

Wesenszüge des Innerstaatlichen Verkehrswesens der Niederlande

Von S. A. Reitsma, Eisenbahndirektor a. D.,

ehemaliger Hauptschriftleiter der Zeitschrift „Spoor-en Tramwegen“, Utrecht

Einleitung:

Im folgenden soll ein Überblick über das Problem Konzentration und Zersplitterung im Niederländischen Verkehrswesen gegeben werden. Hierbei kommen nacheinander die Eisenbahnen, die Kleinbahnen¹⁾, die Binnenschifffahrt und der Kraftverkehr zur Sprache. Der innerstaatliche Luftverkehr kann wegen seines sehr geringen Umfangs mit Fug und Recht außer Betracht gelassen werden.

Hierbei werden im Anfang die Eisenbahnen nur kurz behandelt, weil eine Anzahl übrigens wesentlicher Punkte im Abschnitt V besprochen werden kann, nachdem eine allgemeine Charakteristik gegeben ist. Der Entwicklung des Straßenverkehrs wird an erster Stelle mehr Platz eingeräumt, da dieser so umstürzend auf die anderen Verkehrszweige, namentlich auf den Eisenbahn- und Kleinbahnverkehr, wirkte. In dem letzten Abschnitt wird dann ausführlicher gesprochen über diesen Einfluß, wobei die Stellung des Eisenbahnverkehrs besser umrissen werden kann als Teilglied des Verkehrs, der letzten Endes eine Einheit ist, die eine dienende Funktion im Produktionsprozeß erfüllt. Bei der Beschreibung der Verhältnisse des Straßenverkehrs werden übrigens nur die Dinge behandelt, die für die Zielsetzung dieses Aufsatzes von Belang sind. Vollständigkeit wird somit nicht angestrebt. Diese Abhandlung wurde im Januar 1950 abgeschlossen.

Sobald der Verkehrsapparat, gleich woraus er sich zusammensetzt, größer ist als der Bedarf an Verkehrsmitteln, entsteht auf die Dauer durch diese Überkapazität ein Notstand, der sich in schlechten finanziellen Betriebsergebnissen äußert. Diese Erscheinung ist so alt wie das Verkehrswesen. Wo die Betriebsergebnisse unzulänglich sind, werden den Unternehmern, seien sie öffentliche Körperschaften, seien sie Privatpersonen oder Gesellschaften, Lasten auferlegt, die katastrophale Ausmaße annehmen können.

Auf das Integrationsgesetz haben im Laufe der Zeit alle Verkehrswirtschaftler hingewiesen. Dem stand gegenüber das begreifliche, aber letzten Endes nicht zu verantwortende Verlangen des großen Publikums, das immer mehr Verkehrsmittel wünschte, zum Nutzen der persönlichen Bequemlichkeit, gelegentlich auch von Organisationen, die an einer übermäßigen Entwicklung des einen oder anderen Verkehrsmittels finanziell interessiert waren.

Nachdem der Straßenverkehr alten Stils infolge des Aufkommens des Eisenbahnverkehrs zusammengeschrumpft war, schien es, als müsse das Heil gesucht werden im Bau von möglichst vielen Eisenbahnen, die danach durch zum Teil von Staats wegen unterstützte Nebenbahnen und Kleinbahnen dort zu ergänzen wären, wo mehr örtliche Belange den Ausschlag gaben und die an die Eisenbahnen gestellten technischen Anforderungen und gesetzlichen Verpflichtungen zu schwer waren. Die „Eisenbahn-Epidemien“, die die Folge davon waren, sind ein Beweis dafür, daß man in dieser Hinsicht in fast allen Ländern zu weit ging, worauf die natürliche Reaktion nicht ausblieb.

¹⁾ Der niederländische Begriff „Tramwegen“ umfaßt im Deutschen: 1. Kleinbahnen, 2. Überlandstraßenbahnen, 3. Innerstädtische Straßenbahnen.

Indessen nicht allein der bisherige Straßenverkehr erfuhr den Einfluß des neuen vollkommeneren Verkehrsmittels. Auch der Wasserstraßenverkehr hatte darunter zu leiden, wenn auch in geringerem Maße, weil der Massenverkehr auf natürlichen und gelegentlich ohne Abgabenerhebung zur Verfügung gestellten künstlichen Wasserstraßen für den Benutzer des Wasserwegs selbst billiger war. Indessen mußte die Binnenschifffahrt wiederholt Verluste hinnehmen; sie konnte an Schnelligkeit weder mit dem Eisenbahnverkehr noch später mit dem Straßenverkehr neuen Stiles konkurrieren.

Diese allgemeinen Betrachtungen wollen wir nun auf das niederländische Verkehrswesen anwenden.

I. Konzentration der Eisenbahnen.

Anfangs lag der Eisenbahnverkehr in der Hand verschiedener Unternehmen. Nach den ersten Geburtswehen kamen drei große Gesellschaften zustande, die Hollandsche Ijzeren Spoorweg-Mij. (H. S. M. = Holländische Eisenbahn-Gesellschaft), die Nederlandsche Rijnspoorweg-Mij. (R. S. M. = Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft) und, als die Privatinitiative stockte, die Mij. tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S. S. = Gesellschaft zum Betrieb von Staatseisenbahnen). Seinerzeit beschrieb ich die Geschichte im Archiv für Eisenbahnwesen²⁾; auch der damalige Ministerialrat Dr. J. Overmann, jetzt Leiter der Finanz- und Rechtsabteilung der Deutschen Bundesbahn, verfaßte hierzu anlässlich des 100jährigen Bestehens der Niederländischen Eisenbahn in derselben Zeitschrift einen längeren Aufsatz³⁾.

In diesen Abhandlungen und vor allem auch in dem Werk „Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen“ von Dr. J. H. Jonckers Nieboer, wovon die zweite und letzte Auflage 1939 erschien, wird darauf hingewiesen, daß durch die wechselseitige Konkurrenz, die wiederholt zum Ankauf in sich unrentabler anderer Eisenbahnen und Nebenbahnen führte, unhaltbare Zustände entstanden, die Anlaß dazu gaben, daß die Rheineisenbahn 1890 durch den Staat angekauft und an die beiden anderen Gesellschaften verteilt wurde. Staatsbahnbetriebe hielt man damals noch vom Übel. Man erhoffte gute Ergebnisse von dem Prinzip „Konkurrenz und Konzentration“, zwei Grundsätzen, die nicht recht miteinander verträglich sind. Natürlich, so möchte ich sagen, führte diese auf zwei Prinzipien basierte Eisenbahnpolitik nicht zum Erfolg. Durch die harte Praxis belehrt, sahen die Eisenbahnverwaltungen dies ein. Sie schlossen 1917, während des ersten Weltkrieges, eine Interessengemeinschaft, nicht zutreffend „Fusion“ genannt. Man hatte eingesehen, daß nach Weltkriegsende die Beibehaltung eines zweiseitigen Systems nachteilig sein würde. Diese Lösung erwies sich auch noch nicht als die endgültige. 1920 folgte ein Übereinkommen mit dem Staat, demzufolge dieser sich kapitalmäßig beteiligte, wodurch eine „gemischt private und öffentliche Unternehmung“ zustande kam. Der Staat erhielt im Verwaltungsrat die Stimmenmehrheit. Die Anteilhaber erhielten eine Rentengarantie von 5%, die später auf 4% verringert wurde, im Austausch für ihr Recht, den Staat zum Kauf zu zwingen, wenn bestimmte finanzielle Vorbedingungen hierfür gegeben waren.

Finanziell ging es den Eisenbahnen u. a. infolge der Kraftverkehrskonkurrenz und später der wirtschaftlichen Depression schlecht. *) 1921 mußte der Niederländische Staat 33 Millionen Gulden zuzahlen, 1922 rund 30,5 Millionen, 1923 rund 23 Millionen. Dank umfassender Sparmaßnahmen und einer vorübergehenden Hochkonjunktur wurden von 1924—1930 wieder Überschüsse erzielt. Hiernach fielen indessen die Einnahmen aus dem Güterverkehr bis auf 2/3, diejenigen aus

²⁾ Jahrg. 1939, Heft 4, S. 975 „Das Verkehrswesen in den Niederlanden“, s. a. meine Abhandlung „Van particuliere naar Staatsexploitatie der Nederlandsche Spoorwegen“ in „De Economist“, December 1940.

³⁾ Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1939, Heft 3, S. 663.

*) Näheres siehe Abschnitt V.

dem Personenverkehr bis auf $\frac{2}{3}$; infolgedessen mußte der Staat 1931 2,6 Millionen Gulden, 1932 17,3 Millionen, 1933 28,7 Millionen, 1934 32,4 Millionen, 1935 29,7 Millionen, 1936 31,9 Millionen, 1937 33,5 Millionen und 1938 33,3 Millionen hinzuzahlen.

Durch Gesetz vom 26. 5. 1937 wurde eine „Reorganisation“ der Eisenbahnen durchgeführt, die zum 1. Januar 1938 in Kraft trat. Die beiden großen Gesellschaften, die H. S. M. und die S. S., wurden liquidiert. Der Betrieb, der Besitz, die Rechte und die Schulden gingen über an eine neue Gesellschaft, die N. V. Nederlandsche Spoorwegen (N. S.). Der Staat wurde der alleinige Teilhaber; er übernahm die gesamte Obligationenschuld der Gesellschaften. Einzelheiten dieser Transaktion können hier übergangen werden. Es genügt zu erwähnen, daß im Laufe der Jahre bereits mehrere bisher selbständige Schienenunternehmen übernommen worden waren, und daß unter Mitwirkung des Staates mehrere Betriebsverträge mit verlustbringenden Unternehmen durch Verstaatlichung beendet werden konnten. So waren 1933 die Linien der Niederländischen Zentraleisenbahngesellschaft verstaatlicht worden, wodurch die Linie Zwolle—Blokzijl stillgelegt werden konnte. 1934 wurden 11, 1939 3 Linien verstaatlicht.

Es entstand mithin zum Schluß ein autonomer Betrieb des Staates, der sämtliche Anteile in der Hand hatte. Die Einheit war mithin erzielt, vollständig als im Jahre 1948 die letzte Linie, nämlich die Strecke von der belgischen Grenze, von Mechelen bis Terneuzen in Seeländisch-Flandern, in den Besitz der N. S. kam. Der Konzentrationsprozeß war hiermit vollendet. Eine Unternehmung war aus den ursprünglich 42 verschiedenen Unternehmen hervorgegangen. Das Netz umfaßte Ende 1948 rund 1910 km einspurige und rund 1437 km doppelspurige Strecken, insgesamt 3347 km, wovon 681 km allein dem Güterverkehr dienten. 523 km wurden elektrisch betrieben.

Es liegt außerhalb der Zielsetzung dieser Abhandlung auf alle Ersparnismaßnahmen einzugehen. Beispielsweise sei vermerkt, daß das Personal von 51 078 Köpfen am 31. Dez. 1921 vermindert wurde auf 33 780 Köpfe am 31. Dez. 1931, wodurch die Personalausgaben um 45% sanken. Von größerer Bedeutung ist, daß infolge der Verstaatlichung unrentabler Linien der Betrieb auf rund 410 km Eisen- und Nebenbahnen stillgelegt werden konnte. Hierdurch verminderte sich die Netzlänge um 10,5% bis 1939, obwohl 3 neue Lokalbahnstrecken (Schaesberg—Simpelveld, Gouda—Boskoop—Alphen und Sittard—Born) neu in Betrieb genommen worden waren. Darüber hinaus wurde auf einer Anzahl Linien der Personenzugdienst stillgelegt und allein der Güterzugdienst aufrecht erhalten (1939 auf 400 km = 12% des damals in Betrieb stehenden Netzes). Verschiedene Bahnhöfe und Haltepunkte wurden für den Verkehr geschlossen. Die Zahl der Bahnhöfe und Haltepunkte betrug 1930 889, Ende 1939 nur noch 397, also weniger als die Hälfte. Von den 492 geschlossenen Stationen lagen 312 an Strecken, die von Reisezügen befahren wurden. Die Gründe dieser Schließungen sollen später behandelt werden. Ich erwähnte sie, weil jetzt wohl eingesehen wird, daß diese eingreifende Sparmaßnahme nicht ohne Bedenken war.

II. Aufbau und Abbruch der Kleinbahnen

Lassen wir die Straßenbahnen in den großen Städten, die im Laufe der Zeit von Pferdestraßenbahnen zu Dampf- und Elektrischen Straßenbahnen umgebaut wurden und später hier und da wieder verschwanden (z. B. in Utrecht), außer Betracht, dann sehen wir, daß, nachdem ein Eisenbahnnetz in großen Zügen, wenn auch zersplittert, zustande gekommen war, das Bedürfnis nach einfacheren Schienenbahnen, die billiger angelegt, unterhalten und betrieben werden konnten, sich geltend machte. Das war um 1870.

Es dauerte noch bis 1878, bis der Status dieser Nebenbahnen geregelt wurde, und zwar durch ein Gesetz betreffend die Regelung des Dienstes und des Gebrauchs

von Nebenbahnen vom 9. Aug. 1878 (Staatsblatt 124), das wiederholt, auch bezüglich des Namens geändert wurde; es hieß damals „Neben- und Kleinbahngesetz“. Die Kleinbahnen wiesen eine noch einfachere Bau- und Betriebsweise auf als die Nebenbahnen, auf denen ursprünglich mit keiner größeren Schnelligkeit als 30 km pro Stunde und keiner höheren Achsenbelastung als 10 t gefahren werden durfte. Später wurde die zugelassene Geschwindigkeit erhöht auf 40, 50 und 60 km pro Stunde. Noch später verschwand diese Begrenzung, sie wurde fortan durch den Minister van Waterstaat, dem der „Verkehr“ unterstellt war, in jedem einzelnen Falle festgelegt.

Wie bereits erwähnt, wurden die Nebenbahnen als Anfuhrlinien allmählich durch die miteinander konkurrierenden Eisenbahnen angekauft. Die Nebenbahnen sind jetzt sämtlich im Besitz der N. S., die z. B. 1929 3701 km Hauptbahn, 963 km Nebenbahnen und 306 km Kleinbahn betrieben. Anders wie mit den Nebenbahnen ging es mit den Kleinbahnen.

Nach 1880 brachte die Privatinitiative eine beträchtliche Anzahl von Kleinbahnen zustande. Als es nun unmöglich erschien, ohne Staatshilfe verschiedene Gegenden, wo ein rentabler Betrieb nicht wahrscheinlich war, mit Kleinbahnen auszustatten, wurde eine solche Hilfe 1894 in der Form zinsloser Vorschüsse bei der Anlage von Kleinbahnen gewährt. Der Staat gab in der Regel $\frac{1}{3}$ der Anlagekosten als zinslosen Vorschuß, vorausgesetzt, daß die öffentlichen Körperschaften der betreffenden Gegend dasselbe taten und der Konzessionär das letzte Drittel aufbrachte.

Von einem eigentlichen Kleinbahnnetz kann nicht gesprochen werden, da die verschiedenen Unternehmen untereinander wenig oder gar keinen Anschluß hatten und die Spurweiten nicht gleich waren. Nur $\frac{1}{3}$ der Kleinbahnen hatte die normale Spurweite des Eisenbahnnetzes, so daß auch der Zusammenhang zwischen Eisenbahnen und Kleinbahnen nicht groß war. Die Länge der Kleinbahnen betrug 1900 1354 km, 1930 2575 km.

Wir sehen hier einen ganz anderen Zustand als in dem benachbarten Belgien. Wenn die Straßenbahnen hier zwar auch nicht alle die gleiche Spurweite aufweisen, so bilden sie doch vereint in der „Société des Chemins de fer vicinaux“ ein Ganzes und haben sich kräftig entwickelt. Hier betrug 1949 die Länge des Schienennetzes 4536 km, wovon 1518 km elektrifiziert waren, die Länge des Autobusnetzes 3295 km, wovon 1695 km durch Privatunternehmer bedient wurden. Das Kleinbahnnetz befindet sich noch anhaltend in der Entwicklung.

