

## Montan-Union und Verkehr

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg.

Mit der Eröffnung des gemeinsamen Marktes Kohle, Erz und Schrott am 10. 2. 1953 hat die Hohe Behörde auch die ersten Eingriffe in die bestehenden Eisenbahntarife vorgenommen. Die nächsten Jahre werden unter dem Zeichen weiterer Eingriffe in das Verkehrssystem der Union angeschlossenen Länder stehen. Die Bedeutung der einschlägigen Bestimmungen des Montan-Union-Vertrages ist in der deutschen Öffentlichkeit und selbst in Fachkreisen noch zu wenig bekannt und gewürdigt worden. Im folgenden sei deshalb der Versuch gemacht, die betreffenden Bestimmungen zu analysieren und ihre Bedeutung für das deutsche Verkehrswesen darzulegen.

### I.

Der Zustand, in dem die deutsche Montanindustrie in die Europäische Montan-Union eintritt, ist für Deutschland keineswegs günstig.

Lothringens Großeisenindustrie verfügt heute über die modernsten Anlagen in Westeuropa. Ihre Kapazität wird ständig erweitert. Demgegenüber sind gerade die besten Anlagen der deutschen Eisenindustrie der Demontage zum Opfer gefallen. Darüber hinaus leidet die deutsche Schwerindustrie unter der Überalterung ihrer Hütten. Schließlich beeinträchtigt die durch die Montan-Union sanktionierte Dekonzentration die Rentabilität der deutschen Werke. Indessen ist nicht das Minette-Revier, sondern Nordrhein-Westfalen der optimale Standort der Eisen schaffenden Industrie des europäischen Festlandes.

Der Ruhrkoks bestimmt nach wie vor auch den technischen Zuschnitt der lothringischen Hochöfen. Wegen der starken Porosität und der geringen Widerstandsfähigkeit ist der Saarkoks, (dasselbe gilt von dem lothringischen Koks), ohne Beimischung von Ruhrkoks in den großen modernen Hochöfen nicht verwendbar. Trotz vieler Teilerfolge ist die Aufgabe, aus den bisher schlecht verkockbaren Kohlen des Saarlandes und Lothringens einen hochwertigen Hochofenkoks zu entwickeln, noch nicht befriedigend gelöst. Von einer in der Weltpresse immer wieder verkündeten Unabhängigkeit der lothringischen Großeisenindustrie von der Ruhrkohle kann somit keine Rede sein. 1949 war das Ruhrrevier mit 60 % am Koksverbrauch der lothringischen Großeisenindustrie beteiligt. Im gleichen Jahr betrug die Bezugsabhängigkeit der gesamten französischen Eisenindustrie für ausländische Brennstoffe mindestens 45 %.

Die ehrgeizigen Ausbaupläne der französischen Eisenindustrie sind ohne die Montan-Union nicht realisierbar. Frankreich erwartet von der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl in aller Zukunft eine wirklich ausreichende Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit Ruhrkoks und Ruhrkohle zu möglichst niedrigen Preisen und Transportkosten. Frankreich ist an vorteilhaften Ruhrkohlenpreisen deshalb so sehr interessiert, weil der Koks für die lothringische Eisenindustrie der am stärksten ins Gewicht fallende Faktor der Selbstkosten ist. Auch Luxemburgs Eisenindustrie, die zum Minette-Revier gehört und deren Ausbau gleichfalls in vollem Gange ist, ist ohne ausreichende

und billige Belieferung mit Ruhrkoks nicht lebensfähig. Schließlich ist die gesamte Eisenindustrie des Minette-Reviers wegen ihres übertriebenen Ausbaues auf die Bundesrepublik als Absatzmarkt angewiesen. Auch aus diesem Grunde liegt die Errichtung der Montan-Union vorwiegend im Interesse Frankreichs, des Saarlandes und Luxemburgs.

Auch heute verhüttet man in Lothringen nach Möglichkeit einen Möller kalkiger und kieseliger Minette. Es ist aber bekannt, daß die Vorräte kalkiger Minette, die sich in den oberen Lagern befinden, in starkem Maße abnehmen, und daß in absehbarer Zeit die Förderung an kieseliger Minette wesentlich größer als die der kalkigen sein wird. Man ist sich in lothringischen Hüttenkreisen darüber durchaus im klaren, daß die Minette auf die Dauer sauer verschmolzen werden muß. Da außerdem ihre Förderkosten eine steigende Tendenz aufweisen, haben sich die Standortsbedingungen des Minette-Reviers verschlechtert. Es ist kein Zufall, daß die luxemburgische Eisenindustrie trotz Erzvorkommen und trotz der Möglichkeit, lothringische Minette aus nächster Umgebung zu beziehen, seit dem letzten Kriege in wachsendem Umfang Schweden-Erze verhüttet.

Mit Andreas Predöhl vertritt der Verfasser die Auffassung, daß für die Eisenindustrie noch wichtiger als die Lage zu Erz und Kohle, die inmitten eines dichten Absatzgebietes ist.<sup>1)</sup> Eigene Erhebungen des Verfassers, die sich auf die Erzeugung und den Verbrauch von Trägern, Stabeisen, Bandeisen und Blechen erstreckten, ergaben, daß 1937 auf Rheinland-Westfalen einschl. des Lahn-, Siegburg- und Dillgebietes 66 % der Erzeugung und 49,1 % des Verbrauchs des Deutschen Reichs an diesen Produkten entfielen. Somit ist die eisenschaffende Industrie des Ruhrgebietes zugleich rohstoff-, transport- und absatzorientiert. Die Ruhr-Eisenindustrie erfreut sich sowohl was die Produktionskosten als auch was die Absatzdichte anbelangt, einer beträchtlichen Gunst der Bedingungen. Lothringens Eisenindustrie ist nicht so günstig gelegen. Die mittlere Absatzweite der Ruhr-Eisenindustrie liegt weit um die Hälfte niedriger als diejenige der lothringischen. Beim Binnenabsatz ihrer Erzeugnisse leidet diese unter ihrer peripheren Lage. Dasselbe gilt vom seewärtigen Export. Im Mai 1948 stellten sich nach französischen Angaben die Beförderungskosten für Roheisen auf der 413 km langen Bahnstrecke Diedenhofen-Rotterdam auf DM 22,35 je t. Im November 1948 betragen demgegenüber die gesamten Aufwendungen für den Transport der Rhein-Hütten von Walzeisen nach Rotterdam auf dem 215 km langen Rheinweg einschließlich der Ein- und Ausladekosten im Werkhafen und im Seehafen nur DM 5,90 je t.

Die Errichtung der Montan-Union wird nicht nur die Standortsbedingungen des Kohlenbergbaus, der Erzgruben und der Eisen schaffenden Industrie, sondern auch diejenigen der gesamten Eisen verarbeitenden Industrie der Vertragsstaaten stark beeinflussen. Sollte die Hohe Behörde innerhalb ihres Bereiches die Gesetze der freien Marktwirtschaft anwenden, so kommt es zwangsläufig zu einer verstärkten Ballung sowohl der Erzeugung als auch der Verarbeitung von Eisen und Stahl. In der Bundesrepublik ist in diesem Fall mit einer verhängnisvollen Wettbewerbsverschlechterung der durchweg dezentralisierten Industrie der brennstoff- und eisenarmen Räume zu rechnen. So würde, um nur ein Beispiel anzuführen, die Aufhebung der Verordnung über den Preisausgleich für Eisen ver-

<sup>1)</sup> Ordnung und Planung im Ruhr-Raum, Andreas Predöhl, „Das Ruhrgebiet in der räumlichen Ordnung der Weltwirtschaft“, Dortmund 1951, S. 5.



arbeitende Betriebe der revierfernen Länder die ohnehin große Notlage in den Randgebieten von Flensburg bis Freilassing ungemein verschärfen und die Verwirklichung der Vollbeschäftigung in diesen mit Flüchtlingen übersetzten Teilen der Bundesrepublik unmöglich machen. Der Verfasser hält die Anwendung der sozialen Marktwirtschaft im Sektor der Grundstoffindustrien und damit auch innerhalb der Montan-Union für undurchführbar und glaubt, daß sich die Hohe Behörde sehr bald die Methoden des „Dirigismus“ zu eigen machen wird. Nur so wird die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl in der Lage sein, im Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedsstaaten und auf der Grundlage eines gemeinsamen Marktes zur Ausweitung der Wirtschaft, zur Steigerung der Beschäftigung und zur Hebung der Lebenshaltung in den Mitgliedsstaaten beizutragen. Nach Meinung des Verfassers kann die Hohe Behörde nur im Fall der Anwendung bestimmter Planungsmaßnahmen erreichen, daß im Wirtschaftsleben der Mitgliedsstaaten tiefgreifende und anhaltende Störungen vermieden werden. Die Montan-Union wird im Verlauf der Jahre auch die Verkehrsstruktur der Mitgliedsstaaten grundlegend verändern. Sie wird die Dichte der Verkehrsströme beeinflussen. Es werden sich neue Verkehrsströme herausbilden. Gleichzeitig ist mit dem Verschwinden alter Verkehrsströme zu rechnen. Hiervon werden die beiden alten Verkehrsträger sehr ungleich betroffen. Die Gefahr ernster Beeinträchtigung ist am größten für die Binnenschifffahrt, doch bleiben auch die Eisenbahnen von den Wandlungen der Verkehrsstruktur keineswegs unberührt.

Die von der Hohen Behörde in naher Zukunft zu erreichende Senkung der Beförderungskosten für Kohle, Erz und Stahl wird sicherlich die Erzeuger und Verbraucher enger zusammenführen. Die Verkehrsträger werden, bis der gemeinsame Markt zu einer Steigerung der Produktivität, des Sozialprodukts und der Kaufkraft führt, mit einer von ihnen kaum zu tragenden Verminderung ihrer Einnahmen rechnen müssen. Für die Bundesbahn bedeutet dies zunächst eine erneute Einengung ihrer Betätigungsmöglichkeiten auf dem Gebiete der gemeinsamen wirtschaftlichen Gütertarifpolitik.

## II.

Nach Artikel 4 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl werden als unvereinbar mit dem gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft jedwede Maßnahmen oder Praktiken, die eine Diskriminierung zwischen Erzeugern, oder Käufern oder Verbrauchern herbeiführen, aufgehoben und untersagt. Dieses Verbot der Diskriminierung bezieht sich auch auf die Handhabung der Eisenbahngütertarifpolitik.

Im einzelnen wird die Behandlung der Verkehrsfragen durch Artikel 70 des Vertrages und Paragraph 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen geregelt. Die Verkehrsbestimmungen zerfallen in 4 Gruppen:

1. Beseitigung der sog. diskriminierenden Tarife.
2. Feststellung und Ueberprüfung der markt- und kostenverfälschenden Ausnahmetarife einerseits sowie der aus Gründen der Koordinierung und des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern andererseits erstellten Ausnahmetarife.
3. Einführung internationaler Tarife für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Gemeinschaft, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen.

#### 4. Harmonisierung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl in den Mitgliedsstaaten angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen.

Bei den ersten beiden Gruppen der Verkehrsregelung ist die Hohe Behörde an die Zustimmung der Regierungen der Mitgliedsstaaten nicht gebunden. Wird ein Einverständnis zwischen der Hohen Behörde und den Regierungen nicht erzielt, so kann die Hohe Behörde nach 2½ Jahren die Einführung von durchgerechneten Tarifen zugunsten des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Ländern der Montan-Union erzwingen. Dagegen ist die Abstimmung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsarten aufeinander ohne die ausdrückliche Zustimmung der Vertragsstaaten nicht durchführbar.

Die von der Hohen Behörde als diskriminierend bezeichneten Tarife mußten alsbald nach der am 10. Februar 1953 erfolgten Eröffnung des gemeinsamen Marktes für Kohle, Erz und Schrott aufgehoben werden. Im Fall der Beanstandung von Unterstützungstarifen hat die Hohe Behörde für ihre Abänderung die Fristen zu bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung im Transportwesen zu vermeiden. Die der Verwirklichung der übrigen Maßnahmen dienenden Vorarbeiten sind spätestens nach 2 Jahren, d. h. bis zum 10. 2. 1955, abzuschließen. Die Hohe Behörde, die über eine von dem ehemaligen deutschen Eisenbahner Dr. Werner Klaer geleitete Transportabteilung verfügt, beauftragte einen von den Regierungen ernannten Ausschuß von Sachverständigen mit der Ausarbeitung von Vorschriften, die zur Erreichung der in Artikel 70 des Vertrages bestimmten Ziele den Regierungen für die Transporte von Kohle und Stahl vorzuschlagen sind.

## III.

Das eigentliche Ziel des Verbots der diskriminierenden Tarife ist die Beseitigung aller Frachtunterschiede auf gleichen Strecken und auf gleicher Verkehrsrichtung ohne Rücksicht auf Herkunft oder Bestimmung der Güter der Mitgliedstaaten der Montan-Union. Nach Artikel 70 des Vertrages sind im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft für Kohle, Erz und Stahl diejenigen Tarife anzuwenden, welche für die Binnentransporte der gleichen Güterart gelten, sofern das Gut auf der gleichen Strecke befördert wird. Von einer vollen Verwirklichung des Paritätsprinzips war bis dahin in keinem Mitgliedstaat der Gemeinschaft die Rede.

