist, der große, direkte finanzielle Vorteile aus dem Betrieb der damals noch privaten Eisenbahngesellschaften gezogen hatte, ohne diese Erträge gehörig zu verwalten. Ich nenne nur einzelne. Der Staat ließ die Eisenbahn den Transport von Postsachen unentgeltlich verrichten; für die Beförderung von Militär, Polizei, Gefangenen usw. wurde nichts bzw. in einzelnen Fällen viel zu wenig bezahlt. Man zwang die Eisenbahn, Zollokale zu bauen (sogar rein zu halten und zu heizen), ohne hierfür eine Vergütung zu gewähren. Ferner nahm der Staat an dem Mehrgewinn teil, wenn ein solcher erzielt wurde, während er der Eisenbahn die Pflicht auferlegte, für die Absperrung der Eisenbahn und für die Sicherung von Kreuzungen einseitig die notwendige Sorge zu tragen<sup>2</sup>. Fügt man hierzu die Verpflichtung für die Eisenbahn, vom Staat angelegte Verbindungen in Betrieb zu nehmen, wenn man auch voraussah, daß sie sich nicht lohnen, also nicht eigenwirtschaftlich sein würden, dann wird es deutlich sein, daß all diese Verlustposten für die Eisenbahn zusammen die in den baulichen und ortsgebundenen Anlagen festgelegten Kosten weit übertreffen und daß in früheren Jahren nicht viel mehr abgeschrieben werden konnte als der Betrag, wozu die Eisenbahn infolge der Konzessionsbedingungen verpflichtet war. Es handelt sich hier um Beträge, die viel höher sind als der kapitalisierte, jährliche, oben genannte Fehlbetrag.

Es würde also nichts Ungerechtes darin gelegen haben, diese in der Vergangenheit genossenen Vorteile, durch die eine genügende Abschreibung unmöglich gemacht wurde, anzuerkennen und einen Debetposten der Eisenbahnrechnung auf die Rechnung des Staates zu nehmen. In dem in Fußnote 1 genannten Artikel wurde eine derartige Tilgung dieser „Ehrenschild“ von mir empfohlen.

Später zeigte sich auch, daß die Eisenbahn selbst<sup>3</sup> und das Ministerium van W a t e r s t a a t, dem die Eisenbahnen unterstellt sind, diese Lösung auch als die beste angeraten hatten. Das Finanzministerium war jedoch dagegen, weil es fürchtete, daß in diesem Fall die Staatsschuld zu stark erhöht würde. Die damalige Regierung vertrat die gleiche Meinung, mit dem Erfolg, daß eine halbe Maßnahme getroffen wurde, und zwar indem nicht die ganze Schuld, sondern nur ein Teil des früher berechneten Abschreibungsrückstandes auf des Reiches Rechnung kam. Der Staat übernahm fl. 130 000 000 der Schuld; es verblieb noch eine Kapitallast von fl. 289 543 000 oder rd. fl. 290 000 000. Wäre diese Schuld 1937 getilgt worden, dann würde der Betrieb auf eine in jeder Hinsicht vollkommen zu verteidigende Art saniert worden sein, und man hätte einen gesunden Eisenbahnbetrieb bekommen, der entlastet gewesen wäre von Rente und Tilgung der noch übrig-

<sup>1</sup> S. A. Reitsma: „Diagnose en Therapie, de sanering der spoorwegfinancien“ (Diagnose und Therapie, die Sanierung der Eisenbahnfinanzen), Zeitschrift De Economist (Der Ökonomist) 1938, Juliheft, S. 145.

<sup>2</sup> Bei der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in Holland hat man jahrelang den eigenartigen Zustand gekannt, daß nach den Konzessionsbedingungen die Eisenbahngesellschaft bei höheren Einnahmen aus größerem Verkehr Verlust zu buchen hatte, während der Staat die finanziellen Vorteile pflückte.

<sup>3</sup> Niemand weniger als der damalige Generaldirektor der Niederländischen Eisenbahnen, Dr. H. van Manen, ein ausgezeichnete Verkehrsmann und ebenso ausgezeichnete Kenner der Finanzen, riet zu einer solchen Lösung auf S. 13 der Financieel-Economisch-Kwartaaloverzicht der Amsterdamsche Bank (Nr. 59, April 1939). Die Bilanz der Niederländischen Eisenbahnen enthält jetzt noch einen Posten von rd. fl. 100 000 000 als „Fehlbetrag der Reorganisation“. Ob der Betrag stimmt, ist nicht ausfindig zu machen.

gebliebenen Kosten an baulichen und ortsgebundenen Anlagen. Die Eisenbahnen wären dann zu einer ausgeglichenen Rechnung gekommen.