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf den niederländischen Kleinbahnen betrug ursprünglich 15 km pro Stunde. Bei der Revision des Neben- und Kleinbahngesetzes 1917 wurde eine Konzessionspflicht angeführt. Während des ersten Weltkrieges empfingen die Kleinbahnen sogenannte Kohlensubventionen, um die Betriebskosten zu senken. 1918 kam ein Gesetz zustande, das den Abbruch von Kleinbahnen und den Verkauf ihres Materials bei den damals stark gestiegenen Preisen verhinderte. Im Laufe der Zeit erging es den Kleinbahnen finanziell immer schlechter und schlechter, so daß die Regierung 1929 eine Kommission berief (Kommission van der Vegt), die untersuchen sollte, in wieweit die finanziellen Beziehungen zwischen dem Staat und den zwischengemeindlichen Kleinbahnen revidiert werden sollten. Diese Kommission berechnete, daß der Staat 27 Millionen Gulden zinsloser Vorschüsse gewährt hatte, von denen noch keine 1,5 Millionen zurückgezahlt worden waren. 1928 wurden vom Staat als Subsidien und Vorschuß wieder rund 1,158 000 Gulden gewährt. Die Kommission war der Auffassung, daß nur diejenigen Unternehmen ein Existenzrecht hatten, die sich selbst erhalten konnten. Als ein Mittel hierzu wurde eine Konzentration empfohlen. Subsidien sollten nur noch gegeben werden, wenn die betreffenden Provinzen auch ihrerseits finanziell Hilfe leisten wollten. Infolge dieser Kommissionsempfehlung wurden die Subsidien an die Kleinbahnen allmählich verringert. Im allgemeinen wollten die Provin-

zen nicht beitragen zu den Kosten eines Verkehrs, den sie besser, zumindest billiger Autobusdiensten überlassen glaubten. Von 1933 bis 1936 wurde die Unterstützung seitens des Staates jedes Jahr um 20% verringert. Lediglich für die Rotterdam'sche Kleinbahngesellschaft wurden die Subsidien aufrechterhalten. Eine Konzentration fand nur in wenigen Fällen statt, so in Noord-Brabant, wo sechs Unternehmen zusammengefaßt wurden zu einem einheitlichen Betrieb, nämlich den Brabant'schen-Nachbarschaftseisenbahnen und Autobusdiensten, die jedoch später die verlustbringenden Kleinbahnen abbrachen, während der Staat und die Provinz finanziell zu Hilfe kamen, um den neuen Betrieb zu sanieren. Die Dedemvaartsche Dampfbahn-Gesellschaft wurde übernommen durch die Erste Drentsche Dampfbahn-Gesellschaft. Die Kleinbahnen im Gelderschen Hinterland wurden übernommen durch die Geldersche Kleinbahn-Gesellschaft, welche später auch noch andere Linien in ihre Gruppe aufnahm. Der Staat gewährte in beiden Fällen eine Zinsgarantie für abzuschließende Anleihen. Auch die Dampfbahnen „Maas und Waal“ und die Maas-Nachbarschafts-Dampfbahn-Gesellschaft wurden verschmolzen. Jedoch mußte die erstgenannte Linie wegen einer Staats-Straßen-Verbesserung bald darauf abgebrochen werden.

An anderen Stellen glückte die Konzentration nicht und verschwanden die Kleinbahn-Unternehmungen nach und nach. Einige Linien wurden elektrifiziert. Ein Bild von dem Rückgang geben die folgenden Zahlen: 1930 standen 2575 km in Betrieb, 1939 nur noch 1432 km, wovon 253 km elektrisch betrieben für Personenverkehr, 609 km Dampfbahnen für den Personen- und Güterverkehr, 570 km Dampfbahnen nur für Güterverkehr.

Dann kam 1940 der zweite Weltkrieg. In dieser Zeit wurde der Straßenverkehr infolge des Betriebsstoff- und Reifenmangels stark eingeschränkt. Dadurch ging ein Teil des Verkehrs wieder über an die noch übriggebliebenen Kleinbahnen. Nach dem zweiten Weltkrieg setzte sich jedoch der Auflösungsprozeß wieder stärker fort. Viele Kleinbahnstrecken wurden abgebrochen und der Verkehr wurde hinfert mit Autobussen bewerkstelligt.

Ende 1946 waren allerdings noch 13 Kleinbahn-Gesellschaften (einschließlich der den Kommunen gehörenden Straßenbahnen in Amsterdam, Rotterdam und Den Haag) in Betrieb. Jedoch wurden seitdem die meisten Kleinbahn-Linien der Nord-Süd-Holländischen-Verkehrs-Gesellschaft, der Niederländischen Nachbarschafts-Eisenbahn-Gesellschaft, der West-Niederländischen Dampfbahn-Gesellschaft usw. in Autobuslinien umgewandelt.

So befinden sich jetzt nur noch so wenig Kleinbahnen in Betrieb, daß sie, wenn schon von örtlichem Interesse, im großen Verband der niederländischen Verkehrsunternehmen etwas vernachlässigt werden können. Ihre Blütezeit ist vorbei und wird wohl auch nicht mehr wiederkehren. Das niederländische Kleinbahnwesen ist mangels einer rechtzeitigen Konzentration durch die Zersplitterung untergegangen. Ich enthalte mich des Urteils darüber, ob dies für die niederländische Volkswirtschaft von Vorteil war. Es gibt zahlreiche Leute, die angesichts der belgischen Verhältnisse dazu neigen, dies, zumindest in bestimmten Fällen, zu bezweifeln.

III. Die Binnenschifffahrt

Wenn es einen Verkehrszweig gibt, der ganz im Zeichen der Zersplitterung steht, so ist dies die Binnenschifffahrt⁴⁾. Doch erfüllt diese im binnenländischen Verkehrswesen noch immer sehr große Aufgaben dank der geographischen Verhältnisse des Landes, das nicht allein das Delta-Gebiet der großen Flüsse Rhein, Maas, Schelde ist, sondern auch von alters her reich ausgestattet war durch ein Kanalnetz, das in dem letzten halben Jahrhundert mit großen Kosten dauernd

⁴⁾ Siehe das vortreffliche Buch von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn „Binnenschifffahrtspolitik der Niederlande“, Verlag Gustav Fischer, Jena 1933, ferner S. A. Reitsma „Binnenschifffahrtsabgaben in den Niederlanden“, Gutachten für den 10. Binnenschifffahrtkongreß 1934.

ausgebaut wurde. Der von Natur aus individualistisch eingestellte Schiffer fand durch die Eignung des Schiffes zum Massentransport, wobei der Faktor Schnelligkeit erst an zweiter Stelle stand, Gelegenheit sich aufrecht zu halten, wenn er auch durch die gegenseitige Konkurrenz und den Kampf mit anderen Verkehrsmitteln gelegentlich schwierige Zeiten durchmachte.

Ebenso wie beim Straßenverkehr kannte man zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Art Konzessionssystem, das u. a. den Zweck hatte, die regelmäßigen Dienste jeweils auf dem eigenen Gebiet gegen wilde Konkurrenz zu schützen. Unter dem Einfluß der liberalen Wirtschaftslehre wurde dieser Schutz — auch der von Dampfbootdiensten — als eine unerwünschte Staatseinmischung betrachtet. In dem „Gesetz über die öffentlichen Verkehrsmittel“ von 1880 wurde mit dem damals noch geltenden, aber nur lax durchgeführten Konzessionssystem gebrochen, so daß hinfert für die Indienstellung eines öffentlichen Verkehrsmittels keine vorhergehende Konzession mehr nötig war. Unter „öffentlichen Personenverkehrsmitteln“ wurden verstanden Fahrzeuge, die dazu bestimmt waren, über eine bestimmte Strecke Personen, die sich anmeldeten, zu befördern. Für den Güterverkehr wurde keine Umschreibung gegeben. Ausgenommen wurden in dem Gesetz die Eisenbahnen. Diese bedurften also doch einer vorherigen Konzession.

Der Zustand in der Binnenschifffahrt verschlechterte sich dauernd, obwohl im Jahre 1900 Abgabefreiheit auf allen Staatskanälen und den großen Strömen eingeführt worden war, so daß die bedeutendsten Wasserstraßen für die Benutzer kostenlos zur Verfügung standen. Gleiches geschah mit den Staatsstraßen. Eine 1905 eingesetzte Staatskommission (van Dedem) brachte 1911 einen dickleibigen Bericht heraus. Die Untersuchung und ihre Ergebnisse betrafen die sogenannte Einzelschifffahrt oder „Wilde Schifffahrt“, nicht die Fahrgastschifffahrt und die regelmäßigen Dienste (Beurteilung).

Über Konzessionen wurde in dem Bericht nicht gesprochen. Man glaubte, daß die Wasserbeförderung der Güter sehr gut dem Wettbewerb der Eisenbahnen standhalten könne. Praktische Ergebnisse hat dieser Bericht nicht gehabt; die Abgabefreiheit auf den Staatskanälen und den großen Flüssen wurde aufrechterhalten. Der ungleiche Abgabendruck auf den Provinz-, Gemeinde und Privatkanälen wurde seitdem nur dann und wann verringert. Nach der Weltwirtschaftskrise von 1930 ging die Menge der zu transportierenden Güter sehr stark zurück, während Schiffe, die sich bisher im internationalen Verkehr betätigten und dort keine Ladung fanden, nach Holland zurückkehrten und hier den Markt noch mehr verdrängen.

So entstand schnell eine Notlage, und die Regierung mußte eingreifen. Dies geschah mit auf Grund des 1932 erschienenen Berichts der Kommission zur Untersuchung des wirtschaftlichen Zustandes der Binnenschifffahrt (Kommission Warner), durch das Gesetz über die gleichmäßige Frachtverteilung vom 5. Mai 1933 (Staatsblatt 215). Dieses Gesetz muß als eine soziale Maßregel angesehen werden, wenn es auch für die Verkehrsordination von Bedeutung war, insofern die Schiffsfrachten nicht weiter sanken, sondern sogar erhöht wurden.

Durch dieses Gesetz wurde die Befrachtung von Schiffen Befrachtungskommissionen übertragen, die ernannt wurden durch die hierfür durch den Staat bestimmten Handelskammern, bei denen sich die Schiffer melden mußten. Von dieser Regelung wurden ausgenommen der Eigenverkehr und die regelmäßige Schifffahrt im Dienste eines bestimmten Auftraggebers, wofür nur eine generelle Zustimmung der Befrachtungskommission notwendig war, sowie die Beurteilung (regelmäßige Schifffahrt), für die eine Freistellung erfolgte.

Eine nähere Untersuchung durch eine Untersuchungskommission (Heldring) der „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ — hierüber später mehr — führte zu nichts. Die Zersplitterung in der Binnen-

schiffahrt machte eine praktische Lösung der Schwierigkeiten unmöglich. Die „Zentralkommission“ war der Meinung, daß das Gesetz über die gleichmäßige Frachtverteilung schnellstens aufgehoben werden sollte, in erster Linie, weil eine gleichmäßige Anwendung im ganzen Land durch das sogenannte „Rheinfahrtloch“ unmöglich ist und keine Lösung angegeben werden kann, die diesem Mißstand ein Ende bereiten würde.

Durch das Gesetz kann keine Sanierung der Flotte erreicht werden. Die geringe Anzahl Reisen, die jeder Schiffer macht, hat zur Folge, daß das Frachten-Niveau nicht sinken kann und daß das Gesetz also unökonomisch wirkt. Ohne den Schiffern eine befriedigende Existenz zu verschaffen, müssen andere Glieder des Wirtschaftslebens die Lasten der Frachterhöhung tragen und wird der Wettbewerb mit dem Ausland erschwert.

Die „Zentralkommission“ war der Meinung, daß eine Gesundung nur möglich sei durch Koordinationsmaßnahmen, wenn sie sich auch nicht verhehlte, daß auch für eine Anwendung solcher Maßnahmen auf die Binnenschiffahrt die gleiche Schwierigkeit der freien Fahrt auf den Flüssen zu überwinden war, wofür sie eine Lösung noch nicht erblickte. Eine Sanierung der Flotte könne nach ihrer Meinung erfolgen durch Einführung einer Unterstützungszahlung an solche Schiffer, die durch Außereinsatzstellung ihrer Schiffe arbeitslos würden, wogegen Schiffer, die in Fahrt blieben, nicht für die Unterstützung in Betracht kommen sollten. Das Gesetz über die gleichmäßige Frachtverteilung sollte längstens bis zum 1. Januar 1938 gelten. Es sollte später verlängert werden, zufolge dem Gesetzentwurf zur Einführung eines Konzessionssystems für den Wasser- und Landverkehr. Dieser Entwurf wurde indessen nicht Gesetz. Das Gesetz über die gleichmäßige Frachtverteilung ist indessen ergänzt und verbessert worden und hierdurch noch immer in Kraft.

Als während der Besatzungszeit der Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr durch Mangel an Betriebsstoffen und Reifen eingeschränkt werden mußte, brachen etwas bessere Zustände für die Binnenschiffahrt an. Nach dem Krieg wurden die Verhältnisse wieder schlechter, obwohl einige Reedereien zur Verkehrsergänzung sich der Kraftwagen bedienten und andere Reedereien ganz oder teilweise in Güterkraftverkehrsdienste, die keiner Konzession oder Genehmigung bedürfen, umgewandelt wurden.

Der gegenwärtige Verkehrsminister hat wohl ein Genehmigungsgesetz für die Schiffahrt als Schlußstück einer künftigen Koordinationsgesetzgebung angekündigt, indessen ist es noch nicht so weit gekommen. Der Wasserverkehr ist dadurch, abgesehen von der Eintragung bei der Befrachtungskommission, völlig ungebunden, und die Beteiligten leiden unter den traurigen Ergebnissen. Solange in der Binnenschiffahrt keine starke Konzentration erfolgt, solange wird von einer Koordination des Verkehrswesens keine Rede sein können. Die dadurch entstehenden Lasten werden in erster Linie durch die Binnenschiffahrt selbst getragen. Von einer Schiffahrtskonzentration ist bisher nicht die Rede. Nach Ansicht des Direktors des Binnen-Schiffahrts-Büros wären hierfür Bindungen zwischen den 20 größten Beurfahrt-Unternehmungen nötig. Dann würden noch eine Anzahl von Verbindungen fehlen, während andererseits viele Doppelverbindungen bestehen blieben. Ab und zu hört man Stimmen, die auf eine freiwillige Konzentration der Binnenschiffahrt drängen⁵⁾.

IV. Der Straßenverkehr

Kurz nach der Beendigung des ersten Weltkrieges entwickelte sich der Straßenverkehr durch das große Angebot von Kraftwagen zu noch nicht gekannter Höhe, dank der Schnelligkeit dieses Verkehrsmittels, das sich besonders für die Güterbeförderung von Haus zu Haus eignete, das ferner dem Personen-

⁵⁾ So Tasferon in „Binnenscheepvaart“ vom 3. Dezember 1949, siehe auch meine Stellungnahme dazu in „Spor-en Tramwegen“ vom 29. Dezember 1949.

verkehr neue Gebiete erschloß und zugleich in das Innere der Städte eindrang. Der Kraftwagen entfesselte eine wahre Revolution auf dem Verkehrsgebiet. Jedoch brachte diese plötzliche Umwertung aller Verkehrswerte neben Vorteilen auch ihre Nachteile. Sie erforderte eine kostspielige Entwicklung des Straßennetzes und verursachte zahllose Verkehrsunfälle. Darüber hinaus führte die verhältnismäßig wenig kostspielige Beschaffung der Kraftwagen und die geringe gesetzliche Bindung des Kraftverkehrs zu einer Übersetzung mit Verkehrsunternehmen, die sich einen Kampf bis aufs Messer lieferten. Eine Konzession oder Genehmigung für die Eröffnung eines Autobus- oder Lastkraftwagendienstes war zufolge den Bestimmungen des bereits erwähnten Gesetzes über die öffentlichen Verkehrsmittel von 1880, durch das die von 1819 und 1829 datierende Genehmigungspflicht für öffentliche Verkehrsmittel (mit Ausnahme der Eisenbahnen) aufgehoben worden war, nicht nötig.

Das direkte Interesse des Staatshaushaltes an den Betriebsergebnissen und der Wunsch nach Untersuchung von Verbesserungsmaßnahmen gaben Anlaß zur Einsetzung einer Staatskommission, der sogenannten Kommission Patijn, durch königliches Dekret vom 12. Mai 1923 Nr. 40. Sie erhielt den Auftrag, eine Untersuchung durchzuführen über die Frage, „ob und inwieweit Maßnahmen nötig waren zur Förderung des Ziels, daß die Land- und Wasserstraßen, die Eisenbahnen und die zwischengemeindlichen Kleinbahnen auf möglichst wirtschaftliche Weise der Beförderung von Reisenden und Gütern dienstbar gemacht werden könnten“.

In dem ersten Bericht der Kommission Patijn, der Ende 1924 herausgebracht wurde, stellte die Kommission fest, daß ein Genehmigungssystem für den Lastkraftwagenverkehr, so belangreich dieser auch war, nicht nötig schien. Auch in einem späteren Bericht von 1930 wurde dieser Standpunkt aufrechterhalten. Hingegen wurde ein Genehmigungssystem für Autobusse für notwendig erachtet, wegen der bei unbehinderter Freiheit zutage getretenen Schwierigkeiten, wodurch nicht allein die Sicherheit des Verkehrs in Gefahr gebracht wurde, sondern auch jeder Dienst dauernd unter der Bedrohung stand, daß ein aufkommender Wettbewerber ihm den Fortbestand unmöglich machte, so daß die Entwicklung von lebenskräftigen Betrieben beeinträchtigt wurde. Die Kommission sprach nachdrücklich aus, daß auf dem Verkehrsgebiet der Grundsatz, Überflüssiges schade nicht, keine Geltung habe.

1926 wurde den Vorschlägen der Kommission Patijn Folge geleistet, sowohl durch Einführung eines Genehmigungssystems für Autobusdienste als auch durch die Einrichtung der sogenannten Straßenfonds unter Einführung einer Straßensteuer für Kraftfahrzeuge. Ersteres geschah durch Ergänzung und Änderung des Gesetzes über die öffentlichen Verkehrsmittel von 1880 durch ein Gesetz vom 30. Juli 1926, Staatsblatt 250, durch das die Ausübung eines Autobusdienstes abhängig gemacht wurde von einer Genehmigung der Deputierten Staaten der betreffenden Provinz. Kriterien betreffend die Genehmigung oder Ablehnung wurden nicht aufgestellt. Den Eisenbahn- und Kleinbahnunternehmen wurde kein Vorzug eingeräumt. Durch Berufung an die Krone konnten Interessenten ihre Ansprüche einer nochmaligen Überprüfung anheim geben. 1928 wurden den Kraftverkehrsunternehmen bestimmte soziale Verpflichtungen, die auch die Sicherheit im Straßenverkehr förderten, auferlegt.