Nach erfolgter Bestandsaufnahme der Tarife für alle Güter, die im Rahmen der Montan-Union von Bedeutung sind, gab der Sachverständigen-Ausschuß der Hohen Behörde fristgerecht diejenigen Ausnahmetarife auf, die seiner Meinung nach diskriminierender Natur waren. Die Hohe Behörde leitete diese von ihr gut geheißenen Vorschläge an die in Frage kommenden Regierungen, welche ihrerseits ihre Bahnverwaltungen veranlaßten, für die Abstellung der Beschwerden Sorge zu tragen. Das konnte entweder durch Aufhebung der beanstandeten Tarife, oder durch Ausdehnung dieser Tarifvergünstigungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr erfolgen.

Der Bundesminister für Verkehr entschloß sich, von der zweiten Möglichkeit Gebrauch zu machen. Dementsprechend gelten die nachstehenden Ausnahmetarife seit dem 23. 2. 1953 auch für die grenzüberschreitenden Transporte der Montan-Union-Länder:



1. AT 6 B1: Allgemeiner Kohlenausnahmetarif.
2. AT 6 DU1: Für Kohlen nach Deggendorf, Passau und Regensburg zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Oesterreich.
3. AT 7 B3: Für Eisenerz des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets.
4. AT 7 B25: Für Eisenerz bestimmter deutscher Gruben.
5. AT 8 B1: Für Schiffbaueisen.
6. AT 8 S1: Für Roheisen und Walzwerkerzeugnisse nach deutschen Seehäfen.

Die Bundesbahn ist ferner angehalten worden, für Kohle holländischer, belgischer, französischer und saarländischer Herkunft den Durchfuhrtarif 6 D 2 mit den Frachtsätzen des AT 6 B 1 zu erstellen. Schließlich ist ein Durchfuhrtarif für lothringische und luxemburgische Minette über deutsche Strecken nach Italien in Vorbereitung. Die Bundesbahn muß sich hierbei auf ihren Strecken mit den niedrigen Sätzen des AT 7 B 25 begnügen.

Wirklich große Bedeutung hat die Einbeziehung der Kohlen der Vertragsstaaten in den AT 6 B 1 allein für den Saarkohlenbergbau. Das Saargebiet betrachtet Südwest- und Süddeutschland als sein natürliches Hinterland. So beträgt der Entfernungsvorsprung einer saarländischen Zeche in Sulzbach gegenüber einer Kohlengrube in Bochum/Riemke beim Versand nach:

Stuttgart 211 km, Nürnberg: 79 km, München: 164 km.

Da in der Vergangenheit lediglich der Kohlenversand der deutschen Zechen nach dem AT 6 B 1 erfolgte, mußten die Saargruben seit dem Kriege bei der Kohlenausfuhr nach Deutschland die hohen Frachten der Kohlenklassen des Regeltarifs zahlen. Unter diesen Umständen war das Einzugsgebiet der Saarkohle in der Bundesrepublik sehr viel geringer als ihr kilometrisches Vorzugsgebiet. Der AT 6 B 1 gewährt gegenüber der Regelklasse Fk Frachtermäßigungen von 6—23%. Wegen seiner unregelmäßigen, von der Entfernungsstaffel des Normaltarifs abweichenden Tarifbildung begünstigt der AT 6 B 1 in erster Linie die weiten Entfernungen. Folgende Uebersicht zeigt:

Die Frachtverbilligung für Saarkohle auf den deutschen Teilstrecken durch ihre Einbeziehung in den AT 6 B 1.

deutsche Teilstrecken	Frachtsätze je 100 kg Fk		Frachtverbilligung absolut in %	
	AT 6 B 1	AT 6 B 1	absolut	in %
Zweibrücken—Stuttgart 205 km	188 Pf	167 Pf	21 Pf	11,2%
Zweibrücken—Nürnberg 373 km	278 Pf	228 Pf	50 Pf	18,0%
Zweibrücken—München 447 km	312 Pf	253 Pf	59 Pf	18,9%

Die am 23. 2. 1953 erfolgte Ausweitung des Geltungsbereiches des AT 6 B 1 führt zu einer Veränderung der deutschen Verkehrsstruktur. Man darf aber nicht übersehen, daß es sich hierbei lediglich um die Wiederherstellung des vor dem Krieg bestandenen Kräfteverhältnisses zwischen Saar- und Ruhrkohle handelt. Süddeutschland, dessen Verkehrsferne durch die politische und wirtschaftliche Zerreißen Deutschlands sehr zugenommen hat, wird diese Auswirkung der Montan-Union nur begrüßen können.

Für die Rheinschiffahrt bedeutet die Wiedereinbeziehung der Saarkohle in den AT 6 B 1 allerdings eine ernste Konkurrenzierung ihres gebrochenen Kohlenverkehrs mit Süddeutschland. Sie hatte aus der Abtrennung des Saarlandes von Deutschland große Vorteile gezogen. 1951 beförderte die Rheinschiffahrt nach

der US-Zone 7174810 t Kohlen; das sind 32,4% der gesamten Kohlenverladungen der Binnenschiffahrt ab Rhein/Ruhr. Die Binnenschiffahrt muß nun mit beträchtlichen Einbußen im Kohlenverkehr nach dem Oberrhein, dem Main und dem Neckar rechnen.

Aber auch die Bundesbahn erleidet durch die Gewährung der Sätze des AT 6 B 1 für Saarkohle Frachtausfälle von schätzungsweise jährlich etwa 10 Mill. DM. Als für sie nachteilig empfindet sie auch den Umstand, daß die mittlere Versandweite des direkten Bahnweges für Saarkohle geringer als diejenige für Ruhrkohle ist. Hinzu kommt, daß ihr Verkehr mit dem Saarland noch weniger ausgelastet ist als der mit dem Ruhrrevier. Die Schwächung des gebrochenen Kohlenverkehrs nach Süddeutschland führt aber andererseits zu einem Rückgang des Aufkommens des AT 6 U 1. Obwohl dieser wichtigste deutsche Binnenumschlagstarif gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 nur eine Ermäßigung von 9—20% gewährt, ist er für die Bundesbahn eine Quelle hoher Verluste. Dies deshalb, weil bei der Unterverteilung in den Rhein-, Main- und Neckarhäfen die Aufgabe der Kohlen vorzugsweise in einzelnen Waggons erfolgt. Dazu handelt es sich beim Kohlenablauf dieser Binnenhäfen ganz überwiegend nur um nahe Entfernungen.

Während die europäischen Länder beim Ruhrkohlenbezug über die trockene Grenze die Sätze des AT 6 B 1 zu entrichten haben, erfreut sich Oesterreich für deutsche Kohlen, die den gebrochenen Eisenbahn-Donau-Weg wählen, dank des AT 6 DU 1 eines Frachtnachlasses von durchschnittlich 11%. Die Frachtausfälle der Bundesbahn sind aber noch wesentlich höher. Dies deshalb, weil sich beim Versand über die Grenzübergänge eine mittlere Entfernung von 671 km ergibt, während die Versandweite des AT 6 DU 1 nur 553 km beträgt. Aus diesem Grunde bedauerte es die Bundesbahn, daß die Hohe Behörde, einer Anregung der niederländischen Regierung folgend, auch den AT 6 DU 1 als diskriminierend bezeichnete. Aus der Einbeziehung der Kohlenversandstationen auch der übrigen Vertragsstaaten in den AT 6 DU 1 dürfte allein der holländische Kohlenbergbau Nutzen ziehen.

Im Fall der Ausfuhr von Minette nach Deutschland kam bislang der AT 7 G 1 zur Anwendung. Dieser gewährte auf den deutschen Teilstrecken Palzern bzw. Igel-Oberhausen gegenüber der Tarifklasse G eine Ermäßigung von 47%. Die Bundesbahn erstellte am 23. 2. 1953 für Erze aus Frankreich und Luxemburg den AT 7 G 3 und stattete ihn mit den Frachten des deutschen Binnentarifs 7 B 25 aus. Seitdem erfreuen sich die lothringischen und luxemburgischen Gruben bei der Erzausfuhr nach dem Ruhrgebiet auf den genannten 289 bzw. 263 km langen deutschen Strecken einer Frachtvergünstigung von 57%. Die Bezugskosten der Ruhreisenindustrie für Minette lothringischer und luxemburgischer Herkunft erfahren durch den AT 7 G 3 eine Verbilligung um rd. 20%. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die deutschen Hütten von den Möglichkeiten des neuen Erzeinfuhrtarifs überhaupt Gebrauch machen. Seit dem letzten Kriege hat Deutschland keine lothringische Minette eingeführt. 1949 empfangen die Hüttenwerke der Bundesrepublik 302730 t Minette luxemburgischer Herkunft. 1950 bezog die Bundesrepublik nur 51814 t Minette aus Luxemburg. 1951 hat die Ruhreisenindustrie keinerlei Minette-Abschlüsse mit Luxemburg getätigt. Die Hohe Behörde hat nunmehr die lothringische Minette-Ausfuhr nach Deutschland freigegeben. Der Anteil der Minette an der gesamten Erzversorgung der Ruhreisenindustrie dürfte aber kaum jemals die jährliche Menge von 2 Mill. t überschreiten.



Im Siegerland wird das manganhaltigste und wertvollste deutsche Eisenerz gefördert. Da der Siegerländer Spat fast vollkommen phosphor- und schwefelfrei ist und an solchen Erzen in Europa Knappheit besteht, wird er sehr geschätzt. Leider sind aber die Selbstkosten des Siegerländer Erzbergbaus recht hoch. Aus diesem Grunde bestehen bereits seit 1886 die Siegerländer Notstandstarife für Erz (7 B3) und Kohle (6 B30). Da die Hohe Behörde dem AT7B3 diskriminierenden Charakter zugesprochen hat, erstellte die Bundesbahn mit Wirkung vom 23. 2. 53 den AT7A2 zur Ausfuhr von Eisen- und Manganerz von den Stationen des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets nach den westlichen Grenzübergängen mit den Frachtsätzen des AT7B3. Bisher galt für diese Erze der allgemeine Ausfuhrtarif 7 A 1. Geht man von einer Versandweite von 275 km aus, so betragen die Ermäßigungen des AT7A1 30% und diejenigen des neuen AT7A2 63%. Trotz der Senkung der Frachtsätze um etwa 45% ist jedoch kaum mit einer nennenswerten deutschen Erzausfuhr nach den Ländern der Montan-Union zu rechnen.

Die Anwendung des AT8B1 auch im grenzüberschreitenden Verkehr wird von den Seeschiffswerften wegen ihrer bislang unzureichenden Belieferung mit deutschen Grobblechen nicht ungern gesehen. Sie rechnen mit der Erleichterung des Bezugs von Schiffsbaueisen aus Lothringen, Luxemburg und Belgien. Allerdings dürfte die in Vorbereitung befindliche Neufassung des AT8B1 eine Erhöhung der Frachten für Entfernungen über 400 km bringen. Die Aussichten der deutschen Seehäfen auf zusätzlichen Verkehr im Gefolge der Einbeziehung der westeuropäischen Hüttenstationen in den AT8S1 sollten nicht überschätzt werden. Der Verfasser erwartet eine wachsende Einschaltung der deutschen Seehäfen in den Walzeisenexport des Minette-Reviere und des Saarlandes nach Skandinavien und Finnland. In den übrigen Relationen werden aber Lothringen, das Saarland und Luxemburg unbestrittenes Hinterland der Benelux-Häfen und der französischen Seehäfen bleiben.

Von der Objektivität des Sachverständigen-Ausschusses zeugt die Beseitigung des diskriminierenden Charakters bestimmter Ausnahmetarife auch der französischen, luxemburgischen und belgischen Eisenbahnen durch die Hohe Behörde. Aus Raummangel können nur wenige Beispiele angeführt werden.

Die französischen Staatsbahnen begünstigten die Belieferung der lothringischen Eisenhöfen mit belgischem Koks. Außerdem war die SNCF bemüht, der französischen Rheinschiffahrt und dem Rheinhafen Straßburg einen möglichst hohen Anteil an der Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit deutscher Hüttenkohle zu sichern. Während sich Straßburg beim Ablauf von Ruhrkohle auf die niedrigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 103 für Kohlen in geschlossenen Zügen stützte, berechnete die SNCF im Fall der Benutzung des geschlossenen Bahnweges auf der französischen Teilstrecke ab Nennig-Grenze für Ruhrkohle ihre hohen Frachtsätze für einzelne Wagenladungen (Tarif 7, barème 64). Heute gelten die Kohlen- und Koksfrachten der französischen Staatsbahn bei Aufgabe in geschlossenen Zügen nach und von allen Mitgliedsstaaten der Montan-Union. Der bisher auf den Binnenverkehr beschränkte französische Tarif Nr. 13 für Eisenerz wird jetzt auch im Fall der Ausfuhr nach sämtlichen Vertragsstaaten angewandt.