Muß im Rahmen des Gedankenganges, der dem vollen und partiellen Rentabilitätsprinzip zugrunde liegt, an dieser Schuld festgehalten werden, die im Wesen schon längst getilgt ist? Die Antwort ist einfach: natürlich nicht! Es hat keinen Sinn, daß der Staat sein eigener Schuldner ist; ob Zins und Tilgung in den Verkehrsfond vom Staat eingezahlt werden oder auf dem Staatsetat erscheinen, ist einerlei. Für den Steuerzahler kommt es ebenfalls auf dasselbe heraus. Die Fortdauer dieses Zustandes macht es in jeder Hinsicht nur schwieriger, eine gute Einsicht in die wechselseitigen Verhältnisse der verschiedenen Teile der Verkehrseinheit zu bekommen, während dem kein einziger Vorteil gegenüber steht. Das Beste würde sein, die Eisenbahnschuld auf die Staatsschuld überzuschreiben; denn der Staat hat in der Vergangenheit den Betrag doppelt und dreifach von den Eisenbahnen empfangen, aber diese Summen völlig „aufsoupiert“, wie ein unehrerbietiger Volksvertreter es einmal ausdrückte. Schlägt man diesen richtigen Weg ein, dann zeigt sich, daß sogar unter den gegenwärtigen Umständen der gegenwärtige niederländische Eisenbahnbetrieb eigenwirtschaftlich ist und keiner Beiträge aus der öffentlichen Kasse bedarf.

Hiermit komme ich zu einer anderen Seite der Frage der vollen Kostendeckung, die sich auch geltend macht bei der teilweisen Deckung, nämlich: Wenn die Eisenbahnen vollständig ihre Kosten tragen, so würde ein Fehlbetrag nur beim Motorverkehr und bei der Binnenschifffahrt vorliegen. Die Durchführung des Kostendeckungsprinzips würde eine Erhöhung der Frachten zur Folge haben, die z. B. von der Binnenschifffahrt sicher nicht getragen werden kann. Diese so nützliche Betriebsart würde man zugrunde richten, wie das in England im vorigen Jahrhundert geschehen ist. Auch beim Motorverkehr würden die aufzubringenden Lasten, also die Frachten, steigen müssen, wollte man zur Eigenwirtschaftlichkeit kommen. Das Aufgeben dieses Prinzips bedeutet allerdings bei diesen beiden Verkehrszweigen eine Subventionierung und macht es unmöglich, den Verkehr aufs wirtschaftlichste zu leiten. Auch bei einer partiellen Rentabilität bleibt die Ungerechtigkeit der Subventionierung in bezug auf die Eisenbahn bestehen, wenn auch in geringerem Ausmaß; die Intensität des Eisenbahnverkehrs muß darunter leiden.

Jetzt, da es seit 1940 möglich geworden ist, die Binnenschifffahrt und den Motorverkehr in Zwangorganisationen einzuordnen, wird es vielleicht erreichbar sein, eine von oben geleitete Frachtenpolitik zu führen und eine vernichtende Preisunterbietung zu verhüten. Nehmen wir an, daß es bei genügender Kontrolle möglich sein würde, zu einem lohnenden Frachtenmarkt zu kommen. Wegen der ungleichen Lage der Verkehrszweige in der Verkehrseinheit — einerseits die in Wirklichkeit eigenwirtschaftliche Eisenbahn, andererseits die nicht eigenwirtschaftliche Binnenschifffahrt, der in gleicher Lage sich befindende Motor- und Luftverkehr — ergibt sich sofort die Frage, auf welche Art man die Forderung der vollen Kostendeckung durchführen will. Nämlich ob man versuchen soll, alle Verkehrszweige nach einem Prinzip zu verwalten, mit der Folge, daß die aufzulegenden Lasten verschieden hoch bemessen werden, die Tarife also auch nicht ungefähr gleich gestellt werden können — auf die damit verbundene Gefahr habe ich oben hingewiesen — oder ob die Kostenbeiträge der verschiedenen Verkehrszweige an den Staat ungefähr in der Höhe bemessen werden sollen, daß eine Konkurrenz in den Tarifen im voraus ausgeschlossen ist, so daß lediglich andere Faktoren die Wahl der Verkehrsmittel bestimmen. In letzterem Falle ist es nicht ausgeschlossen, daß die Eisenbahnen mit einem Überschuß an Einnahmen zu rechnen haben, der den anderen Verkehrszweigen zur Kostendeckung zur Verfügung gestellt oder in einem Fonds für sicher-

