

zugten geographischen Punkten hintan zu halten, ist bekannt. Auch in der Verkehrspolitik hat der Gesichtspunkt der Raumgestaltung und der Raumplanung Eingang gefunden, wie überhaupt neue Wirtschaftsauffassungen den Wirtschaftsraum beeinflussen und auch richtig nutzen wollen. Dieser Einfluß macht sich besonders in den Ländern bemerkbar, in denen die Wirtschaft vom Staat gelenkt wird und wo an Stelle einer Individualwirtschaft eine regulierte, vom Staat gelenkte Wirtschaft getreten ist. Die Selbstversorgung der Länder, das Auffinden und die Verteilung der Rohstoffe, der Bodenschätze, steht im Vordergrund und findet durch eine starke Intensivierung ihren Niederschlag auch im Verkehrswesen und damit in der europäischen Hafenwirtschaft.

Bei diesen neuerlichen Bestrebungen kann in gewissem Umfange sogar von einer Umwertung der Standortfaktoren geredet werden, und eine solche Umwertung wird auch ihren Niederschlag in der Hafenpolitik finden, wenn auch die wesentlich bestimmenden Agglomerationsfaktoren ihren Einfluß beibehalten werden.

Daß über den Weg einer nationalen Verkehrsplanung zu einer europäischen Verkehrsplanung der Schifffahrt und der zu ihr gehörigen Hafenwirtschaft eine führende und stark bestimmende Stellung eingeräumt werden muß, ist wesentlich zu betonen. Dieser Notwendigkeit kommt der Umstand zugute, daß in einigen europäischen Ländern eine fast völlige Neuordnung des Verkehrswesens kommen muß, die auch der mangelhaften Systematik in der europäischen Wasserstraßenpolitik abhelfen wird. Auch hat vielfach die technische Entwicklung der Wasserstraßen, der Häfen und der Schifffahrt nicht mit der durch die Steigerung der Produktionskräfte erforderlichen Ausweitung des Verkehrswesens Schritt gehalten.

Während in manchen Gemeinden die Um- und Ausgestaltung ihrer Häfen an eine alte Entwicklungslinie anknüpft, werden wiederum andere Gemeinden dazu übergehen, zur Verstärkung ihrer Wirtschaftskraft neue Häfen anzulegen und eine vorhandene Wasserlage zu einer Hafenanlage gestalten, um sich auf diese Weise die Gunst einer vorteilhaften verkehrsmäßigen Lage zu verschaffen oder diese Entwicklung zu festigen.

Die Frage des zukünftigen Hafenausbaues muß von zwei Seiten aus betrachtet werden, erstens aus der Neuanlage von Häfen und zweitens aus der Tatsache des notwendigen Ausbaues und der Erneuerung vorhandener Anlagen. Diese Entwicklung wird auch von verschiedenen Faktoren unterstützt werden, und zwar von der Schifffahrt selbst durch die in die Wege geleiteten Rationalisierungsmaßnahmen, Typisierung von See- und Binnenschiffen, Motorisierung und vor allem durch die Ausweitung des Schiffsverkehrs.

Die Neuanlage von Häfen erfordert eine rechtzeitige Planung unter Einschaltung nicht nur der örtlichen, sondern vor allem auch der überörtlichen, der Landesplanungsstellen, denn nur die letzteren sind in der Lage, die Aufstellung von Gesamtplänen vorzunehmen, die vornehmlich bei der Neugestaltung von Häfen alle Faktoren berücksichtigen können, wobei sie sich auch des Umstandes bewußt sind, daß eine Landesplanung auch die Aufgabe der Raumnutzung hat. Im übrigen ist auch die Verkehrsgeschichte eines Raumes eine unentbehrliche Grundlage für eine richtige Deutung seines Verkehrscharakters und die organische Fortentwicklung seines Verkehrswesens¹.

Während in einer Gemeinde die wirtschaftlichen Kräfte und das Verkehrswesen klar umrissen sind, bringt die Anlage oder die Vergrößerung eines Hafens meistens eine Umgestaltung des Stadtplanes mit sich, denn in einer Hafenstadt muß das Siedlungsbild sich auf den Hafencharakter planmäßig und siedlungsmäßig ausrichten.

Vielfach treten große Verkehrsaufgaben bei der notwendigen Eingliederung in das Gefüge des Bestehenden erst dann in die Erscheinung, wenn die Ausführung nahe bevorsteht. Für die Durchführung wichtiger Gesichtspunkte ist es dann vielfach zu spät, nur

¹ Professor Dr. Carl Pirath: „Verkehr und Landesplanung.“ Stuttgart 1938, S. 38.

was vorausschauend richtig vorbereitet ist, kann in dem Geflecht einer modernen Stadt zweckmäßig ausgebaut werden.

Was nun die Rationalisierung, Mechanisierung und Typisierung in der Hafenwirtschaft anbelangt, so wird auch hier die Ersparnis an Rohstoffen, die Vereinfachung der Herstellung die Anwendung besonderer Methoden erforderlich machen. Soweit die Hafenwirtschaft Lokomotiven, Güterwagen, Güterkraftwagen usw. beschafft, sind sie schon genormt und typisiert. Diese Normung und Typisierung muß aber im Interesse der Hafenwirtschaft auch im Hafenbau, bei der Beschaffung der Hafenwerkzeuge, bei Krananlagen, Hafenschleppbooten usw. und auch bei der Errichtung von Lagerhäusern, Silos usw. erfolgen.

Die systematische Verknüpfung der Häfen mit allen Verkehrsträgern wirft auch die Frage auf, inwieweit über den Weg einer einheitlich abgestimmten Organisation der Verkehrsablauf unterstützt werden kann. Eisenbahn-Seehafentarife sind in verschiedenen Ländern aus verkehrspolitischen Gründen eingeführt worden, die Einführung von Hafenzulaufarifen der Schienenbahnen zu den Binnenhäfen sind auch eine Forderung moderner Verkehrspolitik. In das gleiche Gebiet gehört auch der Ausbau von festen Seefracht- und Binnenfrachttarifen, die neben der Festlegung der Umschlags- und Lagerungskosten dem Verlager eine bessere Kostenübersicht geben, wie sie ihm bereits in den Eisenbahnfrachttarifen bekannt sind. Im Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen ist mit der Einführung solcher Binnenfrachttarife inzwischen begonnen worden. Vielfach hat auch die Hafenentwicklung mit der Ausweitung des Verkehrs, der industriellen Ansiedlung und der Niederlassung von Speditions- und Lagerunternehmungen und der Ausbreitung des Massen- und Fernverkehrs nicht Schritt gehalten. Ein unter einheitlichen Gesichtspunkten gestalteter Kontinentverkehr führt zu neuen Aufgaben und wirft damit auch das Problem des technischen Ausbaues und der Ausgestaltung der Häfen auf.