Die luxemburgischen Eisenbahnen berechneten bei der Erzausfuhr je nach Bestimmungsland unterschiedliche Frachten. Der am 1. 2. 53 neu herausgegebene Spezialtarif 107 für Eisenerz zur Ausfuhr gilt für Sendungen nach allen Mit-

gliedsstaaten. Belgien ersetzte den Ausnahmetarif für Koks in geschlossenen Zügen nach Frankreich durch einen solchen für Koks in geschlossenen Zügen von sämtlichen Kokereien im Gebiet der Montan-Union nach den Hüttenstationen dieser Länder.

Das Elsaß ist das natürliche Einzugsgebiet Straßburgs. Von den lothringischen Erzgruben und Eisenhöfen ist Straßburg 200—220 km entfernt. Da ihr Streckenanteil an der Ruhr-Mosel-Linie nur 30—70 km beträgt, unterstützten die französischen Eisenbahnen den gebrochenen Verkehr Straßburgs mit Lothringen. Auf diese Weise gelang es dem französischen Rheinhafen, auch Lothringen in sein Hinterland einzubeziehen. In Straßburg kostete vor dem Krieg der Umschlag für Minette vom Waggon in die Rheinkähne nur 20 Pf je t. Die Minette-Fracht Straßburg—Ruhrort machte in den letzten Vorkriegsjahren mit RM 1,— je t nur 36,2% der Fracht für Kohlen von Ruhrort nach Straßburg (RM 3,62 je t) aus. Trotz tarifarischer Abwehrmaßnahmen der Reichsbahn gegen die Dumping-Frachten der Rheinschiffahrt wählte vor dem Krieg der größere Teil der lothringischen Minette-Ausfuhr nach Deutschland den Weg über Straßburg und den Rhein.

Dagegen waren den französischen Bestrebungen, Straßburg zum Kohleneinfuhrhafen Lothringens zu machen, enge Grenzen gesetzt. Da Hüttenkoks ausgesprochen „wasserfeindlich“ ist, hat die lothringische Großeisenindustrie niemals Koks über Straßburg bezogen. Beim Brennstoffversand des Ruhrgebiets nach Lothringen handelt es sich aber überwiegend um Hüttenkoks. Vor dem letzten Kriege betrug der Anteil der Rheinschiffahrt und Straßburgs an der Versorgung Lothringens mit Ruhrkohle etwa 125 000 t. Da die Bundesbahn, anders als vor dem Kriege die Reichsbahn, den Ruhrkohlenversand nach Lothringen tarifarisch nicht begünstigt, gelang es Straßburg, seitdem seinen gebrochenen Kohlenverkehr mit Lothringen zu verdoppeln. 1951 brachten französische Kähne rd. 1 Mill. t Ruhrkohle nach Straßburg. Hiervon waren vielleicht 250 000 t für Lothringen bestimmt. Die Beseitigung der Diskriminierung des Ruhr-Mosel-Verkehrs durch die französischen Eisenbahnen erschwerte zweifellos der französischen Rheinschiffahrt und Straßburg die Beteiligung an der Versorgung der lothringischen Großeisenindustrie mit Ruhrkohle. Kommt die lothringische Minette-Ausfuhr nach Deutschland wieder in Gang, so dürfte es der französischen Rheinschiffahrt wegen des Wegfalls der tarifarischen Begünstigung des Zulaufverkehrs Straßburgs durch die französischen Eisenbahnen und wegen der Einführung des AT7G3 sehr schwer fallen, ihren Vorkriegsanteil an den Minette-Bezügen der Ruhr-Eisenindustrie wieder zu erreichen.

Die Binnenschiffahrt fühlt sich bereits durch die Verwirklichung der ersten Etappe der im Schumann-Plan vorgesehenen Verkehrsregelung schwer beeinträchtigt. Der Weg, den die Eisenbahnverwaltungen bei der Abstellung der Beschwerden der hohen Behörde eingeschlagen haben, wird von der Binnenschiffahrt heftig kritisiert. Sie betrachtet die von der Hohen Behörde als diskriminierend angesehenen Ausnahmetarife größtenteils auch als Wettbewerbsstarife gegen sich. Statt diese von ihr stets bekämpften Ausnahmetarife aufzuheben, hätten die Eisenbahnen kurzerhand deren Geltungsbereich auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgedehnt. Die Beseitigung der Tarif-Diskriminierung sei fast ausschließlich auf dem niedrigsten Tarifniveau vorgenommen worden. Durchweg hätten die Eisenbahnverwaltungen die Binnenausnahmetarife auch zur Grundlage für die Tarifbildung des grenzüberschreitenden Verkehrs gemacht. Die Folge sei die Verewigung des Substanzverzehr der Eisenbahnen. Zwangsläufig würde die



Binnenschifffahrt in den Sog der Auszehrung mit hineingezogen.<sup>2)</sup> Sowohl für eine rationelle Arbeitsteilung der Verkehrswege, als auch zur Entlastung der defizitären Betriebsrechnung der Bundesbahn wäre es nach Meinung der Binnenschifffahrt sinnvoller gewesen, den binnenländischen Kohlenausnahmetarif auf die bisherigen Frachtsätze für Einfuhrkohle emporzuziehen.<sup>3)</sup> Es wird somit offen die Heraufтарифierung des AT 6 B 1 auf die Regeltarifklasse Fk gefordert. Die eigentliche Kritik der Rheinschifffahrt richtet sich naturgemäß gegen die Einbeziehung der saarländischen und lothringischen Zechen in den AT 6 B 1. Obwohl der süddeutsche Kohlenverkehr z. Zt. noch der deutschen Flagge vorbehalten ist, werden auch die ausländischen Reedereien und Partikuliere durch die Beeinträchtigung des gebrochenen Kohlenverkehrs der Häfen am Oberrhein, Main und Neckar in Mitleidenschaft gezogen. Dies deshalb, weil die freiwerdenden deutschen Kähne in anderen Relationen eingesetzt werden müssen. So erklärt es sich, daß die niederländische Regierung, welche im Interesse der Limburger Kohle die Ausdehnung des Binnenumschlagstarifs 6 DU 1 auf die Kohle der übrigen Vertragsstaaten durchsetzte, bei der Hohen Behörde gegen die Erweiterung des Anwendungsgebiets des AT 6 B 1 protestierte. Auch nach Birkendahl<sup>4)</sup> kann der AT 6 B 1 keineswegs vorbehaltlos den Kohlenzechen des Saarlandes und Lothringens zur Verfügung gestellt werden. Die hierdurch eintretenden schweren Einbußen der Rheinschifffahrt im Ruhrkohlenverkehr nach Süddeutschland wären unvereinbar mit dem in Paragraph 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen verankerten Grundsatz, daß jede schwere Störung im Verkehrswesen vermieden werden muß, ein Grundsatz, an dem die zur Entscheidung berufenen Instanzen nicht vorbeigehen könnten. Die Anwendung des AT 6 B 1 wäre, falls überhaupt, nur denkbar, wenn gleichzeitig durch andere im Vertrag vorgesehene Maßnahmen eine Sicherung der Verkehrswirtschaft gegen diese schwere Störung geschaffen würde.

Der Verfasser vermag dieser Argumentation nicht zu folgen. Die internationale Rheinschifffahrt hat nichts darin gesehen, daß die französischen Eisenbahnen jahrzehntelang die Frachtsätze ihrer Binnenausnahmetarife für Kohle und Erz dem Hinterlandverkehr Straßburgs mit Lothringen zur Verfügung stellten, die gleichen tarifarischen Vergünstigungen aber dem Kohle- und Erzverkehr zwischen dem Ruhrrevier und Lothringen über die trockene Grenze entschieden verweigerten.

Es trifft nicht zu, daß die von der Hohen Behörde als diskriminierend bezeichneten Ausnahmetarife der Bundesbahn Wettbewerbscharakter gegen die Binnenschifffahrt gehabt haben. Der sehr alte Siegerländer Notstandstarif 7 B 3, dessen Sätze jetzt auch im Fall der Ausfuhr von Siegerländer Spat nach den Vertragsländern angewandt werden, hat niemals die Interessen der Rheinschifffahrt berührt. Das gleiche gilt vom AT 7 B 25, der außerhalb des Einflusbereichs der Binnenschifffahrt liegende Vorkommen eisenarmer Erze begünstigt. Die Bundesbahn mußte am 23. 2. 1953 die Frachtsätze dieses Binnenausnahmetarifs auch dem Minette-Revier zur Verfügung stellen. Lothringens Erzbergbau dürfte, falls er die Ausfuhr nach Deutschland wieder aufnehmen sollte, den geschlossenen

<sup>2)</sup> DVZ, Nr. 23, vom 24. 2. 1953, „Kritik an der Tarifpolitik der Montan-Union — Binnenschifffahrt befürchtet Substanzverzehr“.

<sup>3)</sup> Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Nr. 11 vom 7. 2. 1953, „Verlustreiche Montan-Frachten“.

<sup>4)</sup> Dr. A. Birkendahl, „Die Auswirkungen der Montanunion auf den Verkehr“, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1953, Heft 1, Seite 11.

Bahnweg bevorzugen. Vor dem ersten Weltkrieg waren Straßburg und die Rheinschifffahrt an der Minette-Versorgung der Ruhreisenindustrie nicht beteiligt. Der Ruhr-Mosel-Verkehr war damals wegen seiner günstigen Auslastung in beiden Richtungen für die Eisenbahnen ein starker Gewinnträger. Er würde es wieder werden, wenn sich die Hohe Behörde zur Wiederherstellung der „Verbundwirtschaft“ zwischen der nach den Erzfundstätten orientierten und der an die Kohlenlager gebundenen Eisenindustrie entschließen sollte. Wegen des übertriebenen Ausbaues der lothringischen Großeisenindustrie wird dieses an sich wünschenswerte Ziel aber kaum zu verwirklichen sein.

Die Rheinschifffahrt erfreut sich seit altersher im süddeutschen Kohlenverkehr vorteilhafter Ablauffrachten. Die Bundesbahn zählt den AT 6 U 1 zu den Subventionstarifen. Zur Zeit der Länderbahnen galt er praktisch nur für die Häfen am Oberrhein. Da die Bundesbahn gehalten ist, jeden neuen Hafen am Main und Neckar in den AT 6 U 1 aufzunehmen, trägt sie selbst zur Schwächung ihres kostenmäßig den süddeutschen Kanälen überlegenen, rentablen Durchgangsgüterzugverkehrs in Kohlen bei und widmet sich dafür verstärkt dem verlustreichen Kohlenablaufverkehr der süddeutschen Kanalhäfen. Nach Meinung der Binnenschifffahrt ist allerdings der AT 6 U 1 ein Ausgleichstarif. Wer sich zu diesem Standpunkt bekennt, kann aber nicht im gleichen Atemzug den AT 6 B 1 als einen gegen die Rheinschifffahrt gerichteten Wettbewerbsstarif bezeichnen.

Von führenden Vertretern der Rheinschifffahrt wird die Auffassung vertreten, der AT 6 B 1 zähle zu den Unterkostentarifen. Hieraus wird der Schluß gezogen, der allgemeine Kohlenausnahmetarif sei für die defizitäre Betriebsrechnung der Bundesbahn mit verantwortlich, weshalb seine Aufhebung im Interesse der Bundesbahn angestrebt werden sollte. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Die Bundesbahn ist bei der Beseitigung ihrer Kriegsschäden und der Befriedigung ihres Nachholbedarfs ganz überwiegend auf ihre laufenden Einnahmen angewiesen. Sie hat schwere politischen Lasten übernehmen müssen. Für die so dringend notwendige Rationalisierung stehen ihr keinerlei Mittel des Kapitalmarktes zur Verfügung. Wegen ihrer gemeinwirtschaftlichen Pflichten kann sie ihre kostenmäßige Ueberlegenheit weder gegenüber dem Güterfernverkehr auf der Straße noch gegenüber der Binnenschifffahrt zur Geltung bringen. Der sich allen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben entziehende Lastkraftwagenverkehr nimmt der Bundesbahn in ständig wachsendem Umfang hochrentable Transporte, besonders in verkehrsdichten Relationen, ab, und jeder neue Kanal führt zu einer weiteren Einengung der Betätigungsmöglichkeiten der Eisenbahn im allein lohnenden Knotenpunktsverkehr. Daraus erklärt sich vorwiegend die schwere Krise der Bundesbahn.