lich kommende Jahre wirtschaftlicher Depression eingezahlt werden kann. Hierauf gehe ich nicht ein. Das sind Fragen an sich, deren Beantwortung vorläufig noch keine Eile hat. Ich erwähnte sie nur, um anzudeuten, wieviele Fallen und Fußheben hier liegen, ganz abgesehen von der Frage, ob der „indirekte Nutzen“ einfach auszuschalten ist.

Aus dem Vorstehenden wird man ersehen haben, daß die Forderung der vollen Kostendeckung einfacher zu stellen als zu verwirklichen ist. Stimmt man der Ansicht zu, daß es in Wirklichkeit „indirekte Vorteile“ gibt, dann wird es einleuchten, warum ich auf diese Forderung in der Praxis so wenig Wert lege.

Daß mit dem Begriff soviel kokettiert wird, ist m. E. dem zuzuschreiben, daß in der Literatur nicht genügend unterschieden wird zwischen der vollen Rentabilität, welche nicht für alle Verkehrszweige zu erreichen und deshalb nicht zu erstreben ist, und demselben Begriff, insoweit er dient, um geplante Neuanlagen zu prüfen und um die Beträge kennenzulernen, die eine Gegenleistung in den sog. „indirekten Vorteilen“ finden, Vorteilen, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen<sup>1</sup>. Um den finanziellen Unterschied zwischen voller Kostendeckung und den tatsächlichen Resultaten beurteilen zu können, ist es, so lange es noch kein staatliches Verkehrsmonopol gibt, nötig, wie es in den vorangehenden Abschnitten so genau wie nur möglich geschehen ist, gründlichst nachzuprüfen, welche Einnahmen bei den verschiedenen Verkehrszweigen den öffentlichen Kassen zugute kommen — nicht nur denen des Reichs, sondern auch denen der Provinzen, der Land- und Stadtgemeinden und der Wassergenossenschaften usw. —, und welche Ausgaben sie verursachen. Nur wenn diese Geldbeträge bekannt sind, wird es möglich sein, das Verkehrswesen zielbewußt zu ordnen und zu führen. Dabei ist es unbedingt notwendig, vorher die Finanzierungs- und Buchhaltungsmethoden der unteren öffentlichen Körperschaften gleichzuschalten.

Nach Durchführung der hierfür notwendigen Maßnahmen wird es in vorkommenden Fällen immer noch eine sehr schwierige Frage bleiben, festzustellen, ob die Unterstützung aus den öffentlichen Kassen für nicht-eigenwirtschaftliche Verkehrszweige einigermaßen mit dem Wert der volkswirtschaftlichen, politischen und militärischen Vorteile, die diese abwerfen, übereinstimmen wird. Auch inwieweit Ordnung geschaffen werden muß durch Erhebung von Verkehrssteuern, durch Feststellung von Frachtsätzen oder durch Herabsetzung (oder Vergrößerung) der Transportkapazität. An die Kenntnis und die Einsicht der führenden Behörde werden in dieser Hinsicht hohe Ansprüche gestellt werden müssen, wenn nicht wie früher die Kapitalvergeudung in großem Umfang auf Kosten des Steuerzahlers um sich greifen soll.

Verfechter des Eigenwirtschaftlichkeitsprinzips und des partiellen Rentabilitätsprinzips, so wie sie sie in der Praxis durchgeführt sehen wollen, werden bemerken, daß auch in der hier entwickelten Theorie unmeßbare Faktoren vorkommen und daß nur eine Verschiebung von Schwierigkeiten stattfindet. Das ist teilweise richtig. Doch ist es ein großer Unterschied, ob man aufs Geradewohl, aus Gefühlsgründen und unter Einfluß zeitweiliger Strömungen und Schlagworte Beschlüsse faßt, die große finanzielle und ökonomische Folgen von verhängnisvoller Art haben können, oder ob man dieselben