Wie stark sich das Autobuswesen entwickelt hatte, ging aus der Genehmigungserteilung hervor. In dem Bericht der Kommission Patijn war angegeben, daß in neun Provinzen 529 Dienste bestanden. Vielleicht war die Zahl für das ganze Land mit 600 anzunehmen. Vermutlich war die Zahl der Unternehmer gleich der Zahl der Dienste. Nachdem die verschiedenen Kollegien der Deputierten Staaten das Genehmigungsverfahren für die bei Einführung des Gesetzes bestehenden Dienste hinter sich hatten, waren 1076 Genehmigungen an 573 Unternehmer erteilt. Die Zahl der pro Jahr zurückgelegten Autobus-km ist für diese

Dienste, obschon nicht statistisch festgestellt, aus den Dienstregelungen zu berechnen und auf 52 800 000 zu schätzen, während die Kommission Patijn zu einer globalen Schätzung von 15—18 Mill. km gekommen war. Grob gesprochen scheint sich also der Autobusverkehr innerhalb eines Jahrfünfts ungefähr verdreifacht zu haben. Auf die Interessen der Eisenbahnen und Kleinbahnen nahmen die Deputierten Staaten bei der Gewährung von Genehmigungen nur wenig oder gar keine Rücksicht.

Die Zahl der Autobusse stieg von rund 3000 in 1928 auf rund 4500 in 1939, die Zahl der Lastkraftwagen von rund 29 000 auf rund 54 000, die Anzahl aller Kraftfahrzeuge, also einschließlich Autobusse und Lastkraftwagen, von rund 112 000 auf rund 230 000, Nicht allein hierdurch wurde die Zahl der Sitzplätze und die Ladefähigkeit vermehrt, vielmehr wurde diese Erscheinung noch gesteigert durch die größere Kapazität des einzelnen Fahrzeuges. Auf diese Weise stieg die verfügbare Sitzplatzzahl um 84%, das Ladevermögen um rund 160%. Auf Grund des „Sparmaßnahmenberichtes Welter“ (1932), worin mit Nachdruck darauf hingewiesen wurde, daß der Verkehr als solcher eine Einheit bildet, brachte Minister Reymer einen Gesetzentwurf betreffend die Einführung eines Genehmigungssystems für den Lastkraftwagenverkehr ein. Jedoch wurde der Gesetzentwurf später zurückgezogen. Der 1926 eingeführte Straßenfonds wurde 1934 durch einen Verkehrsfonds ersetzt. Zugleich wurde eine „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ eingesetzt. In diese Kommission wurde die durch den Wirtschaftsrat bereits eingerichtete „Feste Kommission für das Verkehrswesen“ einbezogen. Zur Stärkung der Mittel des Verkehrsfonds wurde dem Straßenverkehr eine erhöhte Belastung als „Kraftfahrzeugsteuer“ auferlegt.

Im Hinblick auf die Schwierigkeiten einer gerechten Regelung der Verkehrs-koordination schlug die Regierung vor, sie zu bevollmächtigen, durch allgemeine Verwaltungserlasse befristete Regelungen zu treffen. Dies geschah durch das Gesetz zur Verminderung der öffentlichen Ausgaben vom 29. November 1935. Es bestimmte, daß ein solcher allgemeiner Verwaltungserlaß innerhalb von 2 Jahren nach Inkrafttreten durch ein Gesetz ersetzt werden mußte. In der Erläuterung zu dem Ermächtigungsgesetz stellte der Minister u. a. fest, daß zwecks Gewährleistung redlicher Existenzbedingungen und eines angemessenen Verhältnisses zwischen der Verkehrsnachfrage und der Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel ein System unentbehrlich ist, das von jeder Unternehmung im öffentlichen Verkehr eine Genehmigung oder Konzession seitens der zentralen Regierungsinstanz verlangt. Soweit ein solches System noch nicht ohne weiteres eine ökonomische Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel herbeiführte, sollten weitere Maßregeln getroffen werden, um eine solche Verteilung zu bewerkstelligen.

Durch die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ wurden dem Minister van Waterstaat zwei Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen der eine (1935) den Autotransport von Personen, der zweite (1936) den Güterverkehr per Lastkraftwagen und per Schiff betraf. Zunächst soll hier das Autobusproblem behandelt werden.

Der Genehmigungsregelung für Autobusse von 1926 hafteten große Gebrechen, vor allem juristischer Art, an. Der Text ließ viele Umgehungen des abgeänderten Gesetzes von 1880 zu, so daß zahlreiche, sogenannte „wilde“ Autobusunternehmungen ein wahres Chaos veranstalten konnten. Sowohl das Autobuswesen selbst als auch die Eisenbahnen, denen der lohnendste Verkehr zur Zeit des Massenandrangs entzogen wurde, spürten die nachteiligen Folgen.

An Hand eines Vorschlages der „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ für ein Personenkraftverkehrsnetz und auf Grund der mit dem Gesetz zur Verringerung der öffentlichen Ausgaben erhaltenen Ermächtigung ging die Regierung dazu über, unter Beiseitelassung der dies-

bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes über die öffentlichen Verkehrsmittel, die Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen zu regeln in dem „Reglement Autovervoer Personen“ (R.A.P. = Personen-Kraftverkehrs-Reglement) vom 12. Januar 1937, Staatsblatt 562. In diesem Reglement, das am 15. Februar 1937 in Kraft trat, wurde die Personenbeförderung mit Autobussen in all ihren Formen von einer Genehmigung abhängig gemacht, mit der Einschränkung, daß für Eigenverkehr eine Einschreibung genügte. Auch wurde die Beförderung mit Personenkraftwagen genehmigungspflichtig, jedoch nur soweit sie gegen Vergütung erfolgte. Von den auferlegten Verpflichtungen erwähnen wir, daß hinfür nicht mehr die Deputierten Staaten der einzelnen Provinzen die Genehmigungen zu erteilen hatten, sondern eine zentrale Kommission, die durch die Krone eingerichtet und später „Commissie Vergunningen Personenvervoer“ (C.V.P. = Kommission für die Genehmigungen der Personenbeförderung) benannt wurde. Gegen die Entscheidungen der Kommission, die an bestimmte Regeln gebunden war, bestand Berufungsmöglichkeit bei der Krone.

Wenn zwar das Ziel einer zentralen Regelung der Autobusbeförderung durch das R.A.P. auf dem Papier recht schön erreicht wurde, so war dies nicht der Fall hinsichtlich der praktischen Handhabung des Grundsatzes, daß kein Autobustransport stattfinden sollte, wenn dafür keine Genehmigung erteilt war. Der „wilde“ Autobusverkehr nahm kein Ende, wuchs im Gegenteil immer weiter an. Es stellte sich heraus, daß infolge einer zu weiten Umschreibung des „Betreibens von Verkehrsmitteln“ in dem Gesetz zur Verringerung der öffentlichen Ausgaben allein Einzelunternehmer strafrechtlich verfolgt werden konnten und daß in den Fällen, in denen der Unternehmer keine natürliche Person war, niemand als verantwortlich bezeichnet und verurteilt werden konnte. Die Schwierigkeiten und die daraus resultierenden Kämpfe nahmen einen solchen Charakter an, daß sie zum Schluß nicht nur ein Verkehrsstreit, sondern auch ein Kampf um die Regierungsgewalt genannt werden konnten. Versuche, durch eine Änderung des R.A.P. eine zweckmäßigere strafrechtliche Verfolgungsmöglichkeit zu erzielen, nützten nichts, ebensowenig wie der zivilrechtliche Weg, den die Niederländischen Eisenbahnen durch Einbringung einer Schadensersatzklage zu verfolgen trachteten.

Erst als das Gesetz zur Verringerung der öffentlichen Ausgaben durch ein Gesetz vom 11. Februar 1939, Staatsblatt 521, ergänzt wurde um die Bestimmung, daß bei Übertretung von Vorschriften zur Ausführung des § 47 R.A.P. durch eine N. V. (N.V.-Naamloze Vennootschap-Gesellschaft mit beschränkter Haftung) oder eine andere Körperschaft die Strafe gegen die Mitglieder der Verwaltung der betreffenden Körperschaft ausgesprochen wurde, war es schnell mit den „wildem“ Autobusdiensten aus. Mitte 1939 erging ein einschlägiger endgültiger Urteilsspruch des Obersten Gerichtshofes. Die „wildem“ Omnibuslinien mußten nun ihren Betrieb einstellen.

Das R.A.P. wurde zum Schluß ersetzt durch das „Wet Autovervoer Personen“ (W.A.P. = Personenkraftverkehrsgesetz), wobei in der Praxis zutage getretenen Beschwerden bezüglich des R.A.P. Rechnung getragen wurde. Dies geschah unter dem 24. Juni 1939. Zugleich wurde ein Ausführungsdekret verkündigt, wonach Genehmigungen nur im Interesse einer dauerhaften und redlichen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse zu verweigern waren.

Aus dem Gedankenaustausch zwischen Regierung und Parlament sollen hier einige Punkte angeführt werden, die der C.V.P. als Richtlinien für ihre Entscheidung bei der Gewährung oder Ablehnung einer Genehmigung gegeben wurden, nämlich:

1. Parallel laufende Dienste sollen sich gegenseitig nicht in größerem Maß dem Verkehr entziehen können.

2. Dienste, die lediglich zu Zeiten, in denen der Verkehr sehr intensiv ist, betrieben werden und die ungefähr parallel laufen mit regelmäßigen Diensten, sollen abgelehnt werden.
3. Ebensowenig soll eine vollständige Verdoppelung von Diensten erlaubt werden, wenn beide Dienste notleidend würden.
4. Wenn bei unterschiedlichem Anfangs- und Endpunkt die befahrene Strecke z. T. zusammenfällt, sollen für bestimmte Teile der befahrenen Strecke Beförderungsverbote in die Genehmigung aufgenommen werden können.
5. Vor allem soll gestrebt werden nach einem in sich gut zusammenhängenden Netz von Autobusdiensten, wobei zugleich soweit möglich Anschluß an andere Verkehrsmittel geschaffen werden soll.
6. Die Eisenbahnen sollen sich im allgemeinen zurückziehen aus dem Verkehr über kürzere Entfernungen und bei geringerer Intensität des Verkehrs.
7. Das allgemeine Interesse fordert, daß die Existenzmöglichkeit der Eisenbahnen nicht untergraben wird. Dies führt dazu, daß eine Genehmigung für einen mit einer Eisenbahn ungefähr parallel laufenden Autobusdienst eher dem Eisenbahnunternehmer oder einer mit der Eisenbahn verbundenen Unternehmung gewährt werden soll, als einem anderen Unternehmer. Bei Erteilung der Genehmigung an einen anderen Unternehmer soll ein Tarifkampf vermieden werden.
8. Dieselben Richtlinien gelten für das Verhältnis zwischen Autobuslinien und Kleinbahnen, ebenso zwischen Autobusdiensten untereinander.
9. Im Hinblick auf Gruppenverkehr, Ausflugsfahrten und unregelmäßigen Verkehr soll erst festgestellt werden, ob nicht vorhandene Dienste den Verkehr versehen können.

In den Jahren 1939/40 bestand unter dem R.A.P. und dem W.A.P. die Tätigkeit der C.V.P. hauptsächlich in der Behandlung von Anfragen zur Ergänzung, Änderung und Übertragung bestehender Autobusgenehmigungen. Bei den Übertragungen setzte sich eine Tendenz fort, die bereits vor 1937 festzustellen war, nämlich, daß kleine Unternehmungen an größere übergingen, so daß allmählich „streekondernemingen“, d. h. „Bezirksunternehmen“ von größerem oder kleinerem Umfang entstanden und überflüssige Konkurrenz auf bestimmten Strecken beseitigt werden konnte.⁶⁾ Dadurch konnten Beförderungsverbote aufgehoben werden, die vorher den einen Dienst gegen den anderen schützten, die jedoch für das Publikum hinderlich waren.

1937 konnte das Autobusnetz ungefähr als vollendet betrachtet werden. Daß nichtsdestoweniger die Veränderungen von Bedeutung waren, geht aus der Zahl der Unternehmungen hervor. 1932 bestanden 573 Unternehmer mit 1076 Genehmigungen. 1937 betrug bei dem Inkrafttreten des R.A.P. die Anzahl der Unternehmer 496 mit 1079 Genehmigungen. Ende 1939 betrug die Zahlen 431 Unternehmer und 870 Dienste. 1939 wurden durch die täglich betriebenen Dienste 6 250 000 Fahrten ausgeführt, 160,8 Mill. Autobus-km zurückgelegt und 80,8 Mill. Reisende befördert. Für die nichttäglichen Dienste betrug diese Zahlen 39 000 — 1 000 000 — 330 000. Verglichen mit der angegebenen Zahl von 52,8 Mill. Autobus-km hat sich der Umfang des Autobusverkehrs von 1932 bis 1939 verdoppelt. Hieraus geht hervor, daß von einer Einschränkung des Autobusverkehrs, die Gegner von Koordinationsmaßnahmen befürchteten, nach allgemeiner Ansicht nicht die Rede war, daß die Regierung vielmehr lediglich gegen Erscheinungen anging, die in ihren Augen einen Auswuchs darstellten. Für den Güterverkehr mit Kraftwagen hatte die Kommission Patijn 1933 aus

⁶⁾ Ein sprechendes Beispiel unter vielen aus jüngster Zeit: Bevor am 15. 5. 1942 die erste Konzentration zwischen der N. V. Citosa und der N. V. Rijnstreek zustande kam, hatten diese beiden Autobusunternehmen 46 Autobusse nötig; nach der Konzentration nur 31. Nachdem eine Fusion zustande kam, genügten 28 Autobusse, unbeschadet der Tatsache, daß das Netz um zwei Linien vergrößert worden war. Die Zahl der leer zu fahrenden km wurde durch die Fusion von 314 km auf 34 km pro Tag vermindert.

Anlaß einer Denkschrift der damaligen „Niederländischen Vereinigung der Neben- und Kleinbahnen“ keine gesetzliche Regelung befürworten zu sollen geglaubt. Sie betrachtete den Wettbewerb unter dem Gesichtspunkt Lastkraftwagen gegen Kleinbahnen und nicht im größeren Verband, nämlich im Verhältnis zu Eisenbahnen und Binnenschiffahrt.

Wie erwähnt, wurde durch die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ 1936 ein Gesetzesvorschlag zur Regelung der Güterbeförderung per Kraftwagen und per Schiff vorgelegt. Minister van Buuren übernahm diesen Vorschlag. Der Gesetzentwurf wurde 1938 in der Kammer eingebracht und kam zur Behandlung. Er fand in Schiffahrt- und Autokreisen starke Opposition, da diese annahmen, die Bestimmungen würden zu einer Unterordnung der anderen Verkehrsmittel unter die Eisenbahnen führen. Durch den Rücktritt des Ministeriums Colijn 1939 entfiel die Weiterbehandlung des Gesetzentwurfes. Bald darauf, Mai 1940, erfolgte die Besetzung der Niederlande durch die deutsche Wehrmacht. Zahlreich waren die Kommissionen, die von den verschiedenen Verkehrszweigen eingesetzt worden waren, um zu einer ordentlichen Verkehrsregelung zu gelangen. Zum Teil setzten die Kommissionen ihre Tätigkeit während der Besatzungszeit fort. Sie führten jedoch nicht zu einem praktischen Resultat, ebensowenig wie die Bemühungen der Verkehrsgruppen der durch die Besatzungsmacht eingesetzten „Kommission Woltersom“.

Bereits durch Erlaß des Reichskommissars vom 7. Juli 1940 wurde der Sekretär des Departement van Waterstaat ermächtigt, Vorschriften für die Personen- und Güterbeförderung zu geben. Unter dem 18. Juni 1940 fertigte der Generalsekretär auf Grund der genannten Verfügung drei Ausführungserlasse Nr. 16, 17 und 18 aus. Der erste betraf die Personenbeförderung außer mit Autobussen, der zweite den Eigenverkehr von Gütern, der dritte die Güterbeförderung zugunsten Dritter (gewerblicher Güterverkehr), alle mit Kraftfahrzeugen. Am 1. Juli 1940 folgte der vierte Ausführungserlaß betreffend die Beförderung mit Autobussen. All diese Beförderungen wurden mit Ausnahme einer abweichenden Regelung für den Autobusverkehr abhängig gemacht von einer namens des Generalinspektors des Verkehrs zu erteilenden Genehmigung. Die Befugnis zur Verleihung der Genehmigung war an die Reichsinspektoren des Verkehrs delegiert, die an der Spitze der Distrikte der Reichsverkehrsinspektionen standen. Für den Personenverkehr fielen die Distrikte mit den Provinzgrenzen zusammen. Für den Güterverkehr wichen sie bis 1944 z. T. davon ab, da hier die Einteilung der Distrikte der Befrachtungskommissionen für die Binnenschiffahrt zugrundegelegt war. Ab 1. Februar 1944 schloß man sich auch für den Güterverkehr der Provinzeinteilung mit einer einzigen Ausnahme an.