Die deutschen Eisenbahnen haben seit jeher streng darauf geachtet, daß die unterste Regeltarifklasse unter allen Umständen die auf sie entfallenden vollen Selbstkosten deckt, die anderen Klassen darüber hinaus einen dem Wert und der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechend wachsenden Nutzen abwerfen. Aus diesem alten Grundsatz wird gern der Schluß gezogen, daß die Ausnahmetarife ihre vollen Kosten nicht decken und daß die Massengüter- und Schwergüter ihre billigen Beförderungspreise allein den weit über den Selbstkosten liegenden Frachtsätzen der obersten Tarifklassen verdanken. Diese Auffassung ist völlig irrig. Man übersah, daß der Wertstaffel, des Regeltarifs die Einzelsendung von 15 t zugrundeliegt. Solange die Einzelsendungen auch dem Wagenladungsverkehr das Gepräge gaben, hing die Beförderung geringwertiger Güter von der Anwendung des Werttarifsystems ab. Seitdem aber der über-



wiegende Teil der Massengüter in geschlossenen Zügen und Wagengruppen befördert wird, sind die Eisenbahnen bei der Durchführung der Massengütertransporte nicht mehr auf die Ueberschüsse des hochwertigen Güterverkehrs angewiesen.

Da die deutschen Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre gemeinwirtschaftlichen Pflichten gar nicht daran dachten, die Mengenstaffel entsprechend der sich aus der unterschiedlichen Auslastung ihrer Wagen, Züge und Zugteile ergebenden Selbstkostendegression allgemein und grundsätzlich anzuwenden, büßten die Versender von Kohlen und anderen geringwertigen Massengütern in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen den größten Teil des Vorteils, den diese Güter aus ihrer niedrigen Einstufung zogen, wieder ein. So kommt es, daß trotz der großen Spannung zwischen den Eckklassen A und G die Frachtsätze fast sämtlicher Massen- und Schwergüter überhöht sind.

Die heutigen Frachtsätze der untersten Tarifklassen nähern sich im Fall der Aufgabe der Güter in einzelnen Waggonen bedenklich den Durchschnittskosten der Bundesbahn. Beim AT 6 B 1 spielen aber die Einzelsendungen eine untergeordnete Rolle. Der allgemeine Kohlenausnahmetarif gewährt praktisch die Sätze der Tarifklasse G. Er ist kein Unterkostentarif, sondern sichert der Bundesbahn im Gegenteil hohe Ueberschüsse.

Die verschiedentlich erhobene Forderung nach Aufhebung des AT 6 B 1 ist nicht berechtigt. Da die Kohle ein reines Gewichtsverlustmaterial ist, beeinflussen die Bezugskosten für Kohle die Selbstkosten der revierfernen Fertigwarenindustrie noch stärker als die Rohstofffrachten. Materiell gesehen ist nicht die Tarifklasse G, sondern der AT 6 B 1 die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs. Im Vergleich zum AT 6 B 1 spielt die Wagenladungsklasse G eine untergeordnete Rolle. Die überragende Bedeutung des AT 6 B 1 für den industriellen Standort kommt darin zum Ausdruck, daß sein Aufkommen dasjenige des Regeltarifs nicht unwesentlich überschreitet. Die Wertstaffel würde den größten Teil ihrer dezentralisierenden Wirkung einbüßen, wenn im Binnenverkehr für Kohle die Frachtsätze der Tarifklasse F<sub>k</sub> bezahlt werden müßten.

Die Einbeziehung der Saarkohle in den AT 6 B 1 steht keineswegs in Widerspruch zu dem in § 10 des Abkommens über die Uebergangsbestimmungen verankerten Grundsatz, daß jede schwere Störung im Verkehrswesen vermieden werden muß. Dieser Verpflichtung unterliegt die Hohe Behörde ausschließlich bei der Erstellung direkter internationaler Tarife, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen werden, sowie bei ihren Entscheidungen über die Unterstützungstarife der Eisenbahnen.

Die ungünstigen Auswirkungen der ersten Etappe der Verkehrsbestimmungen für Kohle und Eisen auf die deutsche Binnenschifffahrt sollten aber in irgendeiner Weise ausgeglichen werden. Nur darf dies nicht auf dem Rücken der schwer notleidenden Bundesbahn erfolgen. Der Verfasser sieht nur den folgenden Ausweg aus den Schwierigkeiten. Die Hohe Behörde sollte zum Schutz der Binnenschifffahrt eine Staffelung der Zechenabgabepreise für Saarkohle anordnen. Würde die für Auslandskohle des Saarlandes vorgesehene Preiserhöhung auf Baden und Württemberg beschränkt bleiben, so wäre die Möglichkeit gegeben, die Saarkohle vorzugsweise solchen Teilen Bayerns zuzuführen, die nicht zum Einzugsgebiet des gebrochenen Verkehrs gehören. Die Berechnung unterschiedlicher Preise je nach Bestimmungsort würde allerdings den Grundsätzen des freien Marktes widersprechen. Die bevorstehende Kohlenschwemme wird aber die Hohe

Behörde ohnehin zwingen, die Methoden des „Dirigismus“ anzuwenden. Bei aller Anerkennung der Objektivität der Hohen Behörde bei der Durchführung der ersten Gruppe ihrer Verkehrsregelungen kann doch darüber kein Zweifel bestehen, daß ihre Maßnahmen die Bundesbahn härter als die Eisenbahnen der übrigen Mitgliedsstaaten getroffen haben. Im grenzüberschreitenden Verkehr der Länder der Montan-Union entfallen die längsten Strecken auf die Bundesbahn. Aus diesem Grunde sind die Frachtausfälle, die den beteiligten Eisenbahnverwaltungen im Gefolge der Beseitigung der sogenannten diskriminierenden Tarife erwachsen, bei der Bundesbahn am größten.

#### IV.

Sämtliche Ausnahmetarife für Kohle, Erz und Stahl bedürfen in Zukunft der Genehmigung der Hohen Behörde. Sie muß ihre Zustimmung erteilen, wenn diese Tarife mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehen. Es sind somit Ausnahmetarife für Güter der Montan-Union keineswegs grundsätzlich verboten.

Die Hohe Behörde erstrebt die Beseitigung von markt- und kostenverfälschenden Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohle- und Erzförderung sowie der Stahlerzeugung. Die Entscheidung über das Fortbestehen und die Neueinführung solcher Unterstützungstarife liegt ausschließlich bei der Hohen Behörde. Sie ist hierbei auf das Einverständnis der Regierung des betreffenden Mitgliedsstaates nicht angewiesen. Sie muß aber im Fall der Abänderung oder Aufhebung von Unterstützungstarifen Fristen bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden. Dem Machtbereich der Hohen Behörde sind indessen völlig entzogen sämtliche besonderen Ausnahmetarife, deren Einführung auf Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen zurückgeht.

Es wird den Leser befremden, daß hier die Auffassung vertreten wird, mit der Aufhebung irgendwelcher besonderer Ausnahmetarife für Kohle und Erz durch die Hohe Behörde sei kaum zu rechnen. Der Verfasser kennt nur zwei Kohlenausnahmetarife, die nicht Wettbewerbsmaßnahmen ihre Entstehung verdanken. Die Maximilianshütte in Sulzbach kann mit Recht darauf hinweisen, daß der AT 6 B 31, nach welchem sie jährlich rd. 500 000 t Ruhrkohle bezieht, überhaupt kein Unterkostentarif ist. Da der AT 6 B 31 nur eine Ermäßigung von 20 % gewährt, erzielt die Bundesbahn dank der Durchführung dieser Transporte in geschlossenen Zügen hierbei Ueberschüsse. Die Hohe Behörde wird die Gruben des Siegerlandes trotz ihrer hohen Selbstkosten kaum schließen. Der hier gewonnene Spat gehört zu den in Europa sehr begehrten Erzsorten. Die beiden Siegerländer Notstandstarife 7 B 3 und 6 B 30 bilden eine Einheit. Der AT 7 B 3 müßte mit wesentlich höheren Ermäßigungen ausgestattet werden, bestände nicht wegen des großen Bedarfs der Hütten am Fundort der Erze die Möglichkeit, die Waggonen in beiden Richtungen zu beladen. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß die Frachtvergünstigungen des AT 6 B 30 nur halb so groß wie diejenigen des AT 7 B 3 sind.

Vielfach begegnet man der Ansicht, die Ortschaften der beiden Küstenkohlentarife 6 B 11 und 14 seien seit der Errichtung der Montan-Union gefährdet. Selbst die Tarifexperten der Bundesbahn scheinen diese Befürchtungen zu teilen. Das ist darauf zurückzuführen, daß sie seit Jahren — u. E. völlig zu Unrecht — den Ortschaften der AT 6 B 11 und 14 Subventionscharakter zusprechen. Die Orts-



sätze der AT 6 B 11 und 6 B 14 wurden vor vielen Jahrzehnten zur Abwehr der Konkurrenz, welche die englische Kohle der westdeutschen Kohle im Küstengebiet bereitet, eingeführt. Ihnen lag ursprünglich die Seefracht England-Hamburg für Kohlen zugrunde. Ohne die Ortssätze dieser beiden Tarife würde der Anteil der Bundesbahn an der Versorgung Hamburgs und Schleswig-Holsteins mit Hausbrand- und Industriekohle verhältnismäßig gering sein. Die Bundesbahn nimmt mit den Ortssätzen der AT 6 B 11 und 6 B 14, wenn auch mit Rücksicht auf die Interessen der westdeutschen Kanalschifffahrt sehr unvollkommen, den Wettbewerb gegen den Hufeisenverkehr auf. Die beiden Tarife gewähren für Ortskohle gegenüber dem AT 6 B 1 nur eine Ermäßigung von 10 bis 30 %. Die westdeutsche Kanalschifffahrt und die Seeschifffahrt würden im Fall der Aufhebung der Ortssätze der Küstenkohlentarife auf Kosten der Bundesbahn ein sprunghaftes Ansteigen ihrer Kohlentransporte verzeichnen. Gleichzeitig würde aber die Aufhebung der Ortssätze der AT 6 B 11 und 14 die Kohlenversorgung des Flüchtlingslandes Schleswig-Holstein und Hamburgs wesentlich verteuern. Die Folgen für die ohnehin schwer um ihre Existenz ringende Industrie dieser beiden Länder wären unüberschärpbar. Nicht unerwähnt bleiben darf, daß die Ortssätze der beiden Küstenkohlentarife der Bundesbahn nicht unbeträchtliche Ueberschüsse sichern.

Die süd- und mitteldeutschen Vorkommen an eisenarmen Erzen verdanken Aufarbeitungsbereitungen der ehemaligen Reichsregierung ihre Erschließung. Wenn aber ihre Förderung auch nach dem letzten Kriege ständig gesteigert wurde, so deshalb, weil der europäischen Eisenindustrie hochwertige Eisenerze nur noch in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Bezeichnenderweise hat nicht Deutschland, sondern Großbritannien mit der Verhüttung geringwertiger heimischer Erze begonnen. Infolge des starken Ausbaus seiner Eisenindustrie kann Frankreich, dessen Minette-Gruben 1951 nur zwei Drittel der Fördermengen des Jahres 1929 erreichten, im günstigsten Fall jährlich 2 Mill. t lothringischer Minette nach Deutschland ausführen. Die Begünstigung und Unterstützung des deutschen Erzbergbaus ist keine Rückkehr zum nationalwirtschaftlichen Denken, sondern wegen der Knappheit an hochwertigen Eisenerzen in der ganzen Welt eine europäische Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland.

Wenn für 1 t Roheisen 3,3 t Erz und 1,3 t Koks erforderlich sind, so tut man gut daran, zwei Drittel der gefördertsten eisenarmen Erze an ihren Fundstätten und ein Drittel an den Kohlenlagern zu verhütten. Wird auf die Anwendung des Siemens-Martin-Verfahrens verzichtet und stehen keine hochwertigen Eisenerze aus dem Ausland zur Verfügung, so wird die Roheisen- und Rohstahlerzeugung im Erzgebiet doppelt so groß wie im Kohlenrevier sein.

Die Verwertung eisenarmer Erze ist nicht nur ein technisches, sondern zugleich ein verkehrspolitisches Problem. Wird die gesamte Förderung eines eisenarmen Erzreviers an Ort und Stelle verhüttet, so stellen die hohen Kohlenbezugskosten die Rentabilität der hier ansässigen Eisenindustrie in Frage. Die Eisenbahnen können den auf den Erzen liegenden Hochofen- und Stahlwerken nur dann die vorteilhaftesten Ausnahmetarife für Kohlen gewähren, wenn diese die Verpflichtung übernehmen, im rückläufigen Verkehr Erztransporte nach dem Kohlenrevier durchzuführen.

Nach Kurt Klag sind Wiederaufnahme der Minette-Lieferungen und Wiederaufnahme der Eisenerzeugung in Watenstedt die Grundbedingungen, die an den

Schuman-Plan gestellt werden müssen.<sup>6)</sup> Leider ist ein auch nur einigermaßenmäßig ausgelasteter Wechselverkehr Erz-Kohle zwischen dem Minneberg Revier und dem Ruhrgebiet heute nicht mehr durchführbar. Dagegen wird dank des Wiederaufbaues der zerstörten Anlagen der Hüttenwerke Watenstedt Salzgitter G. m. b. H. möglich sein, wenn auch im bescheideneren Rahmen, die Ziele näher zu kommen. Der Austauschverkehr zwischen dem Salzgitterrevier und dem Ruhrgebiet wird die Verhüttung dieser eisenarmen Erze in hohem Maß rentabel machen.