Die europäischen See- und Binnenhäfen bekommen neue Aufgaben und damit ein stärkeres kontinentales Gesicht, ihr wechselseitiger Verkehr wird intensiver gestaltet und geknüpft. Je mehr ein Land wirtschaftlich mit anderen Staaten und Völkern verbunden ist, desto stärker, ausgeprägter und vielseitiger muß seine Hafenwirtschaft sein. Es muß sich vor allem von der einseitigen Bindung an einen Verkehrsträger, wie beispielsweise die Schienenbahn lösen, wobei gerade der Ausbau der Schifffahrt sich als ein Vorteil für die Volkswirtschaft eines Landes ergibt.

Darüber hinaus verlangt das wirtschaftliche und nationale Ziel Europas als Ganzes verhältnismäßig autark und gegen störende Einflüsse von außen gesichert zu sein. Hierfür ist ein reger zwischenstaatlicher Güter- und Leistungsaustausch nach den Grundsätzen gelenkter, regulierter Wirtschaft notwendig, der wiederum nur von einer kraftvollen und leistungsfähigen Schifffahrt und Hafenwirtschaft bewältigt werden kann.

Einige Bemerkungen zu wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs.

Von Prof. Blum, Hannover.

In meinem Buch „Die Entwicklung des Verkehrs“ habe ich mich für die exakte Ermittlung der Selbstkosten ausgesprochen. Ferner habe ich dem Grundsatz nach die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit

erhoben. Außerdem habe ich auf gewisse Bedenken hingewiesen, die der Verwendung ausländischen Kapitals für Verkehrsbauten entgegengehalten werden können. Ich nehme in diesen Fragen gewiß einen besonders scharfen Standpunkt ein, glaube aber, daß man in diesen Beziehungen gerade in der gegenwärtigen Zeit besonders vorsichtig sein muß.

Einerseits haben wir nämlich in Deutschland (Mitteleuropa) und in unseren künftigen Kolonien so ungeheuer große Verkehrsaufgaben vor uns, daß wir viele Milliarden Mark für Neubauten aufwenden müssen, und dazu kommt die Wiederrichtung unserer durch einen „Dreißigjährigen Krieg“ überanstrengten Verkehrsanlagen (einschließlich des Wiederaufbaus unseres Überseeverkehrs), die ebenfalls viele Milliarden erfordern wird. Wir dürfen also diese gewaltigen Beträge nur derart einsetzen, daß mit dem kleinsten Aufwand der größte Nutzen erzielt wird. Wir dürfen in den kommenden Jahrzehnten noch weniger als bisher „Verkehrsluxus“ treiben; wir müssen vielmehr zu dem erfolgreichsten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel und zu ihrer richtigen Zusammenarbeit kommen. Mit die wichtigste Grundlage für alle hiermit zusammenhängenden Fragen ist aber die Ermittlung der Selbstkosten und zwar die richtige Berechnung der vollen Selbstkosten (ohne Vergessen, Schönfärben, Verschleiern usw.).

Andererseits hat sich vielfach die Anschauung eingenistet, daß die Deckung der Selbstkosten überhaupt nicht mehr notwendig wäre und daß auch die Berechnung der Selbstkosten überflüssig wäre. Diese Ansicht wird vor allem von den vielen „Projektmachern“ verkündet, die nicht die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen besitzen, um in diesen so schwierigen und für das Vaterland in Krieg und Frieden so bedeutungsvollen Fragen mitzureden.

Um so mehr ist es notwendig, daß sich die wirklichen Sachverständigen zusammenschließen und in gemeinsamer Arbeit zu ganz klaren Erkenntnissen kommen, damit die Verkehrspolitik in den kommenden für die Verkehrsentwicklung und hiermit für die Allgemeinheit so bedeutungsvollen Zeiten zu ihrem höchsten Nutzen geleitet werde. Ich möchte daher zu einigen Punkten Stellung nehmen, in denen Männer, die jeder Fachmann hochschätzen muß, von meinen Ansichten etwas abweichen.

Da die folgende Untersuchung ausschließlich wirtschaftlichen Fragen gewidmet ist, sei vorab noch bemerkt, daß der Verkehr selbstverständlich nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt werden darf. Der Verkehr dient ja nicht nur der Wirtschaft, sondern noch vielen anderen Faktoren, die u. U. mit Wirtschaft nichts oder nicht viel zu tun haben, nämlich der Kultur, der Politik, der Raumordnung, dem Siedlungswesen, der Volksgesundheit, der Landesverteidigung. Die nachstehenden Erörterungen sind also bewußt einseitig; man bedenke also immer, daß noch manche Faktoren zu beachten sind und daß der Mensch (Familie, Volk, Staat) höher steht als die Wirtschaft.

I. Zur Frage der Selbstkosten.

A. Es besteht bei den Fachleuten Übereinstimmung darüber, daß die Berechnung der Selbstkosten auf jeden Fall notwendig ist und zwar auch dann, wenn die „Eigenwirtschaftlichkeit“ bestimmt nicht erzielt werden kann (wie z. B. im Luftverkehr) oder auch nicht erzielt werden soll (wie z. B. bei der Auflockerung der Städte oder bei der Erschließung von Kolonien). Denn nur auf Grund der genauen Berechnung kann man das richtige Verkehrsmittel einsetzen, bzw. die richtige Hintereinanderschaltung der verschiedenen Verkehrsmittel feststellen, z. B. in einer Kolonie: Fluß-

schiff — Umgehungsbahn (von Stromschnellen) — Flußschiff — Eisenbahn — Landweg. Auch den bekannten Schlagworten und dem Operieren mit den „indirekten Vorteilen“ kann man nur dann entgegentreten, wenn man die Selbstkosten genau kennt.