Die Einschränkung des zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugparkes in den Niederlanden während der deutschen Besetzung geht aus folgender Übersicht hervor:

Fahrzeugart:	1939	1940		1941	1942	1943	1948
	Aug.	Sept.	Okt.	Sept.	Sept.	Sept.	Ersatzwagen
Motorräder	65804	4332	2914	6043	5129	6224	35
desgl. auf 3 Rädern	5269	—	—	—	—	—	—
Personenautos	99986	20167	15170	16807	13989	14339	3833
Autobusse	4518	2021	1864	2820	1633	1679	1394
Lastkraftwagen	54092	36264	27552	23259	22462	20765	14992
Spezialfahrzeuge	—	2060	2926	4720	4043	4588	1399
Gesamt:	229669	64853	50426	53649	47256	47595	21653

Durch den vierten Ausführungserlaß wurden alle Genehmigungen für Autobusdienste und Gruppenbeförderung sowohl innerhalb einer Gemeinde als auch zwischen mehreren Gemeinden zu einem durch den Generalsekretär näher zu bestimmenden Zeitpunkt eingezogen. Dieses Datum wurde für Autobusdienste auf den 26. August 1940 und für die Gruppenbeförderung auf den 2. September 1940 festgelegt. Von der Einziehung blieben ausgenommen die Genehmigungen bezüglich derer die C.V.P. beschloß, daß ihre ganze oder teilweise Aufrechterhaltung geboten war. Die C.V.P. erhielt ferner die Befugnis, zur Sicherstellung notwendiger Beförderungsmöglichkeiten befristete Genehmigungen zu erteilen. Für Ausflugsfahrten und unregelmäßigen Verkehr blieb die Zustimmung der Reichsinspektoren erforderlich, fortan auch für Fahrten innerhalb einer Gemeinde. Die Anzahl dieser Fahrten war naturgemäß nur noch sehr gering. Inzwischen setzte die C.V.P. auf dieser Basis ihre Bemühungen um eine Konzentration und die Bildung von „Bezirksunternehmen“ fort. Sie stellte folgende Richtlinien auf: „Der Betrieb von Autobusdiensten, auch mit Kraftfahrzeugen, die mit Gasgeneratoren ausgestattet sind, kann erlaubt werden, wenn und soweit diese als notwendig zu erachten sind und in ein Verkehrssystem passen, das auf die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel gegründet ist, wobei den derzeit herrschenden Umständen Rechnung getragen wird, die erfordern, daß der Kraftverkehr nächst dem Schienenverkehr auf ein Minimum beschränkt bleibt.“ Dieser Standpunkt führte dazu, daß die C. V. P. auf einigen Strecken Unternehmer zur Zusammenarbeit verpflichtete und in einzelnen Fällen einem Unternehmer eine befristete Genehmigung in Abweichung von seiner ursprünglichen Strecke erteilte. Beförderungsverbote wurden aufgehoben mit Ausnahme derjenigen für den Autobusverkehr in den großen Städten parallel zu den Straßenbahnen.

Da diese Maßnahmen nicht in allen Richtungen durch den Wortlaut des vierten Ausführungserlasses gedeckt wurden, wurde eine Anzahl Verfügungen der C. V. P. im Berufungsverfahren außer Kraft gesetzt. Um jedoch den Auffassungen der C. V. P. die Verwirklichung zu sichern, wurde der vierte Ausführungserlaß unter dem 18. Juni 1941 abgeändert und wurde als Ziel der Regelung bezeichnet, „einen möglichst zweckmäßigen Gebrauch der für die Beförderung verfügbaren Verkehrsmittel sicherzustellen“, während der C. V. P. die Befugnis gegeben wurde, „im Interesse der am meisten erwünschten Betriebsweise, erteilte Genehmigungen zeitweise zu ändern und ferner besondere Vorkehrungen zu treffen“. Zuzufolge dieser Änderung waren die juristischen Beschwerden gegen die von der C. V. P. getroffenen Regelungen erledigt. Sie konnte nun fortschreiten in der Förderung der Übertragung von Autobusgenehmigungen, die auf Grund des W. A. P. erteilt worden waren, an solche Unternehmer, die für den Betrieb eines „Bezirksunternehmens“ in Betracht kamen.

Am 15. Mai 1942 liefen alle W. A. P.-Genehmigungen ab und wurden auf Grund des vierten Ausführungserlasses nicht verlängert, so daß von nun an die C. V. P. das ganze Autobussystem durch befristete Genehmigungen regelte. Oben wurde erwähnt, daß Ende 1939 431 Unternehmer von Autobusdiensten existierten. Am 15. Mai 1942 waren noch 144 Unternehmer zum Betrieb ihrer Dienste zugelassen. Dies bedeutete noch nicht eine vollständige Durchführung der Gliederung der Autobusdienste nach „Bezirksunternehmen“. Der Plan der C. V. P. umfaßte 69 „Bezirksunternehmen“.

Erwähnt sei, daß die Niederländischen Eisenbahnen sich in viel größerem Umfang als vor 1939 für Autobusdienste interessierten. Vornehmlich um parallel zu den Eisenbahnlinien laufende Autobusdienste in die Hand zu bekommen und ferner um die Netze von Tochterunternehmungen auszudehnen, wurde eine große Anzahl Autobusgenehmigungen übernommen, so daß die Niederländischen Eisenbahnen allmählich die Herrschaft über einen umfangreichen Teil des Autobusliniennetzes gewannen. Berechnet nach der von der C. V. P. in den Geneh-

migungen festgestellten Zahl der pro Woche zu fahrenden km betrug der Anteil der Niederländischen Eisenbahnen mittels ihrer Tochterunternehmungen am Autobusbetrieb am 15. Mai 1942 rund 36,6%, der Anteil der Kleinbahnunternehmungen und einiger mit der öffentlichen Hand verbundener Unternehmen rund 25,8% und der der privaten Unternehmer rund 36,4%.

Ab 1. März 1943 wurde die C. V. P. von ihrer Aufgabe entbunden. Ihre Befugnisse wurden an den Generalsekretär des Departements van Waterstaat übertragen.

Mit Ende 1943 liefen sämtliche Genehmigungen für Ausflugsfahrten und unregelmäßige Beförderung ab. Den Unternehmern wurde Gelegenheit gegeben, ein Gesuch um Verlängerung um ein Jahr einzureichen, worauf ohne Formalitäten positiv entschieden wurde. Von dieser Gelegenheit machten von 554 Unternehmern 463 Gebrauch, deren Genehmigungen sich auf die Verwendung von 1500 Autobussen an Werktagen und 1714 Autobussen an Sonntagen bezogen, wobei bemerkt wurde, daß diese Beförderungsmittel zum größten Teil nicht mehr zu ihrer Verfügung standen. 91 Unternehmer mit 193 Autobussen für Werktagsbeförderung und 207 Autobussen für Sonntagsbeförderung suchten keine Verlängerung nach.

Am 16. Juni 1948 brachte Ing. Vos als Minister für Verkehr und Waterstaat ein revidiertes Wet Autovervoer Personen (W. A. P. = Personen-Kraftverkehrsgesetz) ein, das hauptsächlich technische und organisatorische Änderungen brachte, indessen das Genehmigungssystem für Autobusse insoweit aufrechterhielt, als u. a. Nachdruck gelegt wurde auf die Zusammenfassung von Autobuslinien in sogenannten Bezirksunternehmen, in welcher Richtung die Entwicklung bereits gelaufen war. Auf Einzelheiten soll nicht eingegangen werden. Jedoch ist zu erwähnen, daß der Minister der wieder neu errichteten C.V.P. keine bindenden veröffentlichten Richtlinien geben wollte. Die Kritik in der Zweiten Kammer richtete sich vor allem gegen die C. V. P. Viele Mitglieder wandten sich gegen eine weitere Konzentration im Straßenverkehr. Vor allem führten sie heftige Angriffe gegen die Praxis der C. V. P., wie diese während der Besatzungszeit geübt worden war. Sie wurde verurteilt, weil sie zu sehr den Interessen der Niederländischen Eisenbahnen gedient haben sollte. (weiteres hierüber in Abschnitt V.) Man forderte positive veröffentlichte Richtlinien. Im Wege einer Ergänzung wurden diese dann zum Schluß in den von der Zweiten Kammer angenommenen Gesetzentwurf eingebracht. Die Erste Kammer schloß sich dem an.

Auf die Bemerkungen zu der Revision des W. A. P. und auf die Kritik an der Geschäftsführung der C. V. P. antwortete der Minister Dr. Spitzen, der Ing. Vos gefolgt war, in der Antwortdenkschrift der Regierung an die Zweite Kammer u. a. folgendes:

„Als die C. V. P. 1937 ihre Aufgabe in Angriff nahm, waren im Straßen-Personenverkehr rund 400 Autobusunternehmer tätig. Es stand von Anfang an fest, daß, sofern die mit der Einrichtung der C. V. P. angestrebten Ziele erreicht werden sollten, dieser Zustand nicht aufrechterhalten bleiben konnte. Die Gültigkeitsdauer der laufenden Genehmigungen wurde dann auch zielbewußt eingeschränkt, anfänglich bis Ende 1940, später auf Vorschlag der C. V. P. bis 15. Mai 1942. Für eine gute Verkehrsbedienung war die Zahl der Unternehmer viel zu groß. An vielen Stellen wurden die Dienste mit-, neben- und übereinander, verbunden mit hinderlichen Verkehrsverböten, ausgeführt. Von einem aneinander anschließenden und untereinander gut zusammenhängenden Netz von Autobusdiensten war nicht die Rede. Es zeigte sich eine Überkapazität an Beförderungsmöglichkeiten, die im Widerspruch mit dem allgemeinen Interesse stand. Es erwies sich als notwendig, zu der Errichtung von ausreichend ausgestatteten und gut geleiteten Unternehmungen zu gelangen, die über Verkehrsgebiete verfügten, deren Grenzen zufolge den

örtlichen Zusammenhängen und den Interessen des Publikums gezogen waren. Zwecks Erreichung dieser Ziele kam die C. V. P. zur Förderung der Entwicklung von Bezirksverkehrsunternehmen als der Grundform für den Ausbau des Straßen-Personenverkehrs in unserem Land und fixierte damit die Grundlage ihrer Wirksamkeit. Sie erlangte hiermit die Zustimmung nicht allein der Regierung, sondern auch anderer zu einem Urteil befugter Kreise. In der Antwortdenkschrift an die Zweite Kammer betreffend den Haushalt des Departements van Waterstaat für 1940 gab die Regierung ihre diesbezügliche Ansicht zu erkennen. Es darf angenommen werden, daß die Volksvertretung diese Ansicht teilte.

Auf dieser Basis und diese Ziele vor Augen hat die C. V. P. seit 1937 unverändert gearbeitet. Ihre Tätigkeit hat dazu geführt, daß gegenwärtig im Straßen-Personenverkehr unseres Landes 50 Bezirksverkehrsunternehmen von verschiedenem Umfang bestehen, daneben 41 Streckenverkehrsbetriebe, die innerhalb der Verkehrsbetriebe der vorgenannten Unternehmungen oder an deren Grenzen tätig sind. Wenn die C. V. P. ihre Arbeit auf der Ausgangsbasis und mit den angestrebten Zielen vollenden können, läßt sich annehmen, daß der größere Teil der zuletzt genannten 41 Unternehmungen bestehen bleibt, während für die anderen als ganz oder teilweise überflüssig kein Platz mehr bleiben wird und sie mit den bestehenden Bezirksverkehrsunternehmen verschmolzen werden können."

Das Resultat der Konzentration im Autobusverkehr gab der Minister mit folgenden Zahlen wieder:

15. Februar	1937	408	Genehmigungsinhaber
31. Dezember	1937	394	"
31. "	1938	346	"
31. "	1939	302	"
10. Mai	1940	286	"
31. Dezember	1940	273	"
31. "	1941	230	"
31. "	1942	132	"
31. "	1943	122	"
31. "	1945	122	"

Nach Angabe des Ministers wurde von 22 Unternehmern der Dienst nicht mehr ausgeführt, zum Teil infolge von Maßregeln, die vollständig außerhalb des Verkehrsgebietes lagen und nach der Befreiung (1945) bezüglich dieser notwendig erschienen. Somit konnte Ende 1946 die Zahl der den Dienst ausübenden Genehmigungsinhaber mit 100 angenommen werden. Der Minister machte auch zahlreiche Bemerkungen bezüglich des Gruppenverkehrs, des Ausflugsverkehrs, des Eigenverkehrs und der Beförderung mit Mietwagen und Taxis, letzteres u. a. im Zusammenhang mit der Selbstverwaltung der Gemeinden.

Bei der mündlichen Behandlung in der Zweiten Kammer wurden zahlreiche Bedenken gegen das Gesetz geltend gemacht. Nach Meinung ihrer Verfechter ging es zu weit und schränkte die Privatinitiative zu sehr ein. Man glaubte darin eine „stille Nationalisierung“ = „kalte Sozialisierung“ des Verkehrswesens erblicken zu müssen. Einer der Redner sagte: „Im großen ganzen gesehen dreht sich die Revision des W. A. P. um die alte Frage: den Kampf zwischen der Privatinitiative und der staatlichen Intervention, den Streit zwischen privaten Verkehrsunternehmen und den Eisenbahnen“. Diese Bemerkung ist teilweise zutreffend, da der öffentliche Verkehr tatsächlich staatliche Intervention verlangt. Ohne eine solche entsteht ein chaotischer Zustand. Die Geschichte beweist, daß völlige Ungebundenheit zu einer Vergeudung und zu einer Gefährdung der Sicherheit führt. Überdies konnte es gar nicht anders sein, als daß die Eisenbahnen an einer bindenden Regelung großes Interesse hatten. Unzutreffend war die von anderer Seite gemachte Bemerkung, daß die Stärkung der Tochter-

unternehmungen der Eisenbahnen auf Kosten der Privatunternehmen das alles beherrschende Problem sei, worauf ich bei Besprechung dieser Tochtergesellschaften noch zurückkommen werde. Der Staatsbetrieb, gleich in welcher Form, ist nun einmal „das schwarze Schaf“. Und eben, „wo Begriffe fehlen, da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein“. „Unterordnung“, „Privatinitiative“, „Nationalisierung“ (dazu noch „stille“ = „kalte Sozialisierung“) usw. hörte man von allen Seiten. Die Auferlegung einer Betriebspflicht an freie Unternehmer für bestimmte Strecken wurde zu einem Schreckbild gemacht, obschon Garantien gegen einen Mißbrauch dieser Befugnis durch die Regierung gegeben waren. In seiner Erwiderung erklärte der Minister, daß er persönlich eine Verstaatlichung des Verkehrswesens nicht anstrebe. Zuvor hatte er dies bereits ausführlicher dargelegt, als er bezeugte, daß die Regelung des „Bezirksverkehrs“, der geschichtlich gewachsen und nicht gesetzlich umschrieben war, ein weites Gebiet der Privatinitiative bilde und daß er diese lebhaft bejahe.

Mit einigen nicht unwesentlichen Abänderungen wurde der Gesetzentwurf über die Revision des W. A. P. durch die Zweite Kammer am 22. Juli 1949 angenommen.

In dem vorläufigen Bericht der Ersten Kammer kam unbeschadet der Erklärungen des Ministers wieder die Furcht vor einer „kalten Sozialisierung“ zum Ausdruck. Es wurde Wert darauf gelegt, daß ungeachtet der abweichenden Meinung des Ministers die Pflicht zur Aufstellung von Richtlinien für die Genehmigungserteilung in das Gesetz aufgenommen werden sollte. Heftig war die Kritik an der Geschäftsführung der Niederländischen Eisenbahnen und ihrer Tochtergesellschaften. Es gab sogar Stimmen, die eine Zurückdrängung der Eisenbahnen auf den reinen Schienenverkehr forderten, wozu eine Änderung der Satzungen (Statuten) von 1938 nötig gewesen wäre. Auf den Bericht der Ersten Kammer vom 23. August 1949 folgte unter dem 5. November 1949 die ministerielle Antwort. Dieser Antwortdenkschrift entnehme ich das Folgende, da sie die neuesten Ansichten der Regierung wiedergibt. Abermals versicherte Minister Spitzen, daß eine offene oder geheime (kalte) Verstaatlichung des Straßenverkehrs ihm fernliege und daß er die Bedingungen schaffen wolle, unter denen die Tochterunternehmen der Niederländischen Eisenbahnen, andere Unternehmungen der öffentlichen Hand und Privatunternehmen gleichberechtigt an dem „Bezirksverkehr“ sollten teilnehmen können. Auch Streckenverkehr sollte neben dem Bezirksverkehr in bestimmten Fällen bestehen bleiben können. Von einer Unterordnung der Straßenverkehrsunternehmer unter die Eisenbahnen solle keineswegs die Rede sein. Soweit möglich solle als Ausgangspunkt der Zustand genommen werden, der am 16. Dezember 1946 durch Annahme des Antrags des Abgeordneten Serrarens geschaffen war. „Das Verkehrswesen müsse eine Einheit bilden; diese Einheit solle indessen Wettbewerbsverhältnisse, vorausgesetzt, daß sie innerhalb der durch das Allgemeininteresse gezogenen Grenzen blieben, nicht ausschließen. Daneben müsse man der Verhinderung überflüssigen Verkehrsangebotes Aufmerksamkeit schenken“, so führte der Minister aus. Finden wir hier nicht verwandte Klänge zu dem System von „Konzentration und Konkurrenz“, das in der Eisenbahnpolitik von 1890 zu einem Fiasko geführt hatte? (Vgl. Abschnitt I.)