<sup>1</sup> Nehmen wir an, daß der Regierung alles daran liegt, um z. B. den Kohlentransport nach einem bestimmten inländischen Hafen zu lenken (Arbeitsbeschaffung, Rentabilitätssteigerung der kostspieligen Hafenanlagen usw.), dann kann es seinen Nutzen haben, den Verkehr unter den Selbstkosten, ja unter den Zuwachskosten, zu verwirklichen. Es kann dann berechnet werden, wieviel Einnahmen dabei ausfallen. Diesen Ausfall soll der Staat an den Verkehrsdienst, der als Betrieb verwaltet wird, um zu einer genauen Einsicht in die finanzielle Lage zu kommen, bezahlen. So wurde auch in Niederl.-Indien vorgegangen, als es sich darum handelte, notleidende, groß-industrielle und landwirtschaftliche Unternehmungen in schwierigen Zeiten am Leben zu halten. Das darf natürlich nicht zu oft stattfinden mit Rücksicht auf die Staatsfinanzen; denn hier wird rein protektionistische Politik mit Frachtermäßigungen getrieben.

Beschlüsse faßt mit Kenntnis der finanziellen Beträge, um die es sich handelt. Im letzteren Falle muß die verantwortliche Behörde wissen, wie weit es zulässig ist, die berechnete Rentabilität der Verkehrsbranche in einem oder anderen Sinne zu beeinflussen. Dann hat man festen Boden unter den Füßen, was jetzt nicht der Fall ist.

Um schließlich zu diesem Ziel zu gelangen, wurde im Vorangehenden hinsichtlich der Niederlande ein Beitrag geliefert. Es wurde ausführlich berechnet, daß, im Gegensatz zu der gangbaren Meinung, der Motorverkehr seine Kosten bei weitem nicht trägt.

Ob die dem Motorstraßenverkehr geliehene Unterstützung im richtigen Verhältnis zu dem zu erreichenden gemeinwirtschaftlichen Nutzen steht, möge hier unbeleuchtet bleiben. Das zu beurteilen bleibt Sache der Regierung. Was jedoch feststeht, ist, daß die gewährte Unterstützung nimmer dazu dienen darf, den ökonomisch begründeten Eisenbahnverkehr, einen kostbaren nationalen Besitz, auf ungerechte Art anzugreifen oder gar ihm Abbruch zu tun, wie es in der Vergangenheit so oft geschehen ist!

## Über den Aufbau der Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Von Dipl.-Kfm. Dr. E. Merkert.

Geschäftsführer der Fachgruppe Fuhrgewerbe und der Tarifabteilung der Reichsverkehrsgewerbe.

### A. Entwicklung zur Nahverkehrspreisverordnung.

Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde durch eine von dem Reichskommissar für die Preisbildung und Reichsverkehrsminister gemeinsam erlassene „Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr“, genannt „Nahverkehrspreisverordnung“ vom 15. 1. 1940 geschaffen. Die Nahverkehrspreisverordnung hat ihre rechtliche Grundlage im § 2 des Gesetzes zur Durchführung des Vierjahresplanes — Bestellung eines Reichskommissars für die Preisbildung — vom 29. 10. 1936. Sie wurde mit Zustimmung des Beauftragten für den Vierjahresplan erlassen und hat mit Wirkung vom 22. 1. 1940 Gültigkeit erhalten. Dieser Zeitpunkt ist also die Geburtsstunde der Nahverkehrspreisverordnung, abgekürzt NVP.

Fragt man nach der Vorgeschichte der NVP, so sind zwei Zeitabschnitte zu unterscheiden: Die Entwicklung bis zum Herbst 1936 und die Entwicklung seit dem Herbst 1936 bis zum Erlaß der NVP. In der Zeit nach dem Weltkrieg, in der erstmals in bedeutendem Umfang Güterkraftverkehr betrieben worden ist bis zum Herbst 1936 herrschte im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen eine freie Preisbildungstätigkeit. An mehreren Orten Deutschlands gab es wohl schon Preisfestlegungen für Leistungen im Güternahverkehr. Diese Preise sind im allgemeinen als Richtpreise anzusehen, die meist von den Innungen des Kraftfahr- und Fuhrgewerbes aufgestellt worden sind und mit denen eine Preisgrenze angestrebt worden ist, die von den Mitgliedern der Innungen nicht unterschritten werden sollte<sup>1</sup>. Das Kraftfahr- und Fuhrgewerbe glaubte durch Aufstellung von Richtpreisen den damals bestehenden zügellosen Wettbewerb mit gegenseitiger Preisunterbietung steuern und die Existenz der einzelnen Betriebe sichern zu können. Die bis zum Herbst 1936 aufgestellten Preise wurden je nach der Konjunktur unter- oder überschritten. Das Ziel, das mit ihnen zu erreichen angestrebt wurde, nämlich eine gegen-