B. Es dürfte bei den Fachleuten ferner weitgehend darin Übereinstimmung bestehen, daß die Eigenwirtschaftlichkeit dem Grundsatz nach bei jedem Verkehrsmittel erstrebt werden muß, daß aber gerade hier viele Ausnahmen notwendig sind. — Diese Formulierung ist aber so dehnbar, daß für jedes Land und für jedes Verkehrsmittel genauere Richtlinien aufgestellt werden müßten.

Blum sagt:

„Jedes Verkehrsmittel soll seine vollen Selbstkosten aus seinen Verkehrseinnahmen decken.“

Aber er sagt dies bei der Erörterung des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln; hierbei war für ihn die Überlegung maßgebend, daß „die wichtigste Grundlage für fairen Wettbewerb die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit“ ist, daß aber (leider) in vielen Ländern von manchen — auch sehr maßgebenden — Kreisen zwar von der „Schiene“ die volle Deckung ihrer Selbstkosten als eine Selbstverständlichkeit gefordert wird, während dies von der Binnenschifffahrt und der Straße nicht verlangt wird, — eine Einstellung, durch die aber nicht nur die Grundlagen „fairen Wettbewerbs“ verschoben werden, sondern auch das für die Allgemeinheit günstigste Zusammenarbeiten erschwert wird und durch die die Gefahr von „Luxusbauten“ ausgelöst wird!

Pirath sagt dagegen (in Z. f. Verkehrswissenschaft 1936):

„Das absolute, privatwirtschaftliche Rentabilitätsprinzip, wie es bisher durchweg für die Eisenbahnunternehmungen Grundsatz war, wird durch ein partielles Rentabilitätsprinzip für die Verkehrsunternehmung im Interesse der Volkswirtschaft ersetzt werden müssen.“

Pirath verkennt aber nicht die Schwierigkeiten, die sich hieraus ergeben, und Reitsma betont diese Schwierigkeiten (im Archiv für Eisenbahnwesen 1942, S. 227 und in Z. f. Verkehrswissenschaft 1942, S. 65).

Wie das gesamte Verkehrswesen sich (in Deutschland) nun einmal entwickelt hat, wird man sich dazu bekennen müssen, daß gerade in dieser Frage nicht doktrinär gehandelt werden kann, daß nicht „Prinzipien geritten“ werden dürfen, sondern daß die richtige Politik getrieben werden muß, also eine Verkehrspolitik, die von den nun einmal gegebenen Tatsachen ausgehend sich in der „Kunst des Möglichen“ übt und nach den besten Lösungen für die Allgemeinheit strebt. In diesem Sinn wird unsere Verkehrspolitik — „wohl oder übel“ — die verschiedenen Verkehrsmittel und innerhalb jedes Verkehrsmittels die verschiedenen Verkehrsunternehmen und vor allem die verschiedenen Landesteile für mehrere Jahrzehnte noch verschieden behandeln müssen. Eigenwirtschaftlichkeit kann man verlangen von:

- der Reichsbahn, aber nur innerhalb des Altreichs,
- den meisten städtischen Verkehrsmitteln (namentlich von den Straßenbahnen, auch von den Stadtschnellbahnen),
- der Reichspost, aber nur als Gesamtheit betrachtet, nicht von jedem einzelnen Verkehrszweig und wohl kaum in den neuen Gebieten,
- von der Seeschifffahrt, aber wohl nur nach einer längeren Wiederanlaufzeit.

Dagegen muß man sich damit abfinden, daß auf Eigenwirtschaftlichkeit verzichtet werden muß bei:

dem Luftverkehr,
 der Verkehrserschließung der Ostgebiete, einschl. der Ostmark, namentlich der Einzellerschließung der Alpen,
 der Verkehrserschließung der Kolonien,
 der Binnenschifffahrt,
 dem Straßenverkehr.

Hierzu ist über die Verkehrsmittel, die sich im allgemeinen zur Eigenwirtschaftlichkeit emporgearbeitet haben, nur noch zu sagen, daß auch bei ihnen im Sonderfall Subventionen notwendig, volkswirtschaftlich zweckmäßig, dem Allgemeinwohl entsprechend sein können und zwar sowohl einmalige für die erste Anlage und größere Erweiterungen als auch dauernde für bestimmte Verkehrsleistungen. Es ist hierbei namentlich an die Erschließung des platten Landes, die Unterstützung der armen Gebiete, die Auflockerung der Städte und an tarifliche und fahrplantechnische Maßnahmen zu denken, mittels deren bestimmte völkische, soziale oder gesundheitliche Ziele erstrebt werden.

Über die Verkehrsmittel, von denen die Eigenwirtschaftlichkeit nicht verlangt werden kann, sei über die Binnenschifffahrt und den Straßenverkehr bemerkt: So wie die Verhältnisse nun einmal geworden sind, müssen wir uns einfach damit abfinden, daß das in den Flüssen, Kanälen und Häfen und daß das in den Landstraßen und vor allem auch in den Stadtstraßen und den Verkehrsplätzen steckende Kapital vom „Verkehr“ nicht verzinst werden kann. Daß aber vielfach nicht einmal die Unterhaltungskosten und Verwaltungskosten gedeckt werden, ist nicht gutzuheißen.

Aber die Selbstkosten müssen wir trotzdem berechnen! Wir müssen wissen, wie groß die Fehlbeiträge sind; und es muß „uferlosen“ Plänen und unzutreffenden Vergleichen mit anderen Verkehrsmitteln entgegengetreten werden; die staatliche und kommunale Verkehrspolitik muß es wissen und ihre verantwortlichen Leiter müssen die Öffentlichkeit darüber unterrichten, daß die Unterbilanzen doch schließlich irgendwie von der Allgemeinheit gedeckt werden müssen. Hierbei ergibt sich fast immer die „Ungerechtigkeit“, daß den Bevölkerungsteilen, die von dem öffentlich unterstützten Verkehrsmittel Gebrauch machen können, besondere Vorteile auf Kosten der Allgemeinheit zugewendet werden.