Am 22. November 1949 kam es zur öffentlichen Behandlung des Gesetzentwurfes in der Ersten Kammer. Die Debatte verlief nach der entgegenkommenden Haltung des Ministers in der Zweiten Kammer recht flott; sie gab dem Minister nochmals Gelegenheit zu der Feststellung, wie wohlwollend er dem privaten Autobusverkehr gegenüberstehe, ohne den Eisenbahnen gegenüber allzusehr abtrünnig zu werden.

Während dieser Behandlung in der Volksvertretung verstummte die Kritik in der Kraftverkehrspresse nicht, wenn man auch sagen kann, daß das Streben nach lebenskräftigen Bezirksunternehmungen, abgesehen von bestimmten Inter-

essenten, die sich dupiert glaubten, viel Unterstützung fand. In der Septembernummer 1949 der Zeitschrift „Transport“, des Organs der Niederländischen Vereinigung von Transportunternehmungen und der Belgischen Union städtischer Verkehrsbetriebe zeigt sich Dr. Ing. J. G. J. C. Nieuwenhuis, ein Verkehrswirtschaftler von Rang, von der in Aussicht genommenen Regelung im ganzen, aber nicht in jeder Hinsicht befriedigt. Insbesondere findet er die Regelung des Ausflugsbetriebes unzureichend und befürchtet von ihr chaotische Zustände. Seine Bedenken betreffen die Zersplitterung und den uneingeschränkten Wettbewerb. Die Regelung der Gruppenbeförderung konnte er nicht billigen, da es sich hier um eine unwirtschaftliche Betätigung von Arbeitgebern handele, die den Arbeiterverkehr selbst in die Hand zu nehmen trachteten.

Mit Interesse wird man der künftigen Entwicklung der Personenbeförderung auf der Straße entgegensehen. Viel wird abhängen von dem Text der durch das Gesetz vorgeschriebenen, indessen noch nicht veröffentlichten, durch königliches Dekret festzustellenden Richtlinien für die Gewährung und Änderung von Genehmigungen durch die C. V. P.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Der vollständig ungebundene Wettbewerb im Personenkraftverkehr, gegen den anfänglich das Verkehrsgewerbe selbst Abneigung zu erkennen gab, ist übergegangen in ein nicht vollständiges Genehmigungssystem, bei dem die amtliche Kommission (C. V. P.) Genehmigungen nur im Interesse einer dauerhafteren und redlicheren Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse verweigern darf. Die Eisenbahnen haben kein einziges gesetzliches Vorzugsrecht, selbst nicht für Parallelverkehr zu den Eisenbahnlinien. In der Praxis strebt man lebenskräftige Bezirksverkehrsunternehmungen an. Durch das gerade angenommene revidierte Wet Autovervoer Personen (W. A. P. = Personen-Kraftverkehrsgesetz) vom 24. November 1949 ist die verwickelte Materie in verschiedenen Punkten noch recht unzulänglich geregelt, zumindest vom Standpunkt der Koordination betrachtet. Während der Revision der Druckfahnen erschien das Verordnungsblatt vom 7. März 1950 Nr. J. 511. Das Gesetz trat am 15. März 1950 in Kraft.

Oben wurde bereits erwähnt, daß ein Gesetzentwurf des Ministers van Buuren von 1938, durch den auch der Güterkraftverkehr geregelt werden sollte, wieder zurückgezogen wurde. Dadurch konnte sich dieser frei entwickeln, soweit nicht Vorkriegs- und Kriegsumstände zu einem Eingreifen zwangen, in Verbindung mit dem Mangel an Betriebsstoff und Reifen und dem Anmieten, später „Anfordern“ von Lastkraftwagen durch die Besatzungsmacht. Der sog. zweite Ausführungserlaß regelte den Eigenverkehr, der sog. dritte Ausführungs-Erlaß den gewerblichen Güterkraftverkehr, für den eine Genehmigung vorgeschrieben wurde.

Mit den Genehmigungen für den gewerblichen Kraftverkehr war zufolge den Ausführungs-Dekreten, nachdem diese entsprechend ergänzt waren, die zwangsweise Mitgliedschaft bei der Niederländischen Organisation für den gewerblichen Güterverkehr auf der Straße (N. O. B.) verbunden, ebenso für den Eigenverkehr die Zwangsmemberschaft bei der Eigenverkehrsunternehmer-Organisation (E. V. O.). Für Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs war als Regel festgestellt, daß sie, um für eine Genehmigung in Betracht zu kommen, vor dem 1. September 1939 als solche tätig gewesen sein mußten. Die Reichsverkehrsinspektoren wurden für die Verleihung von Genehmigungen durch Kommissionen aus den genannten Organisationen beraten.

Innerhalb des gewerblichen Güterkraftverkehrs wurden zunächst die Linien- und Botendienste von dem übrigen Verkehr geschieden. Die Anzahl dieser Dienste wurde stark eingeschränkt, um Doppelbedienungen innerhalb dieser Dienste und zusammen mit der „Beurteilung“ und den Eisenbahnen zu vermeiden. Dienste mit einer Streckenlänge von über 50 km wurden mit geringen Ausnahmen aufgehoben. In den Genehmigungen wurde der Betriebsumfang (Strecke und

Zahl der Fahrten) festgelegt. Im übrigen blieben die Unternehmer frei in der Werbung und Durchführung der Transporte. Besondere Verkehrsarten, so von Milch und Gemüse, wurden durch die Reichsverkehrsinspektoren in Zusammenarbeit mit den Interessenten und den Behörden der Ernährungswirtschaft möglichst wirtschaftlich geregelt.

Für den gewerblichen Güterkraftverkehr wurde durch das Auto-Befrachtungs-Dekret Nr. 1 vom 3. Jan. 1941 mit Wirkung vom 13. Januar 1941 der Autobefrachtungsdienst (A. B. D.) eingerichtet, als ein Glied des Departements van Waterstaat. Zufolge diesem Dekret fielen Linien- und Botendienste, Abhol- und Bestelldienste, Verkehr bis zu 15 km, Fisch-, Vieh-, Milch- und landwirtschaftlicher Versteigerungsverkehr nicht unter den A. B. D., der also lediglich den übrigen sogenannten „wilden“ Verkehr zu bewirtschaften bekam.

Die Regelung der Eigenbeförderung von Gütern wurde ursprünglich den Interessenten überlassen. Als es bei der Einschränkung des Beförderungsapparates sich als notwendig erwies, den Verkehr weiter zu ökonomisieren, wurde auch der Eigenverkehr dem A. B. D. unterstellt durch das Zweite Auto-Befrachtungs-Dekret vom 30. Sept. 1941, das am 13. Okt. 1941 in Kraft trat.

Zugleich wurde auch die Wirksamkeit des A. B. D. bezüglich des gewerblichen Güterverkehrs erweitert dadurch, daß die Linien- und Botendienste nicht mehr vollständig, sondern nur noch für Stückgüter frei blieben und die Beförderung über kurze Entfernungen auf den Ortsverkehr beschränkt wurde. Behörden- und Versorgungsbetriebe wurden freigestellt, die anderen Ausnahmen aber nicht aufrechterhalten. Indessen konnten für regelmäßig vorkommende Beförderungen sowohl an den gewerblichen wie den Eigenverkehr Genehmigungs-Erklärungen für eine bestimmte Zeitdauer erteilt werden, die eine Befreiung von der Verpflichtung beinhalteten, vor jeder Fahrt eine Zustimmung bei dem A. B. D. nachzusuchen.

Jedoch mußten die Eigenverkehrsbetriebe ihre leeren Rückfahrten melden, um dem A. B. D. Gelegenheit zu geben, diese Fahrzeuge für verfügbare Ladung zu verwenden. Eigenverkehrsunternehmer wie gewerbliche Transportunternehmer hatten eine Zustimmung des A. B. D. nötig, wenn sie mit weniger als 80% Beladung fahren wollten. Für den Eigenverkehr hatte der A. B. D. im wesentlichen eine registrierende Funktion, was auch für den örtlichen Verkehr im vollen Umfange galt. Es verdient noch Beachtung, daß die Eigenverkehrsbetriebe dazu verpflichtet werden konnten, auch Güter für andere zu befördern, wobei dann der Tarif des A. B. D. Anwendung finden mußte. Die Provision für die Eigenverkehrsbetriebe betrug 25%. Diese Regelung widersprach der Ansicht vieler Personen, daß sich der Eigenverkehr der Beförderung für Dritte zu enthalten habe. Die außergewöhnliche Knappheit an Beförderungsmitteln und Betriebsstoffen machte indessen diese ökonomische Regelung unabweisbar.

Wie einschneidend die Einschränkungen waren, läßt sich der folgenden Aufstellung entnehmen:

Anzahl Lastkraftwagen

Zeitpunkt	Eigenverkehr	gewerbl. Kraftverkehr	
September 1940	22 536	12 130	N. B. Die Gesamtzahlen auf Seite 25
" 1941	13 716	9 860	sind höher, weil darin auch eine An-
" 1942	12 197	8 645	zahl Lastkraftwagen von Regierungs-
" 1943	11 431	7 947	betrieben u. Anstalten vertreten sind.

1946 wurde der A. B. D. aufgelöst. Der Güterverkehr, sowohl Eigen- wie gewerblicher Verkehr, wurde dadurch wieder völlig frei.

Wie sehr der Lastkraftwagenverkehr bereits vor der Besatzungszeit zersplittert war, geht aus folgendem hervor. Der Lastkraftwagenpark zählte 1939 rund 48 000 Fahrzeuge. Davon befanden sich 18 000 mit ungefähr der Hälfte des

ganzen Ladevermögens in der Hand gewerblicher Transportunternehmer, die außerdem rund 12 000 Pferde beschäftigten. Das Personal, bestehend aus Kraftfahrern, Fuhrleuten, Güterschuppen-, Garage- und Stallpersonal, Packern, Zustellern, Agenten und Personal von Eildienst-Unternehmen, Verwaltungs- und leitendem Personal, zählte zusammen mindestens 60 000 Köpfe, die in rund 15 000 Transportunternehmen tätig waren. Die Lastkraftwagen waren über 8000 Betriebe verteilt, so daß der durchschnittliche Fahrzeugpark etwas mehr als zwei Autos betrug. 53,5% der Betriebe besaßen ein Auto, 23,1% zwei Autos, 15,6% drei oder vier Autos, 6% fünf bis neun Autos und lediglich 1,8% der Unternehmen betrieben zehn oder mehr Autos. Viele Unternehmungen sind hervorgegangen aus Dienstmannsbetrieben und Rollfuhrgeschäften mit Pferdebetrieb, andere aus der Stallhalterei oder dem Botenbetrieb. In Depressionsjahren waren viele Neulinge in den Gewerbebezweig eingetreten. Die Verzettelung ist also geschichtlich zu erklären.

Nach den Besatzungsjahren sind diese Zahlen nicht geringer geworden. Der Verkehrsminister sah auch ein, daß dieser Zustand unerwünscht ist. Die Arbeit von Kommissionen aus dem Verkehrswesen hat nicht zu einer Lösung geführt. Anlässlich der Behandlung des Haushaltplanes für die Jahre 1946/47 schrieb denn auch der Verkehrsminister bezüglich der Organisation und Koordination des Verkehrswesens: „Zuerst möge die normale gesetzliche Regelung des Personenkraftverkehrs wieder hergestellt werden. Darauf muß die Regelung des Güterkraftverkehrs folgen, die sich in Vorbereitung befindet. Dabei wird man streben müssen nach ordentlichen, gut ausgestatteten Bezirksverkehrs-Unternehmungen unter gleichmäßiger Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen. An dritter Stelle hat dann die Regelung des Güterverkehrs zu Wasser zu erfolgen.“

Im Vorhergehenden sahen wir, daß die Revision der Personenverkehrsgesetzgebung jetzt, wenn auch nicht vollkommen, durch das W. A. P. von 1949 erfolgt ist. Was den Güterkraftverkehr betrifft, so ist hierfür ein Gesetzentwurf eingebracht worden, der aber noch nicht zur mündlichen Behandlung in der Zweiten Kammer gelangt ist. Bezüglich des Güterverkehrs zu Wasser sind die ersten Schritte noch zu tun.

Der Gesetzentwurf zur Regelung des Güterverkehrs auf der Straße wurde am 31. Oktober 1947 der Königin vorgelegt. Der damalige Minister van Waterstaat Ing. Vos schrieb in der ausführlichen Erläuterungsdenschrift zu diesem Gesetzentwurf das Folgende bezüglich des Zieles der Gesetzgebung:

„Es handelt sich darum, dem Güterverkehr auf der Straße innerhalb des als Einheit zu betrachtenden Verkehrsapparates den Platz zu sichern, der ihm nach Eigenart und ökonomischem Wesen unter Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsunternehmer, des Verkehrspersonals und der Verlader unter allgemeinem Gesichtswinkel zukommt. So relativ einfach die Bezeichnung dieses Zieles ist, so schwierig ist die Beantwortung der Frage, welche Wege zu seiner Erreichung beschritten werden müssen. Der Grund hierfür ist, daß der Abstand zwischen Wirklichkeit und Ziel beim Güterverkehr auf der Straße sehr groß ist, daß man hier vor einer Buntscheckigkeit steht, deren Einordnung in ein sinnvolles Ganzes äußerst schwierig ist. Die gesetzlichen Vorkehrungen müssen derartig sein, daß sie eine Durchführung erlauben, durch die das gewollte Ziel nach und nach erreicht werden kann. Es ist bestimmt nicht zu erwarten, daß dies binnen kurzer Zeit nach Inkrafttreten des Gesetzes der Fall sein kann.“

„In der Kategorie der Lastwagen-Liniendienste gibt es rund 1600 Betriebe und Betriebchen von äußerst unterschiedlichem Umfang und ökonomischem Interesse. Es gehören hierzu die sogenannten Botendienste, die die Beförderung zwischen zwei dicht beieinander gelegenen Plätzen oder zwischen Stadt und Dorf betreiben.“ Andere Unternehmer unterhalten einen Linien-

dienst zwischen zwei Städten oder Industriegebieten. Wieder andere betreiben einen Bezirksverkehr. Einige betätigen sich als Frachtführer im ganzen Land . . .“ „Es gibt hervorragend geleitete, finanziell kräftige und technisch gut ausgerüstete Dienste, die dem Verlader eine vortreffliche Bedienung bieten. Daneben bestehen Unternehmungen von bescheidener Aufmachung und geringerer Qualität bis zu Betriebchen, bei denen von einem „Dienst“ kaum mehr die Rede sein kann und deren Eigentümer selbst bescheidene Wünsche bezüglich Sachkunde, technischer und finanzieller Leistungsfähigkeit kaum oder gar nicht erfüllen. Und diese bunte Vielheit soll ihren Platz in einem wohlgeordneten Verkehrsapparat finden. Es ist selbstverständlich, daß dies ohne eine Konzentration, ohne eine Einschränkung der Zahl der Unternehmer nicht gelingen kann. Das Verständnis hierfür dringt auch in der Wirtschaft mehr und mehr durch, und es gereicht zur Befriedigung, daß von dieser Seite anhaltend und allorts Versuche unternommen werden, zu einer Zusammenschluß und Verschmelzung von Betrieben zu gelangen. Von Staats wegen sollte dieses Streben bei der Erteilung von Genehmigungen nach Möglichkeit gestützt und gefördert werden. Hier und da wird also beschnitten werden müssen; indessen soll die freie Entwicklung nicht mehr eingeschränkt werden, als dies eine harmonische Entwicklung des ganzen Verkehrsapparates gebietet. Die Fürsorge für eine solche Entwicklung erfordert auch, daß bei jeder zu ergreifenden Maßregel der Zusammenhang mit dem Eisenbahn- und Wasserverkehr im Auge behalten wird. Nächst dem ist zu bedenken, daß jede Konzentrations- und Einschränkungsmaßnahme soziale Folgen haben kann, sowohl bezüglich der Unternehmer wie ihres Personals.“

„Was den unregelmäßigen Güterkraftverkehr betrifft, so bestehen rund 7400 Unternehmer allerverschiedenster Art, was Fachkunde und finanzielles Leistungsvermögen betrifft. Viele sind Einmannbetriebe mit einem einzigen Lastkraftwagen.“

„Auch wenn man davon durchdrungen ist, daß die Interessen der Unternehmer und Verlader nach Möglichkeit respektiert werden müssen, so werden doch Konzentration und Sanierung unvermeidlich sein. Hiernach wird das Gesetz durch die Möglichkeit der Verweigerung, Änderung oder Einziehung einer Genehmigung im allgemeinen Verkehrsinteresse die Gelegenheit schaffen müssen, zu einer Beherrschung der Gesamtkapazität dieses Verkehrszweiges zu kommen. Beim unregelmäßigen Verkehr macht sich das Bedürfnis nach einer solchen Möglichkeit bestimmt nicht in geringerem Maße geltend als beim regelmäßigen Verkehr.“

„Die große Zahl der Unternehmer und das äußerst vielfältige Bild des unregelmäßigen Verkehrs lassen es erwünscht erscheinen, die Erteilung der Genehmigungen nicht in die Hand eines zentralen Organs zu legen, sondern diese den Reichsverkehrsinspektoren anzuvertrauen. Diese müssen mit Richtlinien versehen werden und weiter aus Urteilen im Berufungsverfahren ihre Anweisungen entnehmen. Ferner sollen sie die Unterstützung durch beratende Kommissionen aus dem Wirtschaftsleben erhalten. Übrigens gilt, was soeben bezüglich Verweigerung, Änderung und Einziehung von Genehmigungen gesagt wurde, auch für den unregelmäßigen Verkehr.“

Für den Eigenverkehr, der sich niemals zu einem gewerblichen oder gelegentlichen Verkehr zugunsten Dritter entwickeln sollte, wurde keine Genehmigung verlangt, sondern lediglich eine Einschreibung. Die Verweigerung einer Genehmigung oder Einschreibung sollte nur erfolgen dürfen, wenn diese im Widerspruch zu dem Allgemeininteresse stehen würde.