<sup>1</sup> Da auf dem Gebiete der Preise im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen noch wenig zu wissenschaftlicher Bearbeitung festgehalten worden ist, sollen nachstehend die von der Fuhrherrschaft in Berlin und in München festgelegten Richtpreise aufgeführt werden.

seitige Unterbietung der Kraftverkehrsunternehmer zu vermeiden, wurde jedoch nicht erreicht.

Der Zeitraum vom Herbst 1936 bis Januar 1940 wird beherrscht durch das „Gesetz zur Durchführung des Vierjahresplanes — Bestellung eines Reichskommissars für die Preisbildung —“ vom 29. 10. 1936, der „Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen“ vom 24. 11. 1936 — Preisstopverordnung — und den hierzu erlassenen Überleitungs- und Ausführungsverordnungen. Die Preisstopverordnung war für die Schaffung und den Aufbau der NVP von grundlegender Bedeutung. Es soll deshalb aus ihr wenigstens der § 1 teilweise wiedergegeben werden. Dieser lautet wie folgt:

„(1) Preiserhöhungen für Güter und Leistungen jeder Art, insbesondere für alle Bedürfnisse des täglichen Lebens, für die landwirtschaftliche, gewerbliche und indu-

„Richtpreise für die Fuhrleistungen in Berlin, gültig ab 1. 4. 1929

Lastfuhrwerk	bei einer Leistung bis 40 km in 8 Stunden		über 40 km Tagesleistung je km mehr RM
	RM	je Stunde RM	
<b>Lastkraftwagen:</b>			
5 t Lastkraftwagen ohne Anhänger . . . . .	86,50	11,90	0,55
3—4 t „ „ „ . . . . .	72,—	9,90	0,45
5 t „ „ mit 5 t Anhänger und Begleiter . . . . .	113,—	15,50	0,70
3—4 t „ „ 3—4 t Anhänger . . . . .	96,80	13,30	0,57
5 t Anhänger mit Begleiter . . . . .	26,50	3,65	0,15
3—4 t „ „ „ . . . . .	24,80	3,40	0,12
<b>Zugmaschinen:</b>			
Leichte Zugmaschinen (wie Hanomag, Motorpferd, Lanz, Fordson)			
mit einem Anhänger ohne Begleiter . . . . .	70,—	9,65	0,50
„ „ „ und „ . . . . .	84,50	11,95	0,50
ein zweiter „ mit „ . . . . .	26,50	3,65	0,15
Leichte Zugmaschine, falls ohne Anhänger vermietet mit einem Anhänger des Mieters gefahren . . . . .			
„ zwei „ „ „ . . . . .	58,—	8,—	0,35
„ zwei „ „ „ . . . . .	67,—	9,20	0,45
<b>Geschäfts- und Lieferwagen.</b>			
<b>Kraftwagen:</b>			
Ein $\frac{3}{4}$ —1 $\frac{1}{2}$ t Lieferkraftwagen pro Stunde RM 5,25	außerdem jeder gefahrene km		
„ 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$ t „ „ „ RM 5,50	RM 0,26		

### Zur Beachtung!

Für Überstunden nach 8 Uhr abends wird ein Nachtzuschlag von 50 vH auf die Stundensätze sämtlicher Positionen berechnet.

Bei Gestellung von Fuhrwerk, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Anhängewagen im Stundenlohn wird mindestens die Hälfte der obenstehenden Tagessätze berechnet.

Sämtliche Akkordpreise erhöhen sich ab 1. 4. 1929 um 5 vH.“

Aus der Münchener Preistabelle sollen nur die Preise wiedergegeben werden, die für Last- und Lieferwagen und für Zugmaschinen je Stunde und je Kilometer festgesetzt worden sind. Es waren vorgesehen:

„Last- und Lieferwagen:	pro Stunde RM	pro km RM
für 1 Tonnenwagen . . . . .	2,50	—,25
„ 1 $\frac{1}{2}$ „ . . . . .	3,—	—,30
„ 2 „ . . . . .	3,50	—,35
„ 2 $\frac{1}{2}$ „ . . . . .	4,—	—,40
„ 3 „ . . . . .	4,50	—,45