Was die Binnenschifffahrt anbelangt, so kommt es meiner Überzeugung nach darauf an, die vorhandene Binnenschifffahrt, d. h. die Schifffahrtgewerbe (im weitesten Sinn) zu unterstützen, zu stärken und aus ihrer teilweise recht schlimmen Notlage zu erlösen und ferner die vorhandenen Anlagen auszubauen und neuzeitlich auszugestalten. Während man in allem, was hierfür, also für die Stärkung des Vorhandenen notwendig ist, auf Eigenwirtschaftlichkeit verzichten sollte, muß man gerade im Interesse der Binnenschifffahrt den vielen Forderungen nach neuen Kanälen entgegengetreten, damit man zuerst einmal die Mittel bereitstellen kann, die zur Ertüchtigung des Vorhandenen notwendig sind¹.

C. Die Berechnung der Selbstkosten muß selbstverständlich richtig sein. Hierzu ist notwendig, daß alle Posten erfaßt werden, die zu den Selbstkosten gehören, also als jährliche Ausgaben verrechnet werden müssen. Über den größten Teil dieser Posten (Tilgung des Anlagekapitals, Unterhaltung, Erneuerung, Betriebskosten,

¹ Außerdem muß man sich im Sinn der Raumordnung und Landesplanung zu dem Grundsatz bekennen, daß die Wasserwirtschaft den Vorrang vor dem Wasserverkehr haben muß, denn das Wasser ist für Mensch und Tier, für Landwirtschaft und Gewerbe ein wichtiger Rohstoff und zwar ein Stoff, der z. B. in dem Gebiet nördlich der Linie Hannover—Krakau anfängt, selten zu werden. Wenn man hier irgendwo aus wasserwirtschaftlichen Gründen einen großen „Wassergraben“ anlegen muß, der sich mit einem geringen Mehraufwand zu einem Schifffahrtweg ausbauen läßt, so möge man das tun, aber

Entschädigungen für Unfälle, Versicherungen, soziale Aufwendungen) herrscht hierbei unter den Fachleuten keine Meinungsverschiedenheit, — wohl aber vielfach zwischen den Unternehmungen und dem Finanzamt!

Napp-Zinn hat aber in der Besprechung meines Buches in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1942, S. 133, Zweifel geäußert, ob folgende Posten zu den Selbstkosten gehören:

1. Die Tilgung des Anlagekapitals.

Napp-Zinn schreibt: „Wenn ein Unternehmen seine Anlagen entsprechend dem technischen Verschleiß und der wirtschaftlichen Veralterung erneuert, wozu in der Regel die nötigen Abschreibungen Voraussetzung sind, so ist eine Tilgung des Anlagekapitals kein notwendiger Kostenbestandteil. So wenig Industrieunternehmen ihr Anlagekapital tilgen, so wenig ist dies auch bei Verkehrsunternehmen nötig.“

Nun kann man von der Tilgung des Anlagekapitals theoretisch nur dann absehen, wenn es sich um „ewige“ Anlagen handelt. Ewige Anlagen gibt es aber streng genommen überhaupt nicht; alle Anlagen werden vielmehr immer einmal technisch wertlos oder in ihrem kaufmännischen Wert „ausgehöhlt“ oder gestohlen (vgl. den „Friedensvertrag“ von Versailles) oder zerstört oder von besonders schlaunen Wirtschaftspolitikern zum alten Eisen geworfen. Man kann aber vom praktischen Standpunkt sagen, daß bei vielen Verkehrsanlagen mit einer so langen Lebensdauer zu rechnen ist, daß die Tilgungsquote so klein wird, daß sie vernachlässigt werden darf. Immerhin denke man an die alten Binnenwasserstraßen, die vielleicht erst 100 Jahre alt sind, an Seekabel, an Ölleitungen, an Kantönl-Bahnen! Und Industrieunternehmen tilgen doch häufig zwar nicht ihr Aktienkapital, dafür aber manche Arten von Schuldkapital.

Hierbei möchte ich (als Beispiel) darauf hinweisen, wie falsch die lange Zeit herrschende Meinung gewesen ist, daß Hypotheken auf städtische Häuser nicht getilgt zu werden brauchten, — als ob eine Mietkaserne einen Ewigkeitswert darstellte! Diese Irrlehre schadet uns aber auch gerade im Verkehr; die verkehrstechnische Sanierung der alten Stadtkerne wird nämlich vielfach dadurch finanziell so erschwert, daß die „alten Bruchbuden“ immer noch mit Hypotheken überlastet sind.

Ich möchte jedenfalls die Tilgung in der Aufstellung der Selbstkostenbestandteile nicht ganz unterdrücken, vor allem deswegen nicht, damit sie im Sonderfall nicht vergessen wird, wenn sie berücksichtigt werden müßte. Man könnte also sagen: Zu den Selbstkosten gehört:

..... die Tilgung des Anlagekapitals, soweit sie im Sonderfall berücksichtigt werden muß.

Im einzelnen ist bei Verkehrsunternehmen die Tilgung z. B. notwendig:

a) bei Verkehrswegen, die vornehmlich zur Ausbeutung von Wäldern, Steinbrüchen, Erzlagern usw. dienen, bei denen also mit einem starken Nachlassen des Verkehrs infolge fortschreitender Erschöpfung der Verkehrsquellen gerechnet werden muß;

b) bei Anlagen, deren Verkehr stark von der „Mode“ abhängt, vgl. Bäder- und Bergbahnen, vgl. z. B. die Niederwaldbahn oder die wirtschaftlich sowieso ungünstig gestellten Bahnen Graubündens, über denen die „Sonne von St. Moritz“ nicht ewig leuchten wird;

c) bei Verkehrsanlagen, für die ein kostenfreier Heimfall nach einer gewissen Zeit ausbedungen ist, vgl. Napp-Zinn a. a. O. S. 134¹.

¹ Ich bin übrigens ein Gegner des kostenfreien Heimfalls; denn er belastet meistens die Gegenwart ohne Grund zugunsten der Zukunft und er führt — trotz aller Vertragsbestimmungen! — immer zu irgendwelcher „Verluderung“ der Anlagen in den letzten Jahren. Man sollte statt kostenlosen Heimfalls den Übergang zum „wirklichen Wert“ vereinbaren. Was „wirklicher Wert“ ist, kann man in den Verträgen genügend klar festlegen.

d) bei Verkehrsanlagen, bei denen die Außen- oder die Wehrpolitik eine maßgebende Rolle spielen; — auf diese sehr verwickelten Fragen kann hier aber nicht eingegangen werden.