Wenn auch die „Feste Kommission für öffentliche Werke, Verkehr und Wasserwirtschaftsangelegenheiten“ der Zweiten Kammer zu einigen Punkten schwerwiegende Bedenken hatte, so sah sie doch den Nutzen einer gesetzlichen Regelung sehr wohl ein. Auch nach dem Urteil dieser Kommission war die Entwick-

lung einer Überkapazität zu befürchten, wenn man den Verkehrsbetrieb sich völlig selbst überlassen würde. Es liegt nicht nur im Allgemeininteresse, sondern auch in dem der Verkehrsunternehmer, daß dies vermieden wird. Natürlich kam auch wieder die Furcht vor „Unterordnung“ (Subordination) unter die Eisenbahnen zum Vorschein. Fast alle oppositionellen Gedanken standen im Zeichen der Angst vor den Niederländischen Eisenbahnen und ihren Tochterunternehmen, die den Güterverkehr auf der Straße betrieben. Daneben machte sich auch Widerstand geltend gegen die Gewährung von befristeten Genehmigungen und die Aufhebung oder Änderung von Genehmigungen für den Fall, daß das allgemeine Verkehrsinteresse dies erforderte. Der Bericht der Zweiten Kammer wurde unter dem 23. Juli 1948 abgegeben. Minister Vos suchte in seiner Antwortdenkschrift vom 31. Juli 1948 die Bedenken, die bezüglich der Eisenbahnen zum Ausdruck gebracht worden waren, zu entkräften. Auf die einzelnen Punkte der Meinungsverschiedenheiten, die ausführlich zur Sprache kamen, braucht hier nicht eingegangen zu werden, da die Erwünschtheit eines Genehmigungssystems allgemein anerkannt wurde. Um das vorgeschlagene Gesetz zur Regelung des Güterverkehrs auf der Straße (W. A. G.) entspann sich in der Presse eine eingehende Polemik. In der Volksvertretung kam es aber bisher noch nicht zu einer mündlichen Behandlung des Gesetzentwurfes. Der Güterverkehr auf der Straße ist also noch immer ungebunden. Er kann zum Schaden seiner selbst, der anderen Verkehrsmittel und der gesamten Volkswirtschaft sich weiter wuchernd entfalten. Man wartet also auf einer Weiterbehandlung der Angelegenheit durch Minister Spitzen, der während der Prüfung der Druckfahnen einige Änderungen des Gesetzentwurfes vorschlug.

V. Die gegenseitige Beeinflussung der Verkehrszweige.

Im vorstehenden wurde eine allgemeine Charakteristik der verschiedenen Verkehrszweige in den Niederlanden gegeben, wobei, wie einleitend gesagt, eingehendere Betrachtungen dem Straßenverkehr gewidmet wurden, da dieser der treibende Faktor im ganzen Verkehrswesen war und seine Rückwirkungen auf den Eisenbahnverkehr ausübte.

Der Gesetzentwurf, den Minister van Swaay 1925 auf Grund des Berichtes der Kommission Patijn zur Änderung des Gesetzes über die öffentlichen Verkehrsmittel von 1800 eingebracht hatte, führte zu dem Konzessionssystem für Autobusse (siehe Abschnitt IV).⁷⁾ Jedermann stand es frei, um eine Genehmigung für Autobuslinien einzukommen. Hiervon wurde umfangreicher Gebrauch gemacht, u. a. durch die Geldersche Kleinbahn-Gesellschaft (Gelderse Tramweg-Maatschappij). Die Eisenbahnen kamen jedoch mit ihren Gesuchen großenteils zu spät. Der damalige Generaldirektor der Eisenbahnen, Ing. J. Kalf, sah den Aufschwung, den der Kraftverkehr in den letzten Jahren genommen hatte, nicht genügend ein. Die Folge war, daß die Eisenbahnen nur wenige Autobuslinien bekamen. Die Genehmigungen erteilenden Stellen, nämlich die Deputierten Staaten der Provinzen, hatten in ihren Ressorts mehr für die privaten Unternehmer übrig. Lediglich Drente und Noord-Brabant machten in dieser Beziehung, vornehmlich im Anfang, eine Ausnahme.

Die Eisenbahnen, nämlich die fusionierten Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S. S.) und die Hollandsche IJzeren Spoorweg-Mij. (H. S. M.) errichteten dann im Mai 1927 die N. V. Algemeene Transport Onderneming (A. T. O.) mit einem Kapital von 1 Mill. Gulden, woran sie je zur Hälfte beteiligt waren, um den Kraftwagentransport von Personen und Gütern in den Eisenbahnverkehr einzugliedern. Diese Tochterunternehmung der Niederländischen

⁷⁾ Sein Nachfolger, Minister van der Vegte, hielt es nicht für notwendig, den unregelmäßigen Verkehr und den Güterverkehr an eine Genehmigung zu binden. In der Gesetzänderung von 1926 war dann auch hiervon nicht die Rede.

Eisenbahnen organisierte u. a. den größten einheitlich verwalteten Lastkraftwagenbetrieb in den Niederlanden. Die Güterbeförderung per Eisenbahn geschah früher häufiger als gegenwärtig durch Vermittlung unabhängiger Spediteure, darunter der Kommanditgesellschaft van Gend & Loos, H. Colignon & Cie. Diese Firma besorgte vor der Eisenbahnfusion von 1917 zugleich an den meisten Plätzen den Zustelldienst für die S. S., während dieser Dienst bei der H. S. M. anderen Firmen übertragen war. Als der diesbezügliche Kontrakt 1928 von Eisenbahnseite gekündigt wurde, übernahm die A. T. O. die inzwischen in die N. V. Expeditie Onderneming van Gend & Loos überführten Interessen der Firma H. Colignon & Cie. Hierdurch wurde der Ortsverkehr in den Städten, wo Niederlassungen und Dienste der Firma van Gend & Loos eingerichtet waren oder wurden, gleichfalls an eine Gesellschaft, eine Tochterunternehmung der A. T. O. übertragen, die hierbei sowohl Lastkraftwagen wie Pferdefuhrwerke einsetzte.

Mit Genehmigungsgesuchen für Autobuslinien war die A. T. O. auch nicht glücklicher als ihre Muttergesellschaft. Inzwischen nahm der Wettbewerb zwischen Autobus und Schiene dauernd zu. Vor allem die Kleinbahnen, soweit sie sich nicht ganz oder teilweise auf Kraftverkehr umstellten, empfanden die immer katastrophaleren Folgen. Die Binnenbeurteilung (Binnenschiffahrt im Lintenverkehr) erlitt durch den Kraftwagenwettbewerb gewaltige Verluste und suchte diese teilweise dadurch zu kompensieren, daß auch sie sich der Lastkraftwagen bediente. Aber auch die Eisenbahnen hatten die Folgen des Autobuswettbewerbes zu tragen. Man wies hierbei auf die sogenannten Eisenbahnfehlbeträge hin, für die zu Beginn dieser Abhandlung Zahlen genannt wurden, und die durch den Minister de Geer als „der schwarze Fleck im Staatshaushalt“ bezeichnet wurden. Allerdings waren die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Reise- und Güterverkehr stark zurückgegangen, aber niemand wies darauf hin, daß die Eisenbahnen ungeachtet der Fehlbeträge noch dauernd ihre Betriebsaufgaben deckten und daß die Fehlbeträge die Folge der in den vorausgegangenen Jahrzehnten befolgten Politik zu kleiner Abschreibungen waren. Diese hatten nicht größer sein können infolge der enormen Lasten, die die Regierung bei der Erteilung der Genehmigungen auf die Schultern der Eisenbahnen gelegt hatte, als da waren: Freie oder annähernd freie Beförderung von Post, Truppen und Strafgefangenen, einseitige Belastung mit den Kosten der Straßenübergänge, Gewinnanteile, Vorkehrungen für den Zoll usw. Der Staat hatte so seine eigenen Reserven aufgezehrt, wie Finanzleute von Rang feststellten. Aber niemand hat daraus die Folgerungen gezogen für den Notzustand, in dem sich die Eisenbahnen während der Fehlbetragsperiode bewegten. Der einzige, der später hierauf hinwies — ohne Verständnis bei den sogenannten Verkehrswirtschaftlern zu finden, allerdings auch keinen Widerspruch —, war der Verfasser dieser Abhandlung, sowohl in seiner Zeitschrift „Spoor-en Tramwegen“ als auch im „Economist“ und in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. ⁸⁾ Es hat keinen Zweck, hierauf näher zurückzukommen ⁹⁾; ich begnüge mich darauf hinzuweisen, daß die schüchternen Versuche, saubere Verhältnisse zu schaffen, mißlingen mußten und daß die Beschwerden des Straßenverkehrs: er müsse durch die dem Kraftverkehr auferlegten finanziellen Lasten dazu herhalten, die Eisenbahnfehlbeträge zu beseitigen, jeder wirklichen Grundlage entbehrten. — Durch dieses letzte Mißverständnis ergab sich, daß weder die sogenannten nieder-

⁸⁾ S. A. Reitsma, „Diagnose en Therapie“ in „Economist“ 1938, S. 145, „Herwaardering van verkeerseconomische Waarden“ in „Spoor-en Tramwegen“ 1942, S. 228, „Das Rentabilitätsprinzip im Verkehr als Faktor in der Koordinationsfrage“, in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, 18. Jahrg., Heft 2, S. 101.

⁹⁾ Im Lauf der Jahre wurden die erschwerenden Bestimmungen in dem Eisenbahngesetz von 1875 beseitigt (1922, 1925, 1928 u. 1934). Auch verschwand in einigen Etappen der Abschreibungsrückstand aus der Bilanz der Niederländischen Eisenbahnen, zuletzt 1942. Über die letztgenannte Maßregel besteht wenig Literatur, mit Ausnahme eines Aufsatzes von A. M. Groot „Het Reorganisatietekort in de Spoorwegbalans“, in „Spoor-en Tramwegen“ vom 27. 2. 1947, S. 67.

ländischen Verkehrswirtschaftler noch die Regierung es jemals gewagt haben, das Dogma der Eisenbahnfehlbeträge aufzuhellen. Über den „Fluch der bösen Tat“ können wir jetzt urteilen.

Bezüglich der gesetzlichen Regelung der Personen-Kraftverkehrsbeförderung ist im vorigen Abschnitt das Ergebnis mitgeteilt. Auch wurde bereits das Verkehrsfondsgesetz von 1934 erwähnt, durch das als Ersatz für den Straßenfonds ein Verkehrsfonds und ferner die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ eingerichtet wurde. Bei der Einsetzung der genannten Kommission unter Prof. Dr. F. de Vries stellte Minister Jhr Ing. van Lith de Jeude das folgende Programm auf:

1. Verringerung der Eisenbahnfehlbeträge,
2. Regelung des Personen- und Güterkraftverkehrs,
3. Binnenschifffahrt: evtl. Einschränkung der Flotte,
4. Kleinbahnen: Welche Unternehmen müssen aufrechterhalten und welche können entbehrt werden?

Bereits früher, am 27. Februar 1935 hatte der damalige Ministerpräsident H. Colijn in der Ersten Kammer erklärt:

1. daß der ganze Verkehr als eine Einheit betrachtet werden muß,
2. daß nicht zugelassen werden kann, daß der Privatverkehr den Verkehr der Eisenbahnen auf Strecken großer Verkehrsintensität „entrahmt“ und den verlustbringenden Verkehr auf Strecken geringer Intensität den Eisenbahnen überläßt,
3. daß die mit den Eisenbahnen stark konkurrierenden Verkehrsmittel durch Genehmigungen gebunden werden müssen, sowohl im Güter- wie im Personenverkehr,
4. daß eine starke Einschränkung unrentabler Eisenbahnlinien Platz greifen muß,
5. daß in Gegenden, die nicht durch das eingeschränkte Eisen- und Kleinbahnnetz bedient werden, andere Verkehrsmittel deren Platz einnehmen müssen, die, sofern notwendig, durch Subsidien zu Lasten des Verkehrsfonds unterstützt werden können,
6. daß nach Vollendung der im Bau befindlichen Kanäle keine weiteren Kanäle angelegt werden sollen, sofern diese die Lage des Verkehrsfonds verschlechtern,

7. daß für den Straßenverkehr keine Monopole bewilligt werden sollen. Von alledem ist kaum etwas anderes in Erfüllung gegangen als die Einschränkung direkt unrentabler Eisenbahnen, wobei, beiläufig bemerkt, die Unrentabilität auf schwankender Basis stand. Dauernd drängte man auf die Schließung sogenannter unrentabler Eisenbahnen und Haltestellen für den Personen- oder den Güterverkehr, wobei zugleich Nachdruck gelegt wurde auf das anfechtbare Prinzip, daß die Eisenbahnen den Verkehr auf kurze Abstände aufgeben und sich auf die Beförderung auf weite Strecken beschränken sollten. Die Niederländischen Eisenbahnen mußten diesem Druck nachgeben.

Bereits zu Ende des Abschnitt I wurde mitgeteilt, wie die Länge des Eisenbahnnetzes und die Zahl der Bahnhöfe bis 1939 vermindert wurden. Hier sei hinzugefügt, daß 1949 das Niederländische Eisenbahnnetz nur noch 399 Bahnhöfe und Haltepunkte für den Reiseverkehr und 501 Stationen für den Güterverkehr aufwies, d. h. per 100 000 Einwohner 39 Personen-Stationen und 51 Güter-Stationen. Die Reiseverkehrs-Stationen weisen durchschnittlich einen Abstand von 7 km auf, der als ziemlich groß bezeichnet werden kann. (In Belgien beträgt der durchschnittliche Abstand nur 3,5 km.) Die Einschränkung kommt besonders stark in folgenden Zahlen zum Ausdruck: Anzahl der Reiseverkehrsstationen 1934: 807, 1949: 399.

In der letzten Zeit ist man auf diese falsche Ökonomisierung mit folgenden Erwägungen zurückgekommen: Der Verkehrsbedarf auch von vielen kleineren Bevölkerungszentren ist seit 1935 ansehnlich gestiegen als Folge des großen Bevölkerungswachstums und im Zusammenhang mit der Industrialisierung der Niederlande. Weiter ist das elektrifizierte Netz 1938 und in den folgenden Jahren stark ausgedehnt worden. Plätze, die bei Dampftrieb aus betrieblichem Gesichtspunkt nicht mehr für eine Eisenbahnbedienung in Betracht kamen, können bei elektrischer Zuförderung sehr wohl bedient werden. Hinzu kommt noch, daß das reisende Publikum den elektrischen Betrieb sehr hoch schätzt, so daß es vom Standpunkt des Versorgungsniveaus ungerecht wäre, bei einer Modernisierung des Schienennetzes, die durch die Kriegsvernichtungen absolut notwendig geworden war, den zwischen den Eisenbahnknotenpunkten gelegenen kleineren Plätzen von hinreichender Bedeutung die Bedienung durch den Schienenverkehr vorzuenthalten. Die Wiedereröffnung einer Anzahl Bahnhöfe wird sich in Zukunft notwendig erweisen, ungeachtet des Widerstandes von seiten des Kraftverkehrs in der Presse und im Parlament.¹⁰⁾

In dieser Hinsicht erklärte Minister Spitzen in der kürzlich erschienenen Antwortschrift an die Erste Kammer vom 5. Nov. 1949, daß es Verkehrsbedürfnisse gibt, die die Eisenbahnen nicht befriedigen können, und fuhr dann fort:

„Bei der Feststellung, welches diese Verkehrsbedürfnisse sind, muß jedoch der Verkehrsentwicklung durch die technische Vervollkommnung der Beförderungsmittel Rechnung getragen werden. Dies gilt ebenso sehr für den Autobus wie für die Eisenbahnen und wird sich in einer bestimmten Vorliebe der Reisenden für eines der beiden Verkehrsmittel äußern. Wiedereröffnung von Eisenbahnstationen muß nach Ansicht des Unterzeichneten dann auch in erster Linie nicht als eine Äußerung kommerzieller Betriebsführung betrachtet werden, sondern als eine Änderung der Verkehrsbedarfsbefriedigung, die möglich gemacht wurde durch den technischen Fortschritt, der diesmal auf dem Gebiet der Eisenbahnbeförderung liegt. Die kommerzielle Überlegung bestimmt lediglich, ob und inwieweit der Gebrauch neuer technischer Möglichkeiten als im Interesse des Betriebes liegend anzusehen ist.“

„Obschon bei der Beurteilung von Genehmigungsanträgen auch diesen Faktoren zweifellos Rechnung getragen werden muß, muß hier doch stets an erster Stelle das Kriterium einer redlichen und dauerhaften Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse stehen, wobei ein übermäßiges Verkehrsangebot, von welcher Seite es auch komme, vermieden werden muß, um einen möglichst ökonomischen Gebrauch des Verkehrsapparates als Ganzes zu erzielen. Wenn dann auch die Wiedereröffnung einer Eisenbahnstation Anlaß geben sollte zu einer Verminderung des Straßenverkehrs, so sollte dies nicht geschehen deshalb, weil dieser Verkehr früher durch die Eisenbahnen verrichtet wurde oder weil die Eisenbahn davon einen Vorteil haben kann, sondern weil auf diese Weise dem allgemeinen Verkehrsinteresse am besten gedient wird. Hierbei einen für alle Fälle von vornherein feststehenden Standpunkt festzulegen, erscheint dem Unterzeichneten nicht zweckdienlich. Vielmehr muß von Fall zu Fall beurteilt werden, in welchem Umfang dem Eisenbahn- oder dem Straßenverkehr ein Vorzug eingeräumt werden muß, oder ob beide Verkehrsmittel an der Verkehrsbedienung teilnehmen sollen. Es wäre ebenso falsch, hier den Eisenbahnen ein Monopol zuzuerkennen wie den Autobus als Hauptfaktor im Verkehr zu betrachten. Auch in den hier in Betracht gezogenen Fällen muß danach gestrebt werden, durch Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehrsunternehmung die meistgewünschte Weise der Verkehrsbedienung zu schaffen. Der Unterzeichnete möchte die Hoffnung aus-

¹⁰⁾ Dr. W. J. de Graaff hatte in einem Vortrag — abgehalten in der Abteilung „Verkeer en Verkeertechniek“ vom Königlichen Ingenieursinstitut vom 18. Dezember 1947, betitelt „Anwachsen des Verkehrs und seine Probleme“ (Der Ingenieur 1948, Nr. 10) — hierauf hingewiesen.

sprechen, daß durch ein gegenseitiges besseres Begreifen die Zusammenarbeit in Zukunft mehr als bisher verwirklicht wird. Grund zum Pessimismus in diesem Punkt besteht bestimmt nicht."