Aus diesem Grunde dürfte die Hohe Behörde die besonderen Ausnahmetarife für eisenarme Erze und die entsprechenden Kohlentarife gut heißen. Es darf nicht übersehen werden, daß der AT 6 B 33 für Kohle nach dem Salzgitterrevier und abgesehen vom AT 7 B 25 die Ausnahmetarife der Bundesbahn für eisenarme Erze Wettbewerbscharakter tragen. Sowohl bei den Doggererzen wie bei den Salzgittererzen kam es bereits zu einer Abstimmung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Den den direkten Bahnweg nach der Ruhr begünstigenden Ausnahmetarifen 7 B 26 und 7 B 35 stehen die Binnenumschlagstarife 7 U 4 und 7 U 6 gegenüber.

Die Ausfuhrsätze des AT 6 B 11 für Kohle und der AT 7 S 2 für ausländische Eisenerze gewähren den Ems- und Weserhäfen lediglich die Gleichstellung mit den Aufwendungen des gebrochenen Verkehrs der trockenen Ruhrzechen und Ruhrhütten mit Rotterdam. Auch den Seehafenausfuhrtarifen 8 S 1 für Eisen und 8 S 2 für Eisenwaren, Maschinen usw. liegen, was den Hinterlandverkehr in den deutschen Seehäfen mit den umstrittenen Gebieten anbelangt, ausschließlich die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Rheinweges nach Rotterdam zugrunde. Aus diesem Grunde können auch diese Ausnahmetarife die standortgemäßen Kosten der Ruhreisenindustrie und des deutschen Kohlenbergbaus gar nicht verfälschen.

## V.

Hat schon die erste Etappe der Verkehrsregelung der Hohen Behörde bei der Binnenschifffahrt eine starke Beunruhigung ausgelöst, so kann die Einführung der direkten internationalen Tarife zu einer ersten Krise der Rheinschifffahrt führen.

Die für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft aufzustellenden direkten internationalen Tarife sollen die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen. Dabei wird der Aufteilung der Frachten auf die beteiligten Verkehrsunternehmen nicht vorgegriffen. § 10 der Uebergangsbestimmungen sichert aber der luxemburgischen Eisenbahn wegen ihrer kurzen Strecken und des hohen Anteils der Montan-Union-Güter im Durchgangsverkehr eine Sonderbehandlung bei der Verrechnung der Einnahmen der beteiligten Eisenbahnen aus den kommenden Verbandstarifen zu. Die Hohe Behörde ist ausdrücklich verpflichtet, bei der Durchführung der die direkten Tarife betreffenden Maßnahmen jede schwere Störung im Transportwesen zu vermeiden.

Wie für die Harmonisierung ist auch für die durchgerechneten Tarife eine Vorbereitungszeit von 2 Jahren gesetzt. Während aber die Abstimmung der Binnentarife aufeinander ohne das Einverständnis der Regierungen von der Hohen Behörde überhaupt nicht durchgeführt werden kann, treten die direkten internationalen Tarife spätestens 2 1/2 Jahre nach Errichtung des gemeinsamen Marktes in Kraft.

<sup>6)</sup> Ordnung und Planung im Ruhr-Raum, Kurt Klag, „Die Eisen- und Stahl-Industrie“, Dortmund 1951, Seite 51.



Bisher wurden die Eisenbahntarife an den Grenzen „gebrochen“, d. h. der Tarif der fremden Eisenbahn beginnt mit einer relativ hohen Anfangsstaffel. Die künftigen direkten internationalen Tarife werden ohne diesen Bruch bis zum Endpunkt durchgerechnet. Die Tarife des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedsstaaten werden somit auf Grund einer einheitlichen Entfernungsstaffel für die gesamte Strecke gebildet. Damit entfällt nicht nur die bisher übliche Unterbrechung der Entfernungsstaffel, sondern es wird zugleich eine Abfertigungsgebühr gespart. Die Folge ist eine Beschleunigung und eine wesentliche Verbilligung des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedstaaten.

Die Durchrechnung der direkten internationalen Tarife greift bereits in das Gebiet der Harmonisierung hinüber. Aus diesem Grunde müssen die direkten Tarife und die Harmonisierungsmaßnahmen gemeinsam dargestellt werden. Die Bundesbahn berechnet für sämtliche Kohlensorten ohne Rücksicht auf ihren unterschiedlichen Wert (z. B. Steinkohlen und Braunkohlen) die gleichen Frachttarife. Der französische Eisenbahntarif nennt für Koks höhere Frachtsätze als für Steinkohlen. Belgien hat besondere Frachten für Hausbrand- und Industriekohle, unterscheidet also nach der Verwendung. Vor Anwendung der neuen direkten internationalen Tarife müssen sich somit die beteiligten Eisenbahnverwaltungen darüber einigen, ob die verschiedenen Kohlensorten und -arten in eine Klasse kommen sollen oder nicht.

Völlig offen ist die Frage, auf welcher Grundlage die Durchrechnung der dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten dienenden Tarife erfolgen soll. Gelegentlich ist behauptet worden, daß an die Stelle der bisher üblichen Unterbrechung der Entfernungsstaffel ein einheitlich durchgerechneter Tarif mit gleichmäßig fallender Staffel treten wird. Das erscheint dem Verfasser unwahrscheinlich. Verschiedene Eisenbahnen schonen zwar die nahen Entfernungen. Immer weisen aber die ersten Entfernungsstufen mit Rücksicht auf die Kosten die höchsten  $t \cdot km$ -Sätze auf. Im übrigen wird in jedem Lande eine andere Entfernungsstaffel angewandt. Einige Eisenbahnen bekennen sich zum Grundsatz der gleichen Entfernungsstaffel für sämtliche Klassen. In anderen Ländern ist die vertikale Staffel verschieden stark und verläuft unregelmäßig. Es gibt Eisenbahnen, deren Ausnahmetarife eine andere Entfernungsstaffel als der Regeltarif aufweisen und deren Frachtsätze völlig unregelmäßig gebildet sind. Es bedarf somit einer in den Bereich der Harmonisierung fallenden Entscheidung darüber, welche Entfernungsstaffel bei den neuen Tarifen zur Anwendung kommen soll. Unter Umständen entschließt man sich zum Einsatz eines völlig neuen Frachtsatzzeigers für Kohle und Erz. Wird im Binnenverkehr die bisherige Entfernungsstaffel beibehalten, so führt dies aber zu Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der Industrien der Montan-Union. Man denke an die Beteiligung der Eisenindustrie des Minette-Reviers an der Versorgung der Bundesrepublik mit Walzeisen.

Da in Deutschland die meiste Kohle, in Frankreich das meiste Erz anfällt, wäre es naheliegend, den durchgerechneten Kohlentarifen die Staffel des AT 6 B 1 und den Erztarifen die Staffel des entsprechenden französischen Binnentarif für Minette zugrunde zu legen. Die Franzosen werden indessen die Entfernungsstaffel ihrer Eisenbahn durchzusetzen versuchen. Die französischen Eisenbahnen belasten die Nahentfernungen wesentlich stärker als die Bundesbahn. Bei diesen Entfernungsstufen ist der französische Gütertarif kostenwahrer als der deutsche. Dagegen sind in Frankreich die  $t \cdot km$ -Sätze bei den weiten Entfernungen

höher als in Deutschland. Vom französischen Standpunkt hat dies zwei Vorteile. Beim Minette-Versand ins Ausland erzielen die französischen Bahnen hohe Nettofrachten. Beim Kohlenbezug aus Deutschland befinden sich die französischen Bahnen am Ende eines relativ langen Transportweges. Die überhöhten Tarifsätze des französischen Kohlentarifs bei den weiten Entfernungen verringern aber die unvermeidbaren Frachtausfälle der SNCF. Ob die lothringische Grubeisenindustrie mit einer solchen sie bei der Ruhrkohlenversorgung benachteiligenden Regelung einverstanden sein wird, ist allerdings fraglich.

Die Durchrechnung im Kohlenverkehr Ruhrgebiet—Italien berührt die Interessen der Schweizerischen Bundesbahn. Ohne ihr Einverständnis lassen sich in dieser Relation direkte internationale Tarife, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und degressiven Charakter tragen, überhaupt nicht erstellen.

Die Verbilligung des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedsstaaten wird sich nach Meinung des Verfassers zwangsläufig auf den gesamten internationalen Verkehr ausdehnen. Alle europäischen Bezieher von Kohlen aus Ländern der Montan-Union werden darauf bestehen, daß auch sie in den Genuß der direkten Tarife mit einheitlicher Entfernungsstaffel gelangen. Aus diesem Grunde werden die Eisenbahnen Oesterreichs, der Schweiz und der nordischen Länder ihrem Widerstand gegen die neuen durchgerechneten Tarife sehr bald aufgeben müssen. Auch die internationale Seeschifffahrt bleibt von den direkten internationalen Tarifen der Montan-Union keineswegs unberührt. Die erhebliche Senkung der Kohlenbeförderungspreise des geschlossenen Bahnweges von der Ruhr nach allen freien Ländern des europäischen Kontinents führt notwendig zu einem Druck auf die Seefrachten. Man denke nur an die umfangreiche Ruhrkohlenausfuhr über die Benelux-Häfen, Emden, die Unterweserhäfen und Lübeck.

Erweist sich die Seeschifffahrt wegen der kommenden direkten internationalen Tarife für Kohle, Erz und Stahl dem Wettbewerb des trockenen Ausfuhrweges nicht mehr gewachsen, so werden die nordwesteuropäischen Kohlenausfuhrhäfen schwerste Verkehrsverluste erleiden. Durchgehende Tarife, welche die seewärtige Ausfuhr von Roh- und Walzeisen aus Lothringen und dem Saarland begünstigen, kommen Antwerpen und den französischen Seehäfen sehr viel stärker als Rotterdam und Amsterdam zugute, da sich letztere so gut wie ausschließlich auf den Rheinweg stützen.

Unter diesen Umständen sind die Auswirkungen der durchgerechneten internationalen Tarife auf die Binnenschifffahrt heute noch gar nicht abzuschätzen. Es ist keineswegs ausgeschlossen, daß infolge der beträchtlichen Verbilligung des geschlossenen Bahnweges im internationalen Verkehr die gesamte Frachtlage der Binnenschifffahrt aus dem Gleichgewicht gebracht wird. Am stärksten wird zweifellos der Oberrhein-Verkehr durch die Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen dem kombinierten Rhein-Bahnweg und dem direkten Schienenweg in Mitleidenschaft gezogen. Es wäre aber töricht zu glauben, daß sich die Wirkung der Durchrechnung der Bahntarife etwa auf den gebrochenen Erz-Kohlenverkehr Straßburgs mit Lothringen beschränken wird. Die Folgen der direkten internationalen Tarife der Hohen Behörde werden im Fall ihrer Ausweitung auf den ganzen europäischen Verkehr für die gesamte Rheinschifffahrt, u. U. selbst für die westdeutsche Kanalschifffahrt sehr schwer sein.

Angesichts der ihr drohenden Existenzgefährdung wird die Binnenschifffahrt durchaus zu Recht verlangen, daß die Hohe Behörde Maßnahmen anwendet, durch die jede schwere Störung im Transportwesen verhindert wird. Niemand



weiß aber, welcher Art diese Maßnahmen sein sollen. Fest steht für den Verfasser nur, daß die bereits von Vertretern der Binnenschifffahrt erhobene Forderung nach ausgleichenden Zuschüssen und Ablauftarifen für die ohnehin mit der Hypothek des längsten Weges belastete Bundesbahn völlig undiskutabel ist.

Allein im Fall der Durchrechnung der direkten internationalen Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr der Mitgliedsstaaten rechnet die Bundesbahn mit Frachtausfällen von jährlich mindestens 40 Mill. DM. Nehmen die durchgerechneten direkten internationalen Tarife indessen die vom Verfasser erwartete Entwicklung, d. h. werden sie im gesamten internationalen Verkehr der westeuropäischen und nordischen Länder angewandt, so wird sich diese Summe ganz beträchtlich erhöhen. Legt man den Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der Bundesbahn, die Pflicht auf, im Interesse der Aufrechterhaltung des Gleichgewichts zwischen dem geschlossenen Bahnweg und dem gebrochenen Verkehr entsprechende Binnenumschlagstarife einzuführen, so würde zwar die Binnenschifffahrt vom Druck der durchgerechneten Tarife auf ihre Schiffsfrachten befreit, die Last der Eisenbahnen bei unverändertem Verkehrsaufkommen aber würde untrüglich gesteigert werden. Das ist kein Weg, um ernste Schwierigkeiten im gesamten Transportwesen zu vermeiden. Der Verfasser sieht noch keinen Ausweg aus dem Dilemma.