2. Die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung.

Napp-Zinn faßt diese beiden Posten unter dem Begriff „Weiterentwicklung“ zusammen und schreibt:

„Zweifelhaft ist die Zugehörigkeit der Kosten für die Weiterentwicklung der Anlagen zu den gegenwärtig zu verrechnenden Selbstkosten. Der Wettbewerb verschiedener Unternehmen kann zwar Anlaß zu einem solchen Verfahren geben, bei dem tatsächliche Erhöhungen des Anlagewertes gleich über Betrieb verrechnet werden; korrekt im Sinne der Zurechnung der Kosten zu den von ihnen abhängigen Leistungen ist es indessen nicht.“

Ich trete — vornehmlich aus erzieherischen Gründen! — dafür ein, daß man diese beiden Posten auseinanderhalte, denn es handelt sich insofern um zwei verschiedene Dinge, als bei der Betriebsentwicklung das Technische, bei der Verkehrserhaltung das Kaufmännische im Vordergrund steht. Zur Klärung sei ausgeführt:

Bei jedem Unternehmen muß — sofern seine Lebensdauer nicht zeitlich begrenzt ist — die volle Wertschubstanz dauernd erhalten werden, und alle Aufwendungen, die hierzu notwendig sind, müssen als laufende Jahreskosten verrechnet werden und zwar als:

- a) Unterhaltung (besser: „Instandhaltung“),
- b) Erneuerung (zum Ausgleich des technischen Verschleißes und der technisch-wirtschaftlichen Veraltung),
- c) Betriebsentwicklung,
- d) Verkehrserhaltung.

Unter „Betriebsentwicklung“ ist hierbei die ständige Anpassung des „Technischen Gesamtapparats“ an den Gesamtstand der Technik zu verstehen. Dies wird allerdings zum Teil schon durch gute „Erneuerung“ der alten Anlagen erzielt; es müssen aber auch neue Einrichtungen eingeführt werden, z. B. im Sicherungswesen und für die soziale Fürsorge, und diese müssen als Jahresausgabe verrechnet werden, weil ihnen keine Vermehrung des Verkehrs, also keine Vergrößerung der Einnahmen und auch keine Verminderung der Ausgaben gegenübersteht.

Unter „Verkehrserhaltung“ sind alle Maßnahmen zu verstehen, die notwendig sind, um dem Unternehmen seinen Besitzstand, namentlich im Wettbewerb gegen andere Verkehrsmittel zu erhalten; hierzu gehören z. B. bei einer Eisenbahn die bessere Ausstattung der Wagen und Züge und die Erhöhung der Geschwindigkeit.

Die vier Posten gehen vielfach ineinander über, da die entsprechenden Arbeitsvorgänge ineinander greifen; aber sie sollten trotzdem in der wissenschaftlichen Lehre und in der Buchführung scharf auseinander gehalten werden, denn „Sauberkeit“ im Denken und Handeln tut gerade hier bitter not!

Vorstehend ist davon ausgegangen, daß alle diese Aufwendungen der „Erhaltung der Wertschubstanz“ dienen; es müssen also, um es ganz genau auszudrücken, als laufende Jahresausgaben verrechnet werden: alle Aufwendungen, die notwendig sind, um die volle ursprüngliche Wertschubstanz, und zwar die technische und die kaufmännische Wertschubstanz, zu erhalten.

Dagegen müssen — sollen, können, dürfen? — die Aufwendungen, die einer Erhöhung der technischen oder kaufmännischen Wertschubstanz dienen, aus neuem Kapital bestritten werden; hierauf brauchen wir aber an dieser Stelle nicht einzugehen; zu bemerken ist nur, daß die Erhöhung der Wertschubstanz nicht nur in einer

Vermehrung der Einnahmen, sondern auch in einer Verringerung der Ausgaben bestehen kann. In diesem Sinne wird vielleicht die überhaupt wichtigste Erhöhung der Wertschubstanz der gesamten Verkehrsanlagen Deutschlands in der Verbesserung der Rangierbahnhöfe bestehen; die hierfür notwendigen hunderte von Millionen können unbedenklich als neues Kapital aufgenommen werden; — es wird sich glänzend verzinsen!

Zu dieser Frage ist besonders der Aufsatz von Risch zu beachten, der unter dem Titel „Zur Frage der Aktivierung bei Eisenbahnunternehmungen“ in die „Verkehrstechnik“ 1941 S. 125 erschienen ist.

3. Staatsaufsicht, Schutzmaßnahmen und Verkehrspolizei.

Ich führe diese drei Posten als „Selbstkosten“ auf.

Napp-Zinn schreibt:

„Ob schließlich die Kosten für die Staatsaufsicht über einen Verkehrszweig diesem zuzurechnen, gegebenenfalls auch effektiv zuzulasten sind, ist eine finanzpolitische Frage. Der Umstand, daß diese Aufsicht mehr oder minder einer Verwirklichung politischer Ideale oder Interessen dient, spricht für eine Verneinung, desgleichen eine Zurechnung sonstiger Gewerbeaufsichtskosten zu den allgemeinen Staatsaufgaben.“

Man muß meiner Ansicht nach trennen: Die eigentliche Staatsaufsicht gehört nicht zu den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsanstalten. Diese Kosten hat vielmehr der Staat zu tragen; z. B. die Kosten für die Beaufsichtigung der Privat- und Kleinbahnen durch den Staat.

Dagegen gehören die Kosten für Schutzmaßnahmen und für die Verkehrspolizei zu den Selbstkosten. Das wird bei der Eisenbahn als selbstverständlich angesehen, vgl. das gesamte Eisenbahnsicherungswesen; die Kraftfahrer und Kraftwagengewerbe sehen aber über die sehr hohen Kosten, die der Staat für die Verkehrspolizei aufwenden muß, gern hinweg.