Beiläufig sei erwähnt, daß die bekannten sieben Punkte von Colijn (siehe oben) einerseits von einer einschneidenden Einschränkung unrentabler Eisenbahnen sprachen, andererseits aber auch von Subsidien an notleidende als Ersatz vorgesehene Autobusunternehmungen: eine einigermaßen befremdende Lösung, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß eine Eisenbahn-, und insbesondere eine Kleinbahn-Unternehmung überlebt sein konnte.

Der 6. der Colijnschen Punkte spricht auch von einer Beendigung des Kanalbaues, wenn auch mit einer Einschränkung, die das rein buchhalterische Wesen des Verkehrsfonds völlig denaturierte, und wenig Verständnis für das Wesen dieses Fonds im Hinblick auf die Koordination der Verkehrszweige an den Tag legte. Inzwischen ist rastlos an dem Bau neuer Kanäle weitergearbeitet worden, die selbst im höheren Gelände zahlreiche inländische Städte zu einem Rhein- oder Ozean-Hafen, der für sogenannte „Coasters“ zugänglich ist, machen sollen. „But that ist another story“, um mit Rudyard Kipling zu sprechen. Ich erwähne hier, daß im Laufe des 20. Jahrhunderts der Maas-Waal-Kanal, der Juliana-Kanal, die Twente-Kanäle, der Amsterdam-Rhein-Kanal, der Kanal Friesland-Groningen fertiggestellt wurden oder jetzt noch im Bau sind, alles abgabenfreie Großschiffahrtswege.

Auch der Ausbau des Straßennetzes wird ununterbrochen fortgesetzt. Die unwissende Masse jammert dann, wenn die Treibstoffsteuer wie kürzlich um einen relativ kleinen Betrag erhöht werden muß, wodurch das Autofahren kostspieliger und für einige zu teuer wird. Als ob Beschneidungen nur bei dem öffentlichen Eisenbahnverkehr vorkommen dürften, der bereits hinlänglich unter der Betriebs- und Beförderungspflicht zu leiden hat. Völlig zu verstehen ist es, daß zufolge eines Zeitungsberichtes unter den skizzierten Umständen der Präsident der Niederländischen Eisenbahnen kürzlich in einer Rede in Arnheim vor dem Gelderländischen Industrieklub und der Gewerbe- und Handelskammer Arnheim sich darüber beklagen konnte, daß er im Hinblick auf die vorzugsweise Behandlung des Schiffs- und Straßenverkehrs an einer möglichen Koordination zu zweifeln beginne. Hierbei wurde jedoch übersehen, daß die Vereinheitlichung des Verkehrs infolge der geistigen Trägheit der Masse wohl ebensolange dauern kann wie z. B. die Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs. Diejenigen, die glauben, überstürzen sich jedoch nicht! Konzentration und hiernach Koordination werden d e n n o c h kommen!

Daß Gründe bestehen, um in Erwartung einer Koordination im Anschluß an eine Konzentration in der Binnenschifffahrt und im Kraftverkehr der nächsten Zukunft der Niederländischen Eisenbahnen mit Sorge entgegenzusehen, geht außer aus der erwähnten Rede des Präsidenten der Niederländischen Eisenbahnen Ing. F. Q. den Hollander aus der im Folgenden erwähnten Aussage der Jahresberichte der Niederländischen Eisenbahnen für 1947 und 1948 hervor. Während 1947 der Betriebsüberschuß der Niederländischen Eisenbahnen noch 1 407 009 Gulden betrug, sank er 1948 auf 3704 Gulden. Hätte man noch einen Mann mehr in Dienst gestellt, so wäre der Überschuß in einen Fehlbetrag umgeschlagen! Wie bereits erwähnt, haben sich die Niederländischen Eisenbahnen intensiv um den Straßenverkehr bekümmert. Die gegenwärtige Rechtsgrundlage wurde geschaffen durch die vielumstrittene Änderung der Satzung der Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1938. Diese Satzungsänderung wurde durchgeführt ungeachtet der Tatsache, daß die Interessenten des Straßenverkehrs die Eisenbahnen auf den Schienenverkehr zurückdrängen wollten unter dem simplen Motto: „Die Straße für das Auto, die Schiene für die Eisenbahn“, ein Motto, das die Propagandisten des Straßenverkehrs nicht verwandten hinsichtlich der Benutzer der Wasserstraßen, die sich zugleich der Kraftwagenbeförderung be-

dienten. Artikel 2 der Satzung der Niederländischen Eisenbahnen besagt, daß die Gesellschaft zum Ziel hat:

- a) die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen und Kleinbahnen,
- b) die Ausübung des Transportbetriebs mit anderen Mitteln als Eisenbahnen und Kleinbahnen und von anderen Betrieben, die den zuvorgenannten Transportbetrieb oder die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen und Kleinbahnen angehen, sowie aller Handelsgeschäfte, die mit dem einen oder anderen im weitesten Sinn in Verbindung stehen,
- c) den Betrieb und die Errichtung von sowie die Teilnahme an Unternehmungen, die für das unter a) umschriebene Ziel dienlich sein können.

Übereinstimmend mit diesen Satzungen beschränkt sich also die Tätigkeit der Niederländischen Eisenbahnen nicht auf den Schienenverkehr. Der Minister für Verkehr und Waterstaat gab kürzlich der Zweiten Kammer seine Auffassung kund, daß er im Prinzip nicht das Heil erblicke in der scheinbar auf der Hand liegenden und darum so oft befürworteten Beschränkung jeder Unternehmungsart auf ihren eigentlichen Betrieb. Dies wirkt sich nach Ansicht des Ministers dahin aus, daß man mehr, als es für die allgemeine Verkehrsbedarfsbefriedigung gut ist, die Augen gegenüber den Möglichkeiten der Entwicklung schließt. Die Praxis der freien Wirtschaft lehrt, daß eine enge Begrenzung weniger Lebenskraft in sich trägt. Das Auffangen ökonomisch zu verantwortender Verschiebungen kann vielleicht eher ohne persönliches Leid und materielle Verluste erfolgen, wenn das Wirtschaftsleben sich durch Erfahrungen zuvor mit möglichen Änderungen vertraut zu machen wußte und sich nicht einseitig spezialisiert und isoliert hat. Es geht ja nicht um die einseitige Entfaltung eines der Verkehrszweige, sondern um die Ökonomie des Verkehrs als Ganzen, d. h. um die möglichst ökonomische Bewerksstelligung der Personen- und Güterbeförderung.

Was das Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und den Bezirksverkehrsunternehmen betrifft, so stehen die Niederländischen Eisenbahnen auf dem Standpunkt, daß mit den Autobusdiensten, die nicht zwischen auch durch die Eisenbahn bedienten Plätzen verkehren, eine enge Zusammenarbeit bestehen muß, die u. a. in einer Anpassung der Dienstregelungen, insbesondere mit Bezug auf die Anschlüsse, zum Ausdruck zu kommen hat. Hinsichtlich der Autobusdienste zwischen Plätzen, die auch durch die Eisenbahnen bedient werden, die sogenannten Parallelverkehre zwischen Eisenbahn und Autobus, meinen die Niederländischen Eisenbahnen, daß die Verkehrsbedienung ausgerichtet sein muß auf eine Befriedigung des Verkehrsbedarfes mit den sozialökonomisch geringstmöglichen Kosten. Paralleldienste sollen also einander nicht in wesentlichem Umfang Verkehr entziehen, wodurch eine Überkapazität und Kapitalvergeudung sich ergeben würde. Wenn Eisenbahn- und Straßenverkehrsunternehmung entgegengesetzte finanzielle Interessen haben, wird dies jedoch unvermeidlich. Die einzige Möglichkeit, um zu einer rationellen Verkehrsbedienung dieser Strecken zu gelangen, besteht daher in der Vereinigung beider Betriebe in einer Hand. Dieser Standpunkt lag bereits der großen Aktivität zugrunde, die die Eisenbahnen namentlich seit 1939 an den Tag legten bei dem Erwerb von Autobusunternehmungen, deren Strecken parallel zur Eisenbahn liegen. Vielfach handelt es sich dabei um sehr lebenskräftige Unternehmungen, die dazu geeignet waren, den Kern für eine Bezirksverkehrsunternehmung zu bilden. Auf diese Weise entwickelten sich die Eisenbahnen zu einem Konzern, der ungefähr in der Hälfte des Landes den ganzen zwischenörtlichen Personenverkehr in der Hand hat. Die Niederländischen Eisenbahnen selbst (als Unternehmung im engeren Sinn) betreiben keinen Autobusverkehr, mit Ausnahme von Streckenteilen, die infolge Kriegsschäden noch nicht ganz wieder hergestellt sind. Auch die A. T. O. verzichtete auf den Personenverkehr, um sich auf den binnenländischen und internationalen Güterverkehr sowie den Bestell- und Abholdienst der Niederländischen Eisenbahnen zu beschränken.

Der Autobusdienst liegt also völlig in der Hand anderer Tochterunternehmen der Niederländischen Eisenbahnen. Sie besitzen gegenwärtig 15 solcher Tochterunternehmen, von denen zwei neben Autobuslinien auch Kleinbahnen betreiben. Es handelt sich im einzelnen um:

1. N. V. Groninger Autobusdienstonderneming (G. A. D. O.),
2. N. V. Eerste Drentse Stoomtramweg Mij (E. D. S.),
3. N. V. Nederlandse Tramweg Mij (N. T. M.),
4. N. V. Noord Oost Friese Autobusonderneming (N. O. F.),
5. N. V. Autobusdienstonderneming „Salland“,
6. N. V. Veluwe Autobusdienst (V. A. D.),
7. N. V. Autobusdienstonderneming „Velox“,
8. N. V. Nederlandse Buurtspoorweg Mij (N. B. M.),
9. N. V. Nederlandse Autocar Onderneming (N. A. C. O.),
10. N. V. Noord Zuid Hollandse Vervoer Mij (N. Z. H. V. M.),
11. N. V. Westlandse Stoomtramweg Mij (W. S. M.),
12. N. V. „Citosa“,
13. N. V. Stoomtram „Walcheren“,
14. N. V. Autobusdienstonderneming „Vitesse“/N. V. Maasbuurtspoorweg,
15. Limburgse Autobusdienst (L. A. D.).

Mit Ausnahme einer einzigen sind alle Unternehmungen Bezirksunternehmen. Sie beschäftigen sich auch mit Gruppenverkehr, unregelmäßigem Verkehr und Ausflugsfahrten, während eine der Unternehmungen auch Güterverkehr innerhalb ihres Gebietes betreibt. Das durch die Tochterunternehmen bediente Liniennetz ist 4400 km lang, wovon rund 4200 km Autobuslinien und 200 km Kleinbahnlinien. Die Gesellschaften verfügen über rund 1000 Autobusse und bedienen etwa 40% des gesamten interlokalen Personenverkehrs per Autobus. Da die Bezirksverkehrsunternehmen aus der Natur der Sache sich genau über die Wünsche und Bedürfnisse des Bezirks informiert halten müssen, streben die mit den Niederländischen Eisenbahnen verbundenen Unternehmungen nach einer möglichst engen Fühlung mit der bedienten Gegend, unter anderem durch die Aufnahme von Repräsentanten der Bezirksinteressen in die Verwaltungsräte. Auf diese Weise wurde es möglich, das Ziel einer wirkungsvollen Verkehrsbedarfsbefriedigung für ländliche Gegenden durch ein rationelles Zusammenarbeiten von Schiene und Straße zu verwirklichen.

Die Verkehrsbedienung des platten Landes, die die Eisenbahnen als nationaler Betrieb zu bieten hatten, schließt bezüglich des Güterverkehrs ein, daß sie auch Lastkraftwagen in ihren Dienst stellen mußten. Die hier ins Auge gefaßten Zielsetzungen bestehen in dem Schutz und der Abrundung des Eisenbahnbetriebes. Eine Abrahmung der Eisenbahnbeförderung durch den Lastkraftwagen konnten die Eisenbahnen nicht untätig hinnehmen. Erst durch den Einsatz von Lastkraftwagen im Anschluß an die Bahnbeförderung kommen die Vorteile des Lastkraftwagens völlig zu ihrem Recht. Allein durch die Ausnutzung der modernen Technik kann dem Eisenbahnbetrieb die Struktur gegeben werden, die es ihm ermöglicht, den sich in zunehmendem Maße differenzierenden Interessen der Verlager anzupassen. Hierdurch haben die Eisenbahnen auch Gelegenheit, ihren Dienst für solche Beförderungen zur Verfügung zu stellen, die wegen der erforderlichen Schnelligkeit oder besonderen Sorgsamkeit nicht für den Schienentransport in Betracht kommen. Dadurch wird vermieden, daß mit diesen Beförderungen den Eisenbahnen noch weiterer Verkehr verloren geht.

Der Güterverkehr der Niederländischen Eisenbahnen auf der Straße wird, wie wir sahen, ausgeführt durch die A. T. O./van Gend & Loos, ihre Tochterunternehmung. Ihre Aufgabe besteht zunächst darin, für die Eisenbahnen die Zustellung und Abholung von Stückgütern und die Güterschuppenarbeiten zu erledigen und ein ausgebreitetes Netz von Lastkraftwagendiensten im Anschluß an den direkten Eisenbahnverkehr zu unterhalten. Die Bestelldienste erstrecken

sich außer auf den betreffenden Platz selbst auch auf Plätze in der Umgebung einer Gruppenstation, wodurch zahlreiche Plätze in den Bereich einer solchen Station einbezogen werden. Die Länge der Linien, die als Verlängerung des Schienennetzes der Niederländischen Eisenbahnen anzusehen sind, beträgt rund 6200 km, wovon rund 2700 km durch Vertrags-Unternehmer bedient werden, mit denen eine gute Zusammenarbeit besteht. Daneben tritt die A. T. O. als gewerblicher Kraftverkehrsunternehmer auf. Als solcher unterhält sie ein Netz von ungefähr 2400 km Lastkraftwagenliniendiensten, die die großen Handels- und Industriezentren miteinander verbinden, und versieht des weiteren einen ansehnlichen unregelmäßigen Verkehr. Auch unterhält sie einen bedeutenden Verkehr mit dem Ausland (Ungarn, Österreich, Schweiz, Frankreich, Belgien, Skandinavien und bis vor kurzem die Tschechoslowakei). Obwohl, wie gesagt, die A. T. O. sich im Güterverkehr nicht allein auf den Abhol- und Bestelldienst beschränkt, ist die Rolle, die die Eisenbahnen mit ihrer Hilfe im Lastkraftwagenverkehr spielen, doch sehr beschränkt. Der Lastkraftwagenpark der A. T. O. umfaßt nur 5,7% des gesamten Wagenparkes der gewerblichen Kraftverkehrsunternehmer.

Es ist wohl verständlich, wenn sich die Niederländischen Eisenbahnen bezüglich ihrer Zukunft nicht sicher fühlen. Ihre Einnahmen hängen zu einem wesentlichen Teil vom Personenverkehr ab. Die Einnahmen hieraus werden aber auf dem platten Land stark gedrückt durch die riesige Ausbreitung des Fahrrades. Seine Zahl stieg von 864 000 im Jahre 1919 auf ungefähr 3,3 Millionen 1939. Infolge des Wegfalls der Fahrradsteuer ist die gegenwärtige Zahl nicht bekannt; sie dürfte etwa 4 Millionen betragen, d. h. 2 Fahrräder auf 5 Einwohner, Kinder und alte Leute mit einbegriffen. Hinzu tritt erschwerend die wuchernde Ausdehnung des Eigenverkehrs und die Vermehrung der Personenkraftwagen. Die Zahl der letzteren betrug am 1. August 1947 rund 68 000, am 1. Januar 1949 nicht weniger als 88 000.