Die aus den direkten internationalen Tarifen für Kohle und Stahl den Verkehrsträgern drohenden Gefahren haben bereits zu einer verstärkten Zusammenarbeit der westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen geführt. Gemeinsam wird von ihnen geprüft, wie weit bei aller Würdigung der Absichten der Montan-Union die Frachtopfer der einzelnen Eisenbahnen gehen können. Es steht jedenfalls die Gesamtheit der Bahnen der Hohen Behörde als Partner gegenüber. Wünschenswert wäre die Errichtung einer engen Arbeitsgemeinschaft zwischen den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt. Nur so wird es möglich sein, allzugroße Belastungen der Verkehrsträger durch die Montan-Union abzuwehren.

Die schwierigste Frage ist zweifellos die Abstimmung der Kohlen-, Erz- und Eisenfrachten aller Vertragsstaaten aufeinander. Die Harmonisierung erstreckt sich auch auf die Beförderungsbedingungen. Bei letzteren ist insbesondere an die Einstufung von Kohle, Erz und Stahl in die Tarife der Montan-Union-Länder zu denken. Das Endziel sind sicherlich einheitliche Frachten im gesamten Bereich der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Bislang galten bei der Bundesbahn für Erz viel niedrigere Frachten als für Kohle. Das entspricht sowohl dem Prinzip der Belastbarkeit, als auch den unterschiedlichen Kosten bei der Beförderung dieser beiden Güter. Die französischen Tarife begünstigen demgegenüber die Kohle stärker als das Eisenerz. Wer wird sich durchsetzen?

Der Bezug ausreichender Mengen Ruhrkohle zu möglichst niedrigen Frachtsätzen ist für die seit dem Kriege modernisierte und aus nationalwirtschaftlichen Gründen stark ausgebaute lothringische Eisenindustrie eine Lebensfrage. Hieraus erklärt sich das große Interesse Frankreichs an günstigen Beförderungspreisen für Kohlen und Koks aus dem Ruhrgebiet nach dem Minette-Revier. Dagegen hätten die Franzosen kaum etwas dagegen einzuwenden, daß die Bundesbahn zwecks Hereinholung künftiger Frachtausfälle bei der Belieferung Lothringens mit Hüttenkoks und Koks Kohle ihre Minettefrachten kräftig anheben würde; erleidet doch die Ruhreisenindustrie im Fall der Verhüttung von Minette hierdurch eine Verteuerung ihrer Produktionskosten.

Bei den Maßnahmen der Harmonisierung sind u. a. die Selbstkosten zu berücksichtigen. Der Hinweis auf die Selbstkosten entspringt keiner Rücksichtnahme auf die Verkehrsträger, sondern bezweckt die Senkung der Frachtsätze für Kohle und Stahl insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Es ist zu erwarten, daß die Hohe Behörde bei den Eisenbahnverwaltungen darauf drängen wird, daß diese bei der Tarifbildung von Kohle, Erz und Stahl weitestgehend die Mengensätze anwenden werden. Die Hohe Behörde wird entscheidenden Wert darauf legen, daß die Bundesbahn bei der Belieferung des Minette-Reviers mit Kohlen und Koks Frachtsätze erstellt, die ihre bei der Durchführung dieser Transporte entstehenden Kosten nur um ein Geringes übersteigen. Für Deutschland würde das einen grundlegenden Wandel der Eisenbahngütertarifpolitik bedeuten.

## VI.

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Montan-Union-Vertrages hinsichtlich der Tarifregelung für Kohle, Erz und Stahl bleibt die Verkehrspolitik den Mitgliedsstaaten überlassen. Das gleiche gilt für Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern. Schließlich können die einzelnen Regierungen selbständig Änderungen der Frachten zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichtes der Transportunternehmen vornehmen. Diese in Artikel 70 enthaltenen Bestimmungen dürfen aber nicht über den Umfang der Eingung der nationalen Verkehrspolitik hinwegtäuschen. Die Tarifhoheit für Kohle, Erz und Stahl ist zwar nicht restlos, aber weitestgehend auf die Hohe Behörde übergegangen. Wie stark dieser Eingriff ist, beleuchten folgende Zahlen:

Vom öffentlichen Güterverkehr der Bundesbahn entfielen 1951 der Menge nach 39,6 %, tkm-mäßig sogar 43,5 % auf die Kohlentransporte. Die Güter der Montan-Union (Kohle, Erz und Stahl) sind, mengenmäßig gesehen, schätzungsweise mit rd. 50 % am frachtpflichtigen Güterverkehr der Bundesbahn beteiligt. Auch das Schwergewicht der Ausnahmetarife liegt bei Kohle und Erz.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der Binnenschifffahrt. Der Anteil der Kohlen am Güterverkehr der deutschen Binnenwasserstraßen betrug bereits 1951 34,9 %. Kohle und Erz zusammen erzielten im gleichen Jahr eine Quote von 48,7 %. Wesentlich stärker noch sind Kohle und Erz am Verkehrsaufkommen der Rheinschifffahrt beteiligt. Ende 1952 beanspruchte allein die Kohle rd. 50 % der gesamten Beförderungsmengen der Rheinschifffahrt.

Es wurde schon auf den mit aller Sicherheit zu erwartenden schweren Druck der Hohen Behörde auf die Beförderungspreise für Kohle, Erz und Stahl hingewiesen. Da 1951 von den Einnahmen der Bundesbahn aus ihrem Wagenladungsverkehr 43,8 % allein auf Kohlen entfielen, sind gefährliche Rückwirkungen auf die Gestaltung der Frachtsätze der übrigen Tarife der Bundesbahn unvermeidbar. Die Ertragsverminderung der Bundesbahn kann zu tiefgreifenden Veränderungen ihres gesamten Tarifgefüges und ihrer gesamten Tarifpolitik führen.

Niemand kann die Hohe Behörde daran hindern, kraft der ihr verliehenen Verkehrsautonomie die französische Eisenbahngütertarifpolitik zur Grundlage der Frachtsatzbildung für Kohle, Erz und Stahl zu machen. Da auch die Harmonisierung, d. h. die Abstimmung der in den einzelnen Mitgliedsstaaten angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aufeinander, zu den Aufgaben der Hohen Behörde gehört, lassen sich etwaige stark kostenorientierte Tarife auf die Dauer kaum auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränken. Anders als die Einführung von direkten internationalen Tarifen hängt allerdings die Durchführung von Maßnahmen der Harmonisierung vom Einverständnis der Mit-



gliedsstaaten ab. Dennoch ist die Befürchtung nicht einfach von der Hand zu weisen, daß die Tarifregelung für Kohle, Erz und Stahl die Bundesbahn eines Tages zur teilweisen Aufgabe ihres gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs zwingen könnte.

Sollte die Tarifbildung der Hohen Behörde wesentlich von derjenigen der Bundesbahn abweichen, so könnte von einer einheitlichen Eisenbahngütertarifpolitik in der Bundesrepublik nicht mehr die Rede sein. Ein Nebeneinander von zwei Gütertarifsystemen ist aber für jedes Land untragbar. Nach Meinung des Verfassers kommt es in den sechs Mitgliedstaaten in nicht zu ferner Zukunft zwangsläufig zur Anwendung eines einheitlichen Eisenbahngütertarifsystems, in das sich die Tarife der Hohen Behörde für Kohle, Erz und Stahl organisch einfügen werden. Für die deutsche Raumordnung und die Binnenschifffahrt ist es aber eine Schicksalsfrage, ob die kommenden europäischen Eisenbahngütertarife wie in Frankreich sehr stark auf den Selbstkosten des einzelnen Beförderungsfalls aufgebaut werden, oder ob sich die übrigen Vertragsstaaten entschließen werden, das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem der Bundesbahn zu übernehmen. Die Verpflichtung der Bundesbahn von ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben würde einer Revolutionierung des deutschen Wirtschaftslebens gleichkommen und die Existenzgrundlagen der deutschen Binnenschifffahrt erschüttern. Höchstwahrscheinlich dürften sich die beteiligten Regierungen und die Hohe Behörde auf eine Kompromißlösung einigen. Auch diese wird sich aber auf die Raumordnung und die Binnenschifffahrt ungünstig auswirken.

Die Verkehrsmaßnahmen der Hohen Behörde werden auch die Frachtenbildung und die Ertragslage der Binnenschifffahrt stark beeinflussen. Sehr wahrscheinlich ist eine Aenderung des gegenwärtigen Kräfteverhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Diese sollte aber, wenn nur irgend möglich, vermieden werden.

Man beginnt immer mehr einzusehen, daß die Verkehrsbedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete zu den heutigen Beförderungspreisen und die Durchführung der übrigen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Bundesbahn ohne die hohen Einnahmen aus dem Knotenpunktenverkehr völlig unmöglich ist. Gelingt es nicht, die Betätigungsmöglichkeiten des Güterfernverkehrs im Knotenpunktenverkehr wesentlich einzuschränken, und legt man sich nicht im Kanalbau Zurückhaltung auf, so bleibt nichts anderes übrig, als den gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarif aufzugeben. Die Folge wäre eine verstärkte Ballung der Wirtschaft und eine starke Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen den drei binnenländischen Verkehrsträgern.

Die Selbstkostenstruktur der französischen und der deutschen Eisenbahnen weicht nicht wesentlich voneinander ab. Es muß daher angenommen werden, daß der französischen Schwerindustrie und den französischen Mitgliedern des Verkehrssachverständigen-Ausschusses keineswegs unbekannt ist, daß die Bundesbahn bei der Belieferung des Minette-Reviers mit Hüttenkohle und Koks Ueberschüsse erzielt.

Aus diesem Grunde ist der Verfasser davon überzeugt, daß die Hohe Behörde in naher Zukunft darauf drängen wird, daß bei der Frachtsatzbildung der spätestens in 2 1/2 Jahren einzuführenden durchgerechneten Tarife die Mengenstaffel angewandt wird. Sollte es hierzu kommen, so kann diese Maßnahme nicht auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten beschränkt werden. Sämtliche europäischen Bezieher von Gütern der europäischen Montan-

Union werden für sich das gleiche Recht in Anspruch nehmen. Kommt die wine ins Rollen, so wird sich im internationalen Verkehr der Gedanke der durch gerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel sehr schnell für andere Güter als Kohle, Erz und Stahl durchsetzen. Die Mittel der Bundesbahn zur Finanzierung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben werden dann trächtlich zusammenschrumpfen. Nicht übersehen werden dürfen die dann Rheinschifffahrt verstärkt drohenden Gefahren. Es kommt in diesem Fall gleich zu einer erheblichen Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen kontinentalen Seehäfen. Hauptnutznießer einer solchen Entwicklung dürfte werpen sein, während die sich so gut wie ausschließlich auf die Rheinschifffahrt stützenden Häfen Rotterdam und Amsterdam Verkehrsverluste erleiden würden. Die deutschen Seehäfen würden die durchgerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel für sich in Anspruch nehmen, ohne hieraus indessen viel Nutzen wie Antwerpen zu ziehen. Sehr viel stärker wären sie an der Anwendung der Mengenstaffel bei allen Seehafentarifarten interessiert. Auch die Entwicklung ließe sich auf die Dauer nicht aufhalten. Die Binnenschifffahrt immer noch der Auffassung, daß die Seehafentarife die Betriebsrechnung der Bundesbahn belasten. In Wirklichkeit erzielt die Bundesbahn aber bei den meisten Seehafentarifarten wegen der Nichtanwendung der Mengenstaffel erhebliche Ueberschüsse. Binnenschifffahrt und Kraftwagen sind die Nutznießer der Nichtanwendung der Mengenstaffel bei der Tarifbildung sämtlicher Seehafenausnahmetarife, abgesehen von den Ausfuhrsätzen des AT 6 B 11 und des AT 7 S 2. Die Frachtsätze der meisten Seehafentarifarten sind trotz der relativ hohen Frachtermäßigungen, die sie gewähren, überhöht. Die deutschen Seehäfen sind nicht Nutznießer des deutschen Eisenbahngütertarifsystems, sondern leisten einen Beitrag zur Finanzierung des Lastenausgleichs, den die Bundesbahn zugunsten der Wirtschaft der rohstoff- und brennstoffarmen Räume durchführt.

Der Verfasser bekennt sich im Interesse der wirtschaftsschwachen Gebiete und der dezentralisierten Zweige der Fertigwarenindustrie insbesondere der peripheren Räume mit Nachdruck zur Fortsetzung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik. Es darf auch nicht die europäische Binnenschifffahrt das Schicksal der amerikanischen Flußschifffahrt erleiden. Aus diesem Grunde möchte er wünschen, daß sich die Hohe Behörde bei der Tarifbildung für Kohle, Erz und Stahl der bewährten Methoden der deutschen Eisenbahngütertarifpolitik bedienen wird. Nur so werden gefährliche Störungen im Wirtschaftsleben der Länder der europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und eine ernste Krise der europäischen Binnenschifffahrt vermieden.



## Grenzen der Koordinierung der Verkehrsmittel

auf Grund der Ermittlung der vollen Selbstkosten, gezeigt an dem Beispiel der Erfassung der dem Kraftwagen anrechenbaren Straßenkosten und ihrer Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien.