II. Der notwendige Stand der Leistungsfähigkeit, Instandhaltung und Erneuerung.

Eine gesunde wirtschaftliche Einstellung fordert von jedem Unternehmen, daß es den Forderungen, die von seinen Kunden gestellt werden, voll entsprechen soll. Hierbei ist aber die Einschränkung zu machen, daß diese Forderungen nicht übertrieben sein dürfen, sondern „vernünftig“ sein müssen. Diese Einschränkung ist besonders im Verkehr notwendig, weil er nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für Kultur, Volksgesundheit, Siedlungswesen und Landesverteidigung so wichtig ist und weil er so ungeheure Mengen von Arbeitskräften, Bau- und Betriebsstoffen und Kapital in Anspruch nimmt, daß gerade der „Verkehrsluxus“ zu einer schweren Schädigung der Allgemeinheit führen muß.

Insgesamt muß also die quantitative und qualitative Leistungsfähigkeit diesen „vernünftigen“ Forderungen entsprechen. Hierbei bestehen im Verkehr bekanntlich die drei großen Schwierigkeiten,

daß der Verkehr großen zeitlichen Schwankungen unterworfen ist, daß nämlich der Güterverkehr im Herbst eine ausgesprochene Hochflut zeigt und daß der Personenverkehr an bestimmten Tagen zu großer Höhe anschwillt,

daß bestimmte Verkehrsmittel bei ungünstiger Witterung, namentlich bei Frost ganz oder teilweise ausfallen, und

daß die Betriebsschwierigkeiten durch die gleichen ungünstigen Witterungserscheinungen gesteigert werden.

Das Zusammenwirken dieser drei ungünstigen Momente ist besonders für die Eisenbahn schwierig, weil sie „durchhalten“ muß, wenn die anderen versagen.

Insgesamt kann die Verkehrspolitik des Staates nun nur den Standpunkt einnehmen, daß diese Schwierigkeiten von der Eisenbahn überwunden werden müssen, da die notwendige Verkehrsbedienun g nicht unterbrochen werden darf. Die Verkehrspolitik muß also der Eisenbahn und den andern gegen diese Naturereignisse unempfindlichen Verkehrsunternehmungen große Ausgaben zumuten, und zwar handelt es sich dabei einerseits um den Kapitalaufwand für die Bauanlagen, Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen, andererseits um die laufenden Jahreskosten für das Vorhalten einer entsprechend großen festen Belegschaft, für den Bestand an Vorräten aller Art und für einen entsprechend hohen Stand der Unterhaltung, Erneuerung und Betriebsentwicklung. Insgesamt ergibt sich hieraus, daß im Verkehrswesen vieles „zu gut“ sein muß, nämlich besser, als es einem „vernünftigen Durchschnitt“ entsprechen würde.

Aber auch das reicht noch nicht aus; vielmehr werden die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse noch dadurch ungünstig beeinflusst, daß die Verkehrsmittel besonders wichtige Mittel der Landesverteidigung sind und daher allen Forderungen gewachsen sein müssen, die der Krieg nun einmal an sie stellen muß. Die hierdurch bedingten Schwierigkeiten werden dadurch verschärft, daß die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel für die Kriegführung verschieden groß ist, daß daher auch die Forderungen verschieden groß sein müssen, daß also die wirtschaftliche Belastung der Verkehrsunternehmen durch wehrpolitische Maßnahmen verschieden groß ist; — diese müßte der Staat bei seiner Verkehrspolitik während der Friedensperioden im Sinn „ausgleichender Gerechtigkeit“ beachten.

Betrachtet man z. B. die Eisenbahn, so stellt der Krieg folgende Forderungen an das Eisenbahnnetz:

1. Der Verkehr und zwar der Güter- und Personenverkehr geht insgesamt stark in die Höhe. Demgemäß muß die Leistungsfähigkeit aller festen Anlagen und der Bestand an Lokomotiven und Wagen usw. entsprechend hoch sein.

2. Hierbei entstehen aber Verlagerungen in den bisherigen Verkehrsströmen; manche Strecken und Bahnhöfe werden schwächer, manche plötzlich viel stärker belastet. Hierbei sind gewisse Verlagerungen und Mehrbelastungen voraussehbar, entsprechende Maßnahmen können also vorsorglich getroffen werden; sie erfordern also mehr Anlagekapital und höhere Jahreskosten (z. B. für Vorrathaltung). Andere Maßnahmen können aber nicht vorausgesehen werden, und diese erfordern — noch mehr Geld!

3. Die zu bedienenden Räume werden größer; — im Frieden reichte die Deutsche Reichsbahn von Aachen bis Eydtkuhnen, heute von Bordeaux bis Smolensk.

4. Die durchschnittlichen Transportlängen werden größer.

5. Die Betriebsschwierigkeiten wachsen, denn der Betrieb muß auch in fremdem Land und mit fremdem Personal, auf vielfach zerstört gewesenen und nur notdürftig wiederhergestellten Anlagen, unter feindlicher Einwirkung, bei Verdunkelung, bei ungeahnt ungünstiger Witterung usw. geführt werden.

Und all das muß von der Eisenbahn auch geleistet werden, wenn im Kriege lange harte Winter eintreten und hierdurch die Binnenwasserstraßen und die Küstenschiffahrt versagen und auch der Straßenverkehr teilweise zum Erliegen kommt.

Diese Andeutungen lehren deutlich, daß die Eisenbahn ihre durch den Krieg vermehrten, veränderten und erschwerten Aufgaben nur leisten kann, indem sie während des Kriegs alle Kräfte für die eigentliche Verkehrs- und Betriebsabwicklung einsetzen muß, daß daher Unterhaltung, Erneuerung und Betriebsentwicklung während des Krieges fast ganz ruhen muß.

Mit Rücksicht auf die Landesverteidigung muß also bei der Eisenbahn nicht nur die

Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen und der Bestand an Lokomotiven und Wagen über den Friedensbedürfnissen liegen, sondern die Eisenbahn muß sich außerdem dauernd in einem derart „zu guten“ Unterhaltungs- und Erneuerungsstand befinden, daß sie einen mehrjährigen Krieg bei schärfster Beanspruchung und unter denkbar größten Schwierigkeiten bei fast vollkommener Drosselung der Unterhaltung und Erneuerung durchhalten kann.