In dem kürzlich erschienenen Jahresbericht der Niederländischen Eisenbahnen für 1948 lesen wir:

„Wie im vorigen Jahresbericht müssen wir auch diesmal hinweisen auf den großen Geschwindigkeitsunterschied zwischen der Wiederherstellung des Straßenverkehrs, dessen Kapazität die Vorkriegskapazität immer mehr übertrifft, und dem Wiederaufbau des Eisenbahnbetriebes, der noch bei weitem nicht seine Vorkriegskapazität wieder erreicht hat. Diese Erscheinung wirft erste Fragen bezüglich des künftigen Gleichgewichtes zwischen den Verkehrszweigen in den Niederlanden auf und mahnt uns zur Behutsamkeit bei unseren Investitionen. Von ausschlaggebender Bedeutung für das künftige Verkehrsbild wird der Gebrauch sein, den die Regierung von der bestehenden und der entworfenen Verkehrsgesetzgebung, soweit diese von den Kammern angenommen wird, machen wird. Es ist erwünscht, daß auf diesem Gebiet baldmöglichst Klarheit besteht, damit jeder Verkehrszweig weiß, woran er ist.“

Im Berichtsjahr wurden wir durch die Regierung mit dem Betrieb des niederländischen Teiles der Linien der „Internationalen Eisenbahngesellschaft Mecheln-Terneuzen“ belastet, deren Betrieb einen Verlust von rund 450 000 Gulden ergab.“

Wir kommen jetzt zu einem anderen Problem von großer Bedeutung, dem Verhältnis der Selbstkosten des Verkehrs und der damit im Zusammenhang stehenden Tarife. Bei den Eisenbahnen mit ihrem gemischten Betrieb stößt man auf die Schwierigkeit, daß die Grundkosten nicht nach Personen- und Güterverkehr geschieden werden können. In der Volksvertretung wurde jedoch auf eine Spezifikation und Aufteilung gedrungen, wobei man übersah, daß dies noch nirgends in der Welt geglückt ist, soweit man nicht willkürliche Verhältniszahlen annahm. Gleichwohl tat man sein Bestes. Die Zahlen wurden

den Parlamentsmitgliedern zur vertraulichen Behandlung zur Verfügung gestellt. Man kann also leider nicht darüber diskutieren. Doch selbst wenn die berechneten Zahlen unumstößlich richtig wären, könnten sie nicht zum Vergleich mit den Selbstkosten der Schifffahrt und der Straßenverkehrsunternehmen herangezogen werden. Vornehmlich weil diese nicht die Betriebs- und Beförderungspflicht kennen, die den Eisenbahnen auferlegt ist. Solange die Betriebsbedingungen nicht so gleich wie möglich sind — ganz gleich können sie niemals werden infolge der Strukturverschiedenheiten —, solange wird es unmöglich sein, bestimmte Schlüsse über Selbstkosten und Tarife zu ziehen. Die Zahlen, die in den früheren Voranschlägen des Verkehrsfonds vorkamen, können natürlich nicht zum Vergleich dienen. Der Verkehrsfonds war eine administrative Maßregel, um die Feststellung zu ermöglichen, was jährlich von Staats wegen (also nicht durch Provinzen, Gemeinden, Wasserschafte usw.) für die verschiedenen Verkehrszweige ausgegeben und von diesen eingenommen wurde. Der Verkehrsfonds wurde während der Besetzung aufgehoben und ist noch nicht wieder in Wirkung gesetzt worden. Es hat wenig Sinn, ihn wieder einzuführen, auch als Folge des ungleichmäßigen Druckes der Kriegsschädenbeseitigung. Der Fonds würde noch verwirrender wirken als früher. Inzwischen sah man sehr wohl ein, daß man weitere richtige Zahlen gebrauchen kann. Dementsprechend beauftragte der Minister van Waterstaat die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ mit einer Untersuchung der Kosten, die der Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt den öffentlichen Kassen auferlegen. Die Kosten der Eisenbahnen, die ihre Wegkosten vollständig bezahlen, gehen ganz aus deren Jahresberichten hervor.

Die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission für den Verkehrsfonds“ benannte zwei Unterkommissionen, nämlich eine für die Straßenkosten des Kraftverkehrs und eine für die Schifffahrtsabgaben. In die erste Unterkommission war auch der Verfasser dieser Abhandlung delegiert; jedoch mußte er vor der Fertigstellung des Berichtes wegen Krankheit sein Mandat niederlegen. Teilweise zu seinem Glück; denn er hätte weder die Prinzipien noch die Ausarbeitung noch die Folgerungen unterschreiben können. Die Unterkommission beging nämlich den Fehler, nicht alle Kosten und alle Einnahmen aus dem Kraftverkehr zu vergleichen, sondern fragte, ob die besonderen Kosten, die der Kraftverkehr für seinen Betrieb und die „Entspannung“ (sic!) den öffentlichen Kassen verursacht, die besonderen Einnahmen aus diesem Verkehr aufwiegen. Die normalen Kosten und Einnahmen, die auch mit anderen Formen des gesellschaftlichen Lebens verbunden sind, glaubte die Unterkommission auf die Rechnung des allgemeinen Haushalts bringen zu müssen, so daß lediglich dasjenige, was der Kraftverkehr mehr kostet und mehr aufbringt, miteinander verglichen werden sollte. Auf Grund dieser durchaus unrichtigen und willkürlichen Prämissen von besonderen Kosten und Einnahmen kam die Unterkommission zu dem Ergebnis, daß in dem Zeitraum 1920—1935 der Straßenverkehr einen Nutzen für den Fiskus von 316,6—285,2 Millionen = 31,4 Millionen Gulden abwarf. In dem Zeitraum von 1935 bis 1950, wenn das Hauptstraßennetz vollendet sein würde, sollte der Überschub zugunsten des Fiskus 100,4 Millionen Gulden betragen. Die „Zentral-Beratungs- und Unterstützungskommission“ schloß sich dieser Ansicht an, daß der Straßenverkehr in den Niederlanden, im Gegensatz zu den Berechnungen in allen Ländern der Welt, keinen Fehlbetrag aufweise. Dieser Umstand allein hätte die Kommission bereits zur Vorsicht mahnen müssen. Der Verfasser dieser Abhandlung hat gegen dieses Verfahren unmittelbar protestiert und in verschiedenen Zeitschriftenaufsätzen¹¹⁾ eine Berechnung aufgestellt, die von dem Grundsatz ausgeht, daß man alle Lasten allen Nutzen gegenüberstellen müsse, wie dies

¹¹⁾ Am ausführlichsten in: „Herwaarding van verkeerseconomische Waarden“ in „Spor en Tramwegen“, Jg. 1942, und in „Das Rentabilitätsprinzip als Faktor in der Koordinationsfrage“ in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, 18. Jg., Heft 2.

gleichzeitig geschehen war in dem amerikanischen „Basic Period Plan“ vom 11. 1. 1939, der von Prof. Breed, Ing. Clifford Older und Prof. Downs aufgestellt war. Hierbei kam ich auf Grund sehr ausführlicher, veröffentlichter Berechnungen zu dem Schluß, daß in dem Zeitraum 1920—1935 der Kraftverkehr einen Fehlbetrag von rund 193 Mill. Gulden oder rund 12 Mill. Gulden pro Jahr verursacht hatte. Über die zweite Periode können angesichts der fortschreitenden Technik keine Prophezeiungen gemacht werden. Auf meine Kritik hat niemals jemand geantwortet; sie war auch unwiderlegbar. Die Schlußfolgerung der Unterkommission wird auch nirgends mehr, als ab und zu durch einen unsachverständigen Vertreter der Kraftverkehrsinteressen gebraucht, wenn es ihm in seinen Kram paßt, um gegen die den Kraftverkehr drückenden Lasten etwas vorzubringen. Ernst zu nehmende Vertreter jener Ansicht gibt es nicht mehr.

Für die Gegenwart sind die Zahlen nicht mehr maßgebend. Materialpreise und Löhne änderten sich. Die Beseitigung der Kriegsschäden erforderte gewaltige Beträge. Die Steuern erfuhren große Veränderungen, u. a. durch Abschaffung der Aufwandssteuer (Personelle Belastung) auf Automobile, durch Aufhebung der Fahrradsteuer, höhere Benzinpreise usw., größere Anforderungen an Breite und Decke der Straßen, beunruhigende Steigerung der Unsicherheit und damit verbundene Fürsorge zur Bekämpfung dieses nationalen Elends. Auf jeden Fall ist es wohl klar, daß der Kraftverkehr jährlich große Summen verschlingt, auch durch die Vermehrung der Verkehrspolizei, die Ausdehnung der Straßenbeleuchtung und die Straßenverbesserung, die die schwereren Kraftwagen erfordern.

Besser entledigte sich die Unterkommission für die Schifffahrtsabgaben, die sog. Kommission Reigersman, ihrer Aufgabe. Sie stellte 1942 ihren Bericht fertig, der jedoch erst 1946 veröffentlicht werden konnte. Sie kam zu dem Ergebnis, daß die Kosten bei einer Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf denjenigen Kanälen, die durch andere Organe als den Staat selbst* verwaltet werden, und bei gleichzeitiger Einführung eines mäßigen, aber tragbaren „Schiffgeldes“ und „Fahrgeldes“ nichtsdestoweniger die Einnahmen jährlich um 5,68 Mill. Gulden übertreffen würden.

Welche Änderungen sich in der Binnenschifffahrt vollziehen werden, wenn einmal auch die angekündigte gesetzliche Regelung der Binnenschifffahrt Tatsache geworden sein wird, läßt sich nicht voraussagen. Die sehr individualistisch eingestellte Binnenschifffahrt wird für Kombination nicht viel übrig haben. Ob aber die harte Notwendigkeit sie nicht dazu zwingen wird?

Um zu der notwendigen Koordination der Verkehrsmittel zu gelangen, müssen die Verkehrsarten zuvor gleichgeschaltet und, wie gesagt, die Konkurrenzbedingungen möglichst einander angenähert werden. Danach sind alle Wegekosten grundsätzlich von den Benutzern zu tragen. Dies ist jedoch bisher bei weitem nicht der Fall. Erst wenn dies geschehen sein wird, wird man im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt eine annähernd richtige Selbstkostenrechnung aufstellen und hierauf ein Tarifsysteem aufbauen können. Der Eigenverkehr wird nur auf ökonomischer Grundlage zugelassen werden dürfen.

Zusammenfassend: Die Eisenbahnen sind völlig konzentriert. Der Kleinbahnverkehr befindet sich in einem drastischen Schrumpfungsprozeß. Vielleicht wird er ganz verschwinden, um in Bezirkskraftverkehrsunternehmen, zum Teil Tochtergesellschaften der Eisenbahnen aufzugehen. Der Autobusverkehr zeigt unter der Bindung durch die Genehmigungen zufolge den Richtlinien eine Konzentration in Bezirksverkehrsunternehmen. Hingegen ist das Ausflugsfahrten-Gebiet, das Mietautowesen und der Eigenverkehr noch nicht ausreichend geregelt. Der Güterkraftverkehr und der Binnenschifffahrtsverkehr zeigen eine völlige Zersplitterung. Solange dies der Fall ist, wird aus der von allen in der Theorie befürworteten, jedoch in der Praxis mit zahlreichen falschen Schlagworten bestrittenen Koordination des Verkehrs nicht viel werden. Das wird

auch nicht der Fall sein, wenn eine gesetzliche Regelung der öffentlich-rechtlichen Betriebsorganisation erfolgt. Die atomistische Einstellung verschiedener Verkehrsarten steht dem entgegen. Erzwungene Ordnung oder freiwillige mittels Konzentration wird vorangehen müssen. Für Verstaatlichung der Verkehrsbetriebe hat man in den Niederlanden im allgemeinen bisher wenig übrig. Die Partei der Arbeit — die frühere Sozialdemokratische Arbeiterpartei —, die die Verstaatlichung früher in ihr Programm aufgenommen hatte, scheint sich davon abzuwenden und das Heil zu suchen in der Einrichtung von Betriebsgruppen, die im Verkehrswesen aber angesichts der Zersplitterung unmöglich ist, während theoretisch eine öffentlich-rechtliche Betriebsorganisation eine solche Möglichkeit verheißt. Vielleicht kommt noch einmal eine Schwenkung? Niemand weiß es. Die Unsicherheit und das gleichzeitige Liebäugeln mit dem kleinen Mann zeigt wohl, daß das Verlangen nach Konzentration in großen Teilen des Volkes noch nicht besonders groß ist. Vielleicht kann sich dies durch schweren ökonomischen und finanziellen Druck ändern. Die Geschichte des Verkehrswesens war immer voll großer Überraschungen. Möchte man doch in diesen Zeiten einer Massenverarmung die Zweckmäßigkeit weitestgehender Ausnutzung der bestehenden Einrichtungen und des Kampfes gegen die Vergeudung durch Zersplitterung einsehen. Augenblicklich ist die Koordination, die konzentrierte Verkehrszweige voraussetzt, für viele mehr eine politische als eine ökonomische Frage geworden. Durch die stark voneinander abweichenden Betriebsbedingungen der verschiedenen Verkehrszweige und durch den Überfluß an Verkehrsmitteln, der beseitigt werden muß, ist das niederländische Verkehrswesen noch immer ein Chaos. Und das kostet einen Haufen Geld!

(Abgeschlossen Januar 1950.)

Zur Kritik der Heimfälligkeit bei Eisenbahnen

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger

I.

Jede normale wirtschaftliche Tätigkeit ist gedacht als etwas Dauerhaftes, zeitlich Unbegrenzt. Daher erfolgt die Bewertung des Anlagevermögens in den Jahresabschlüssen in der Annahme, daß seiner ferneren Nutzung in aller Zukunft keine Hemmungen entgegengesetzt werden. Wenn man davon ausgeht, daß auch Verkehrsunternehmungen „ewige“ Anlagen sein können, dann braucht, wie Napp-Zinn¹⁾ hervorhebt, eine Tilgung des Anlagekapitals kein notwendiger Kostenbestandteil zu sein, wenn das Unternehmen seine Anlagen entsprechend dem technischen Verschleiß und der wirtschaftlichen Veralterung erneuert, wozu in der Regel die nötigen Abschreibungen Voraussetzung sind. Demgegenüber meint Blum²⁾, daß man von einer Tilgung des Anlagekapitals theoretisch nur dann absehen könne, wenn es sich um ewige Anlagen handelt, macht aber dann wieder die Einschränkung, daß es solche Anlagen, streng genommen, überhaupt nicht gibt, da sie irgendwie doch einmal technisch wertlos oder in ihrem kaufmännischen Wert „ausgehöhlt“ würden. Da aber bei vielen Verkehrsanlagen mit einer langen Lebensdauer zu rechnen wäre, würde die Tilgungsquote so klein, daß sie vernachlässigt werden dürfte.

Wenn aber das Ende der Wirtschaftstätigkeit mit Gewißheit vorausbestimmt ist wie bei zeitlich befristeten Bahnkonzessionen oder wenn eine Privatbahn durch den Staat übernommen wird, dann entstehen für die Bahn möglicherweise Kapitalverluste, für deren Ausgleich während der Konzessionszeit irgendwie gesorgt werden muß.

Haas³⁾ meint, daß Verluste dann vermieden werden, wenn während der Dauer der Genehmigung der Konzession unter den Aktiven Rücklagen (Wertpapiere, Bankguthaben, Beteiligungen) in solcher Höhe angesammelt werden, daß dadurch die Verluste bei Hingabe des Werkes wieder ausgeglichen werden. Er verkennt aber nicht die Schwierigkeiten, die sich aus einer Beurteilung der Bilanzwerte im voraus ergeben, weil nicht einwandfrei festgestellt werden kann, wie sich die Verhältnisse bei Ablauf der Genehmigung stellen werden. Er hält es daher für richtiger, die Rückstellungen jährlich den veränderten Verhältnissen neu anzupassen.⁴⁾ Heute kann solche Auffassung allerdings nur mit erheblichen Einschränkungen gelten, denn die schmalen Erträge werden ausreichende Rückstellungen dieser Art nur in seltenen Fällen ermöglichen. Bei der Begründung der Bahnunternehmungen ging man einst offensichtlich von der Annahme aus, daß das in die Bahnanlage hineingesteckte Kapital aus den Erträgen angemessen verzinst und auch getilgt werden könnte. Das findet seinen Ausdruck in der Rechtsgestaltung. Das Recht der Privateisenbahnen und Kleinbahnen ist in Landesgesetzen oder -Verordnungen verankert. Die Heimfallvorbehalte sind unterschiedlich geregelt. Entweder erfolgt der Heimfall unentgeltlich oder gegen Entgelt. Im letzteren Fall spricht man besser von einem Erwerbs- oder Rückkaufsrecht. Während in süddeutschen Ländern vielfach unentgeltlicher Heimfall vorgesehen ist, ist im § 42 des preußischen Gesetzes über

¹⁾ Gelegentlich der Besprechung von Blum's Schrift: Die Entwicklung des Verkehrs. Z. f. V. 1942/43, S. 134.

²⁾ Einige Bemerkungen zu wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs. Z. f. V. 1942/43, S. 155.

³⁾ Die Rückstellungen bei Elektrizitätswerken und Straßenbahnen, Berlin 1916, S. 40.

⁴⁾ Haas a. a. O., S. 57.