(Ein Beitrag zur Problematik der kostengerechten Fiskalbelastung)

Von Dr. Günther Vogels, Bonn

### Vorbemerkung

Die nachstehend aufgeführte Abhandlung befaßt sich mit zwei eng miteinander verbundenen Fragen:

1. In welchem Umfang sollen die finanziellen Lasten des Straßenbaues vom motorisierten Straßenverkehr getragen werden?
2. Wie sollen diese auf die verschiedenen Fahrzeugarten verteilt werden?

Die Beantwortung dieser beiden Fragen ist sowohl für die Finanzierung unseres zukünftigen Straßenbaues als auch für die Ermittlung der vollen Selbstkosten des Kraftverkehrs von großer Bedeutung.

Die Fragen enthalten einmal ein fiskalisches Problem. Nach welchen Gesichtspunkten soll die Besteuerung des Kraftverkehrs erfolgen? Ist die vieldiskutierte kostengerechte Fiskalbelastung erwünscht und durchführbar?

Sodann beinhalten sie ein betriebswirtschaftliches Problem. Lassen sich die Straßenkosten ihrer Verursachung gemäß auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien verteilen? Dies Problem ergibt sich im Rahmen der Selbstkostenermittlung im Kraftverkehr.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt in der theoretischen Behandlung der zur Diskussion stehenden Fragen. Die praktischen Untersuchungen sind vor mehreren Jahren durchgeführt worden. Das verwandte Zahlenmaterial ist infolgedessen in einzelnen Teilen überholt. (Der Kfz-Bestand ist z. B. in den letzten beiden Jahren um 50 % gestiegen.) Das in Ansatz gebrachte Verfahren, die Kosten kausal nach straßenbautechnischen Gesichtspunkten zu verteilen, bedarf in jedem Falle einer Erweiterung und einer Verbesserung. Dies hat jedoch erst dann Sinn, wenn eine Aufteilung der Straßenkosten nach Kostenarten und Kostenstellen vorliegt.

### I.

Wer die verkehrswirtschaftliche Literatur der beiden letzten Jahre durchblättert, der wird die erfreuliche Tatsache feststellen können, daß die Abhandlungen, die sich mit der Problematik der Koordinierung der Verkehrsmittel befassen, ihren „globalen“ Charakter verloren haben und sich mehr und mehr mit den einzelnen, der so überaus zahlreichen, vielfach sehr verwickelten Teilprobleme beschäftigen. Es ist ebenso erfreulich, daß sich die Einsicht Bahn gebrochen hat, daß wir mit theoretischen Erörterungen allein nicht weiterkommen, sondern alles tun müssen, um sie nunmehr mit konkreten Zahlen zu belegen und zu untermauern. In die-

Union werden für sich das gleiche Recht in Anspruch nehmen. Kommt die wine ins Rollen, so wird sich im internationalen Verkehr der Gedanke der gerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel sehr schnell für andere Güter als Kohle, Erz und Stahl durchsetzen. Die Mittel der Bundesbahn zur Finanzierung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben werden dann trächtlich zusammenschrumpfen. Nicht übersehen werden dürfen die dann Rheinschiffahrt verstärkt drohenden Gefahren. Es kommt in diesem Fall gleich zu einer erheblichen Verschiebung des Kräfteverhältnisses zwischen kontinentalen Seehäfen. Hauptnutznießer einer solchen Entwicklung dürfte sein, während die sich so gut wie ausschließlich auf die Rheinschiffahrt stützenden Häfen Rotterdam und Amsterdam Verkehrsverluste erleiden würden. Die deutschen Seehäfen würden die durchgerechneten direkten internationalen Tarife mit Mengenstaffel für sich in Anspruch nehmen, ohne hieraus indessen viel Nutzen wie Antwerpen zu ziehen. Sehr viel stärker wären sie an der Anwendung der Mengenstaffel bei allen Seehafentarifen interessiert. Auch diese Entwicklung ließe sich auf die Dauer nicht aufhalten. Die Binnenschiffahrt immer noch der Auffassung, daß die Seehafentarife die Betriebsrechnung der Bundesbahn belasten. In Wirklichkeit erzielt die Bundesbahn aber bei der meisten Seehafentarifen wegen der Nichtanwendung der Mengenstaffel echte Ueberschüsse. Binnenschiffahrt und Kraftwagen sind die Nutznießer der Nichtanwendung der Mengenstaffel bei der Tarifbildung sämtlicher Seehafenausnahmetarife, abgesehen von den Ausfuhrsätzen des AT 6 B 11 und des AT 7 S 2. Die Frachtsätze der meisten Seehafentarife sind trotz der relativ hohen Frachtmäßigungen, die sie gewähren, überhöht. Die deutschen Seehäfen sind nicht Nutznießer des deutschen Eisenbahngütertarifsystems, sondern leisten einen Beitrag zur Finanzierung des Lastenausgleichs, den die Bundesbahn zugunsten der Wirtschaft der rohstoff- und brennstoffarmen Räume durchführt.

Der Verfasser bekennt sich im Interesse der wirtschaftsschwachen Gebiete und der dezentralisierten Zweige der Fertigwarenindustrie insbesondere der peripheren Räume mit Nachdruck zur Fortsetzung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik. Es darf auch nicht die europäische Binnenschiffahrt das Schicksal der amerikanischen Flußschiffahrt erleiden. Aus diesem Grunde möchte er wünschen, daß sich die Hohe Behörde bei der Tarifbildung für Kohle, Erz und Stahl der bewährten Methoden der deutschen Eisenbahngütertarifpolitik bedienen wird. Nur so werden gefährliche Störungen im Wirtschaftsleben der Länder der europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und eine ernste Krise der europäischen Binnenschiffahrt vermieden.



## Grenzen der Koordinierung der Verkehrsmittel

auf Grund der Ermittlung der vollen Selbstkosten, gezeigt an dem Beispiel der Erfassung der dem Kraftwagen anrechenbaren Straßenkosten und ihrer Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien.

(Ein Beitrag zur Problematik der kostengerechten Fiskalbelastung)

Von Dr. Günther Vogels, Bonn

### Vorbemerkung

Die nachstehend aufgeführte Abhandlung befaßt sich mit zwei eng miteinander verbundenen Fragen:

1. In welchem Umfang sollen die finanziellen Lasten des Straßenbaues vom motorisierten Straßenverkehr getragen werden?
2. Wie sollen diese auf die verschiedenen Fahrzeugarten verteilt werden?

Die Beantwortung dieser beiden Fragen ist sowohl für die Finanzierung unseres zukünftigen Straßenbaues als auch für die Ermittlung der vollen Selbstkosten des Kraftverkehrs von großer Bedeutung.

Die Fragen enthalten einmal ein fiskalisches Problem. Nach welchen Gesichtspunkten soll die Besteuerung des Kraftverkehrs erfolgen? Ist die vieldiskutierte kostengerechte Fiskalbelastung erwünscht und durchführbar?

Sodann beinhalten sie ein betriebswirtschaftliches Problem. Lassen sich die Straßenkosten ihrer Verursachung gemäß auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien verteilen? Dies Problem ergibt sich im Rahmen der Selbstkostenermittlungen im Kraftverkehr.

Der Schwerpunkt der Arbeit liegt in der theoretischen Behandlung der zur Diskussion stehenden Fragen. Die praktischen Untersuchungen sind vor mehreren Jahren durchgeführt worden. Das verwandte Zahlenmaterial ist infolgedessen in einzelnen Teilen überholt. (Der Kfz-Bestand ist z. B. in den letzten beiden Jahren um 50 % gestiegen.) Das in Ansatz gebrachte Verfahren, die Kosten kausal nach straßenbautechnischen Gesichtspunkten zu verteilen, bedarf in jedem Falle einer Erweiterung und einer Verbesserung. Dies hat jedoch erst dann Sinn, wenn eine Aufteilung der Straßenkosten nach Kostenarten und Kostenstellen vorliegt.

### I.

Wer die verkehrswirtschaftliche Literatur der beiden letzten Jahre durchblättert, der wird die erfreuliche Tatsache feststellen können, daß die Abhandlungen, die sich mit der Problematik der Koordinierung der Verkehrsmittel befassen, ihren „globalen“ Charakter verloren haben und sich mehr und mehr mit den einzelnen, der so überaus zahlreichen, vielfach sehr verwickelten Teilprobleme beschäftigen. Es ist ebenso erfreulich, daß sich die Einsicht Bahn gebrochen hat, daß wir mit theoretischen Erörterungen allein nicht weiterkommen, sondern alles tun müssen, um sie nunmehr mit konkreten Zahlen zu belegen und zu untermauern. In die-

sem Sinne hat der Bundesminister für Verkehr einen Ausschuß ins Leben gerufen, der sich mit einem der wichtigsten Fragenkomplexe, der Ermittlung der vollen Selbstkosten der Verkehrsmittel befaßt, deren Ergebnisse ja eine tragenden Grundpfeiler zukünftiger Verkehrspolitik werden sollen.

Der Vortrag, den der Geschäftsführer dieses Ausschusses, P. H. Therstappen auf der Mosbacher Tagung hielt,<sup>1)</sup> läßt keinen Zweifel daran, daß die Aufgabe sehr ernst nimmt und darauf bedacht ist, sehr sorgfältig und gründlich zu arbeiten. Darüber hinaus darf man dem Vortragenden dafür dankbar sein, daß er in Offenheit die großen Schwierigkeiten aufzeichnete, die es zu bewältigen gilt, und daß er darauf hinwies, daß wir uns noch eine gute Weile erdulden müssen, ehe wir schlüssige Gesamtergebnisse erfahren werden. Je gewisser er auch nur in geringem Maße mit der zur Diskussion stehenden Materie vertraut ist, weiß, daß sich eine derartige Aufgabe nicht von heute auf morgen lösen läßt. Ihre Ergebnisse stellen auch keine Patentlösung dar, die uns in Zukunft eine schwerwiegende verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Entscheidung erspart. Sie kann es nicht, weil die Kosten der Verkehrsmittel nicht alleinigen Grundlage, sondern nur Richtschnur für verkehrspolitische Maßnahmen auf Gebiete der Tarifierung, der Investition, der Verkehrssteuern usw. sein können. Für eine Reihe von Entscheidungen, wie etwa: gemeinwirtschaftliches Tarifsystem oder nicht, Erhaltung der Partikuliere usw. vermögen sie uns ohne eine keine oder nur eine geringe Stütze zu sein. Schließlich ist die Nutzenwendigkeit der Selbstkostenberechnung soweit Beschränkungen unterworfen, als sie ihre Grenzen hat. Wer glaubt, daß wir zu eindeutigen Lösungen oder einfachsten Kostenschnittpunkten kommen, wird enttäuscht werden. Dafür sind die Dinge zu komplex. Wir stoßen nicht nur auf fast alle Schwierigkeiten, die ein betrieblicher Vergleich oder ein Leistungsvergleich irgendwelcher Art von Betrieben mit sich bringen kann,<sup>2)</sup> sondern wir haben darüber hinaus mit einer Anzahl von Schwierigkeiten sowohl organisatorischer, rechentechnischer als auch methodischer Art zu kämpfen, die für die verkehrliche Kostenrechnung besonders charakteristisch sind. Dies ist einmal der Tatbestand, daß die Kosten über einen weiten Raum anfallen, sodann, daß sich jeder Beförderungsakt an dem beförderten Gewicht mal der zurückgelegten Strecke zusammensetzt. Dies macht die Anwendung der tonnenkilometrischen Leistung als Leistungseinheit notwendig. Da die beiden Faktoren dieser Größe, Gewicht und Weg, veränderlich und im Endergebnis wechselseitig austauschbar sind, führt die Anwendung dieser Kostenbezugsgröße zwangsläufig zu mehrdeutigen Lösungen. Diese sind umso differenzierter, je weniger es gelingt, die Schwankungsbreiten eines der beiden Faktoren, praktisch das Gewicht, weitgehend konstant zu halten. Zu vielen möglichen Resultaten führt auch der Tatbestand, daß die Verkehrsmittel einen ausgesprochenen Fix-Kosten-Charakter tragen, der bekanntlich die Verrechnung der Kosten auf die einzelnen Leistungseinheiten so außerordentlich erschwert. Die Selbstkosten je Leistungseinheit sind infolge des hohen Anteils an konstanten Kosten naturgemäß stark vom Leistungsniveau abhängig, das wiederum von

<sup>1)</sup> Verkehr als öffentliche Aufgabe, Hauptvorstand der Gewerkschaft OeTV, Stuttgart 1952.

<sup>2)</sup> Hier vor allem völlig unterschiedliche Organisationsformen, unterschiedliche Finanzierungs-methoden, unterschiedliche Kostenstruktur, unterschiedliche Ausmaße an Kriegsschäden, unterschiedliche Besteuerung, Vorhaltung eines Teiles der Kosten durch die Allgemeinheit, die Erfassung und die Beurteilung der Kosten, die entwicklungsbedingten oder verkehrsfremden Einflüssen unterliegen, die Zurechnung der Kosten zu den entsprechenden Leistungsbereichen, die Bildung einheitlicher Kostengrößen usw. usw.



einer Reihe von innerbetrieblichen Regulatoren: Umweg, Auslastung, Arbeitszeit, bestimmt wird. Diese Größen, die vielfach unbestimmt und unbekannt sind, tragen infolge ihres oft bedeutenden Einflusses auf das Leistungsniveau mit dazu bei, daß die Selbstkostenrechnungen im Verkehr mehrdeutige Lösungen zulassen. Schließlich werden die Kosten je Leistungseinheit im praktischen Betrieb in besonderem Umfang von der Nachfrage nach Verkehrsleistungen bestimmt, die in ihrer Art und Größe das Ergebnis sehr komplexer nicht determinierbarer sozialökonomischer Vorgänge sind.