Auf die Frage, wie sich diese Forderung wirtschaftlich auswirkt und welche Stelle die hiermit verbundenen erheblichen Mehrkosten zu tragen hat, wie diese Fragen ferner bei den anderen Verkehrsmitteln und bezüglich der Steuern zu beurteilen sind, kann hier nicht eingegangen werden; aber sie sind wert, einmal gesondert untersucht zu werden.

III. Die Inanspruchnahme ausländischen Kapitals für Verkehrsanlagen.

Ich habe mehrfach betont, daß in den letzten Jahrzehnten manche Staaten bei ihren großen Verkehrsbauten, namentlich bei der Erschließung des Landes durch Eisenbahnen, eine große Scheu vor der Inanspruchnahme ausländischen Kapitals gezeigt haben. Ich habe hierbei betont, daß ich diese Politik verständlich finde, und daß ich es billigen muß, wenn diese Staaten lieber langsamer bauen, als sich den fremden Kapitalisten in die Hand zu geben, wenn z. B. Iran die große notwendige Durchmesserlinie aus besonderen Steuern gebaut hat anstatt Dollar zu leihen, oder wenn ein Staat jährlich nur soviel Baumaterial (Oberbau usw.) und soviel Lokomotivon und Wagen kauft, wie er mit seiner Ausfuhr unmittelbar bezahlen kann. Diese Politik ist verständlich, wenn ein Staat früher bittere Erfahrungen gemacht hat oder wenn er berechtigtes Mißtrauen hat, daß er überverteilt oder irgendwie in politische Abhängigkeit gebracht werden soll, daß also ganz allgemein die Verkehrspolitik, die das fremde Kapital treiben möchte, mit der Verkehrspolitik, die für das zu erschließende Land richtig ist, nicht in Einklang gebracht werden kann. Hierbei müssen diese Staaten insbesondere bei der Eisenbahnererschließung fürchten, daß sie einer zu starken fremden Macht den Einzug gestatten, weil es bekannt ist, daß selbst in reichen, technisch hochstehenden Ländern das Privatbahnsystem zur Bildung eines „Staates im Staat“ führen kann. Um wieviel mehr ist dies aber bei den Staaten zu fürchten, die finanziell schwach sind und noch keine stärkere Industrie entwickelt haben, so daß sie auch für alle späteren laufenden Bestellungen vom Ausland abhängig sind.

Tatsächlich hat sich ausländisches Kapital in manchen Ländern und zwar nicht nur in Kolonien, sondern auch in „selbständigen“ Staaten (Serbien, Bulgarien, Türkei, Persien, China und in Südamerika) ungehörig betätigt. Es handelt sich dabei aber weniger um die bekannten Einzelschmutzereien, sondern vor allem um eine Bau-, Betriebs- und Tarifpolitik, die weniger auf die Notwendigkeiten des zu erschließenden Landes als auf die finanziellen Interessen der Geldgeber oder auch auf die machtpolitischen oder strategischen Ziele des geldgebenden Landes abgestellt war, vgl. für die letzte Zeit vor allem den Dollar-Imperialismus: Der USA. Bürger und seine Regierung triefen nur so von Friedensliebe, und sie wollen allen Völkern nur Frieden und Freiheit sichern; sie verabscheuen den Krieg, insbesondere jeden Eroberungskrieg; sie opfern sich höchstens in einem Kreuzzug, durch den sie Frieden, Freiheit und Christentum hochhalten müssen. Sie haben nämlich militärische Eroberungen nicht nötig; sie erobern die Welt mit ihrem Dollar und zwar nicht zuletzt dadurch, daß sie Schifflinien einrichten, Häfen, Eisenbahnen, Telegraphenlinien, Ölleitungen bauen, den Luftverkehr einrichten, — kurzum indem sie die Verkehrserschließung übernehmen und dabei auch die notwendigen Grundlagen des Verkehrs (Kohlen-, Öl- und Erz-Vorkommen) erschließen; — später wird sich dann von selbst das alte Wort bewähren: „Die Flagge folgt dem

Handel“; der langsamen wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Durchdringung folgt eines Tages der militärische Sprung, — wobei dann auch alle die vorher nur zu friedlichen Zwecken gebauten Häfen, Eisenbahnen, Flugplätze usw. über Nacht zu militärischen Anlagen werden.

Aber selbst wo nicht solche Pläne bestehen, kann doch die Herrschaft des fremden Kapitals dazu führen, daß zunächst die *Netzgestaltung*, später die *Tarifpolitik* weniger auf die Bedürfnisse des Landes als auf die Ziele der Geldgeber, des Außenhandels und ausländischer Industrien abgestellt wird. Insgesamt wird hierbei die ganze Verkehrsentwicklung meistens zu stark „maritim“ und zu wenig „kontinental“; die Ein- und Ausfuhr wird mehr gepflegt als der Binnenverkehr; das Landesinnere wird nicht gleichmäßig erschlossen, vielmehr werden die Küstengebiete und die leicht erschließbaren Tiefen bevorzugt, ferner die Gebiete, in denen sich Monokulturen auf lohnende Ausfuhrgegenstände anlegen lassen; das Entstehen einer eigenen Industrie wird verhindert (durch niedrige Ausfuhrtarife für Rohstoffe und niedrige Einfuhrtarife für Industrieerzeugnisse).

Aber all das braucht keine *Allgemein*erscheinung zu sein. Vielmehr können das ausländische Kapital und die ausländischen Ingenieure auch das *ehrlische Wollen* haben, das fremde Land so zu erschließen, wie es seinen Bedürfnissen entspricht, und sie können durchaus von dem Streben geleitet sein, all ihr Wissen und Können für das Wohl des zu erschließenden Landes einzusetzen, vgl. die Arbeiten der Deutschen im Vorderen Orient, in China und Südamerika.

Infolgedessen hat *Spieß* recht, wenn er (Archiv für Eisenbahnwesen 1942, S. 339) feststellt, daß die ablehnende Stellungnahme begründenden Gedanken zwar nahe liegen, dann aber fortfährt:

„Es gibt aber auch sehr erhebliche Gegenstände, und auch diese lassen sich aus der nunmehr hundertjährigen Geschichte der Eisenbahn vielfach untermauern, und, weniger um zu widerlegen als um im Sinne praktischer Billigkeit zu vermitteln, sei in diesem Sinne auf drei Länderkomplexe hingewiesen: Italien, Rußland und die Türkei.“

Spieß zeigt dann im einzelnen, wie segensreich ausländisches Kapital in den drei genannten Ländern gewirkt hat.

Insgesamt kann man also die Frage „Einheimisches oder fremdes Kapital?“ ebenso wenig allgemein entscheiden wie die Frage: „Privat- oder Staatsbetrieb?“ Vielmehr hängt auch hier alles von dem Wollen, der politischen Einsicht, dem Anstand, dem Wissen und Können der maßgebenden Männer ab.

Staat und gewerblicher Personen-Nahverkehr.

Von Dr. Dr. W. Böttger, z. Z. Marineintendanturrat.

I. Grundlagen.

1. Die Neuordnung unseres staatlichen Lebens geht davon aus, daß der völkische Staat kein totes und wesenloses Werkzeug in der Hand des von ihm unterschiedenen Volkes ist, sondern dieser Staat ist das Volk selbst in seiner politischen Gestalt¹. Die Staatsautorität wird durch das im Staate verkörperte Volk dargestellt. Sie begründet auch die politische Gestaltung des Führertums. Der Volkswille wird durch den Führer zum Ausdruck gebracht. Das wesentlichste Kennzeichen des Führerstaates ist die Staatsautorität. Dem Staate wird zugleich damit die Hoheit wiedergegeben, die im bürgerlichen

¹ *H u b e r*, Neue Grundbegriffe des hoheitlichen Rechts. S. 6.

Rechtsstaat durch das Eindringen individueller Rechtsauffassungen stark geschmälert worden war. Die hoheitliche Tätigkeit des Staates befruchtet zugleich die Staatsverwaltung und die Selbstverwaltung; beide werden in ausgedehnter Weise als bisher in der Richtung völkischer Gemeinschaft und politischer Zielsetzung wirksam.

Die Führung der deutschen Verkehrspolitik liegt in der Hand des Reiches, nicht aber der Betrieb aller Verkehrsmittel. Verantwortlich für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der verschiedenen Verkehrsträger und entscheidende Instanz in allen Streitfragen über das *ineinandergreifen* der verschiedenen Verkehrsarten und die *Zusammenarbeit* der einzelnen Verkehrsmittel ist der Reichsverkehrsminister. Die Durchsetzung des staatlichen Willens ist einfach bei den im Eigentum des Reiches befindlichen Verkehrsmitteln — Reichsbahn und Reichspost —, umständlicher ist dies bei dem gewerblichen Verkehrssektor, der die sonstigen öffentlichen, für jedermann benutzbaren Verkehrsmittel und auch nichtöffentlichen Verkehr, z. B. Mietwagenverkehr, wenn er gewerbmäßig ausgeführt wird, umfaßt. Geht es doch nicht allein darum, eine allumfassende Reichsorganisation des Verkehrs mit der Verwirklichung des Führergrundsatzes zu schaffen, sondern auch die Einheit der *Verkehrswirtschaft* im Blickfeld vernünftiger wirtschaftlicher Grundsätze.

Der Staat denkt nun nicht daran, sein Eingriffs- und Gestaltungsrecht in der Weise zu mißbrauchen, daß er gleich die ganze Wirtschaft wie der Bolschewismus verstaatlicht. Vielmehr legt er den Nachdruck seiner Tätigkeit auf die *Führung* und *Lenkung* der Wirtschaft. Es ist auch nicht Zweck der staatlichen Aufsicht, durch Verordnungen und Verfügungen alles zu reglementieren, sondern sie will durch Verwaltungskunst widerstreitende Interessen ausgleichen. Daher wurde parallel zum Aufbau der Wirtschaft eine Organisation des Verkehrsgewerbes geschaffen, der alle Unternehmungen angehören, die Verkehrsleistungen auf dem Gebiete der Personen- oder Güterbeförderung für Dritte gewerblich ausführen¹. Sie besteht aus sechs Reichsverkehrsgruppen für die verschiedenen Verkehrsweige, die erforderlichenfalls in Fachgruppen unterteilt sind. Sie haben die Stellung rechtsfähiger Vereine, sind jedoch nicht Körperschaften des öffentlichen Rechts wie die echten „Stände“ — Reichsnährstand, Reichskulturkammer und Deutsche Arbeitsfront —, denen hoheitliche Führungsgewalt beigelegt ist. Deshalb kann man nicht ohne weiteres die Rechtsregeln der Stände auf die Reichsverkehrsgruppen übertragen. Aber die Führungsgewalt des Staates tritt auch bei den Reichsverkehrsgruppen ganz klar hervor. Der Minister bestimmt die Leiter, die wiederum ihre Einheiten mit Hilfe von Anordnungen führen, die mit besonderer obrigkeitlicher Ermächtigung sogar auf die Gebiete der Marktordnung und Preisbildung ausgedehnt werden. Es werden Ordnungsstrafen festgesetzt, die mit öffentlich-rechtlichem Zwang beigegeben werden. Dazu kommt die starke Einschaltung der ministeriellen Aufsicht². Treffend kommt die Auswirkung des staatlichen Willens zum Ausdruck in der Anordnung des Leiters der Fachgruppe privates Omnibusgewerbe im Spätsommer 1938, der seine Mitglieder verpflichtete, die im Gelegenheitsverkehr verwendeten Kraftomnibusse zur Verfügung der Reichspost zu stellen, weil für den Berufsverkehr beim Westwallbau zahlreiche Omnibusse benötigt wurden, für deren Bereitstellung die Reichspost zu sorgen hatte.

Im übrigen aber läßt die staatliche Führung den Reichsverkehrsgruppen genügend Raum für die Betreuung der eigentlichen gewerblich-geschäftlichen Belange ihrer Mitglieder. Hier liegt durchaus das Bestreben vor, die Selbstverwaltung für die Gewerbe

¹ Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 25. September 1935, RGBl. I S. 1169.

² *E b h a r d t*, Der organische Aufbau des gewerblichen Verkehrs im Deutschen Reiche. AfE. 1939, S. 353.