## II.

Die Erfassung der dem motorisierten Straßenverkehr anlastbaren Straßenfahrbahnkosten und deren Verteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien ist ein Teilausschnitt dieser Selbstkostenrechnung. Sie ist darüber hinaus zu einem fiskalischen Problem, nämlich der kostengerechten Fiskalbelastung des motorisierten Straßenverkehrs erhoben worden. Die Frage der Erfassung der dem Kraftverkehr anrechenbaren Kosten wirft fast die gleichen Probleme auf, wie wir sie in den einleitenden Ausführungen in gedrängter Kürze geschildert haben. Es ist ferner interessant festzustellen, daß die Entwicklung dieser Frage im wesentlichen den gleichen Weg gegangen ist. Zuerst theoretische Erörterungen, dann Aufbereitung zahlenmäßiger Unterlagen, schließlich die Einsicht, daß speziell in der Frage des Besteuerungsgrundsatzes neben den „kostengerechten“ Gesichtspunkten außerökonomische Momente, wie technische, soziale, politische usw. das letzte Wort reden. Kein Wunder, daß die anfangs vielfach vorgebrachte Forderung nach einer Reform der Kraftfahrzeugsteuer in der vom Arbeitsausschuß Kraftverkehrswirtschaft vorgebrachten Feststellung endet, sei die Kraftfahrzeugsteuer gar nicht so reformbedürftig.<sup>3)</sup>

Eines ist von all dem zurückgeblieben, der Kampf um die Zweckbindung der aus der Belastung des Kraftwagenverkehrs fließenden Steuererträge. Auf dieses finanzwirtschaftlich-haushaltstechnische Problem, das ursprünglich nur Nebenprodukt des vorgenannten Problemkreises war, konzentrieren sich nun alle Kräfte. Ob Zweckbindung oder nicht — die Auseinandersetzung liegt letzten Endes zwischen den an einer Zweckbindung interessierten Kreisen und dem Finanzministerium.

Über das Für und Wider einer Bindung von Steuererträgen wird weiter unten gesprochen werden. Wir wenden uns vorerst der Frage der Erfassung der fahrzeuganrechenbaren Kosten und ihrer kostengerechten Verteilung zu, die, wie wir erfahren, von der Praxis auf die theoretische Ebene der Berechnung der vollen Selbstkosten der Verkehrsmittel zurückgewiesen wurde, wo sie allerdings einen nicht unbedeutenden Platz einnehmen wird. Es läßt sich überdies wohl jetzt schon sagen, daß sie hier die Rolle des enfant terrible übernehmen wird, das durch all jene vorerwähnten Eigenschaften charakterisiert ist, die seine Behandlung so sehr erschweren.

## III.

Um die kraftfahrzeuganteiligen Straßenkosten zu ermitteln, sind verschiedene Verfahren angewendet worden. Sie lassen sich auf zwei Wurzeln zurückführen, das Kausalitätsprinzip und das Nutzenprinzip.

<sup>3)</sup> Die Frage einer Revision der Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzgebung; Stellungnahme des Arbeitsausschusses Kraftverkehrswirtschaft VDA, Frankfurt a. M. 1952.

## 1. Das Kausalitätsprinzip

Die Anhänger des Kausalitätsprinzips gehen davon aus, daß dem Kraftwagen nur die Kosten anzurechnen sind, die er verursacht. In diesem Sinne sind bisher zwei Methoden entwickelt worden, die m. E. beide, wenn auch aus verschiedenen Gründen, nicht zum Ziele führen.

### a) Die „Mehrkostenmethode“

Ich nenne sie so, weil man mit ihrer Hilfe versucht, die gegenüber der autodominierten Zeit zusätzlich entstandenen Kosten zu erfassen. Diese werden dem Kraftwagen als von ihm verursacht, zugeschrieben.

Daß diese Methode nach Kenntnis des Verfassers von den meisten Autoren in- und Auslandes angewandt wurde, beweist noch nicht, daß sie zu einem zuverlässigen und akzeptablen Resultat führt. Es sind sowohl Einwände gegen ihre gedankliche Formulierung als auch Zweifel an der Möglichkeit ihrer praktischen Durchführung, die ihre Anwendung bedenklich erscheinen lassen, und zwar deshalb, weil man von der Fiktion ausgeht, daß sowohl der nichtmotorisierte Straßenverkehr in seiner Art und Umfang als auch die Straßenbauweise unverändert geblieben und lediglich der Kraftverkehr hinzugetreten sei, der zwangsläufig Mehrkosten verursacht habe. Dem ist aber nicht so. Erstens würde der nicht motorisierte Straßenverkehr immer mehr — auf den Hauptverkehrsadern völlig — zurückgedrängt und zweitens ist die Straßenbauweise durch das Aufkommen des Kraftwagens in einem Sinne beeinflusst worden, das nicht nur andersgeartete, sondern — das dürfte anzunehmen sein — auch billigere Straßen gebaut wurden. Es würde uns nicht überraschen, wenn dementsprechende Untersuchungen zu dem Ergebnis kämen, daß der Kraftwagen nicht ein „Mehr“, sondern ein „Weniger“ an Kosten „verursacht“ hat. Das gilt sicherlich für eine Betrachtung auf lange Sicht. Soweit ich die deutsche straßenbautechnische Literatur kenne, liegen jedoch keine technisch-wirtschaftlichen Untersuchungen vor, die uns darüber Aufschluß geben könnten, inwieweit durch die Rationalisierung und technische Fortentwicklung im Straßenbau eine Kostensenkung erfolgen konnte. Aber verfolgen wir doch einmal zunächst ohne Vorbehalt das vorgeschlagene Verfahren.

In der vorautomobilistischen Ära (im Jahre 1913) wurden in Deutschland auf dem Gebiet des Straßen- und Wegewesens 546 Mio. Mark ausgegeben. Das Statistische Reichsamt rechnet für die Zeit von 1926—1931 gegenüber 1913/14 mit einer Steigerung des Index auf 147 Punkte ( $\frac{1}{2}$  Reichsindex für Lebenshaltungskosten,  $\frac{1}{2}$  Indexziffer für die Baukosten). Als Kostenindex für 1950/51 gegenüber der RM-Zeit nimmt die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. einen Index von 180 an.<sup>4)</sup> Daraus ergibt sich, daß von den für 1950/51 getätigten Ausgabe-Total in Höhe von 1 Mia. DM (davon 202,4 Mio. DM für die Beseitigung von Kriegsschäden) 926 Mio. DM als nicht kraftfahrzeuganrechenbar abgezogen werden müßten — wenn man einmal für das kleinere Bundesgebiet 350 Mio. Goldmark einsetzt.

Man wird in diesem Ergebnis eine Bestätigung des oben Gesagten erblicken oder den aus Kreisen der Kraftverkehrswirtschaft gemachten Vorwurf hinnehmen müssen, daß für den Straßenbau bei weitem nicht genug getan wurde. Nun läßt sich zu diesem Ergebnis noch einiges kritisch bemerken:

<sup>4)</sup> Ist der Güterfernverkehr volkswirtschaftlich ungerechtfertigt? Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. (AGF), 1951.



Es wäre zunächst notwendig, mit dem Ausgabendurchschnitt mehrerer Jahre der kraftfahrzeuglosen Zeit zu arbeiten, da das Ergebnis eines Jahres zufallensstellend sein kann (außerordentlich hohe Ausbaukosten usw.). Solche Angaben liegen meines Wissens jedoch nicht vor. Die Indizes sind umstritten. Ferner müßte an Stelle der „globalen“ Rechnung eine Aufteilung der Gesamtausgaben nach einzelnen Straßenarten treten. Hier treten wieder Schwierigkeiten auf, da die Klassifizierung der Straßen innerhalb dieser Zeitperiode geändert wurde. Dadurch, daß man die Bevölkerungsdichte damals und heute berücksichtigt und die auf dem Gebiete des Straßen- und Wegewesens getätigten Ausgaben auf den Kopf der Bevölkerung bezieht, könnte man die Rechnung weiter verfeinern. Denn eine größere Bevölkerungsdichte erfordert in der Regel ein Mehr an Ausgaben, vor allem für die lokalen Straßen. Dieses Vorgehen würde das Ergebnis noch mehr zugunsten des Kraftverkehrs verschieben.

In Anbetracht der fehlenden Unterlagen, der Notwendigkeit, die Zeiten der Geldentwertung mit umstrittenen Indizes zu überbrücken und im Hinblick auf die Bedenken gegen die gedankliche Formulierung, halte ich die Anwendung dieses Verfahrens — zumindestens auf deutsche Verhältnisse — für nicht empfehlenswert. Vielleicht, daß man an Hand einer genaueren Berechnung so das Mindestmaß der dem Kraftwagenverkehr zurechenbaren Kosten ermittelt.

#### b) Die Kauer'sche Methode

Eine weitere Methode, die kraftfahrzeuganteiligen Kosten zu bestimmen, wurde von Kauer entwickelt.<sup>6)</sup> Kauer geht von der primären Errechnung aller Straßenkosten aus, von denen alsdann all jene Aufwendungen abgezogen werden, die nachweislich von anderen Straßenbenutzern bzw. Faktoren als dem privaten motorisierten Straßenverkehr verursacht werden.

In Verfolg dieser Ueberlegung hat Kauer nichts unversucht gelassen, alle kraftfahrzeugfremden Kostenbestandteile zu eliminieren. Er schätzt den Anteil der Straßenkosten, der dem Veloverkehr zugesprochen werden muß, sowie die Ausgaben, die durch die Verlegung unterirdischer Leitungen verursacht würden, er berücksichtigt ferner die Kosten, die durch öffentliche, ausländische und Militär- sowie landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge entstanden sein könnten. Selbst die Quadratmeter Bürgersteigfläche sind von ihm erfaßt und „kostengerecht“ zugunsten des Kraftwagens verbucht worden. Auf die gleiche Art und Weise verfährt er auch mit den Aufwendungen, die auf Witterungseinflüsse zurückzuführen oder einem unfachgemäß durchgeführten Straßenbau zuzuschreiben sind. Einen Teil der „abzugsfähigen“ Aufwendungen konnte Kauer genauer ermitteln, er mußte aber im übrigen zu so groben Schätzungen greifen, daß von einem auch nur annähernd exakten Ergebnis nicht die Rede sein kann. Diese Nachteile überwiegen leider die Vorteile dieser Methode, die Änderungen in der Zusammensetzung des Straßenverkehrs und in der Kostenstruktur des Straßenbaues beachten zu können. Es wäre aber zu überprüfen, ob man die Idee Kauer's nicht insofern retten kann, als man eine

#### c) Sollkostenrechnung erstellt,

d. h. die Sollkosten errechnet, die der Ausbau und die Unterhaltung des Straßennetzes erfordern würde, wenn es nur den Kraftverkehr zu tragen hätte. Alle anderen, von anderen Interessenten an den Straßenbau gestellten kostenverursachenden Forderungen, wären dann als diejenigen zu betrachten, die von der All-

<sup>6)</sup> Kauer, E.: Die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Straßen in der Schweiz und der Kostenbeitrag des privaten Motorfahrzeugverkehrs, Bern.

gemeinheit zu finanzieren wären. Die Schätzungen ließen sich allerdings nur einschränken, nicht vermeiden. Sie sind nur in das Vorfeld, die Veranschlagung der Sollkosten je Straßeneinheit, verlegt. Auch gewinnt hier die subjektive Auffassung Raum, was als Gesamt-Soll-Aufwand anzusehen ist; denn die Frage, für welchen Verkehr sich die verschiedenen Fahrbahnbefestigungen eignen, entzieht sich einer rein theoretischen Ergründung und kann nur aus der Erfahrung des Straßenbauers heraus beantwortet werden. Das „Soll“ müßte wirtschaftlichen Grundsätzen folgend dort liegen, wo Ausbau und Unterhaltung der Straßen den gegenwärtigen und mutmaßlich zukünftigen Verkehrsverhältnisse entsprechen. Läßt sich dieser Ausbauzustand auch nicht genauer festlegen, so dürfte er doch in gewissen Grenzen angegeben werden können.

Die Bestimmungen der vom Kraftwagen verursachten Kosten oder wie wir sie auch nennen können, der sozialen Kosten des Kraftwagenverkehrs, stößt nun nicht nur auf Schwierigkeiten in Hinblick auf den Umfang ihres sachlichen Bereiches, sondern auch im Hinblick auf die zeitliche Abgrenzung. So ist beispielsweise die Frage heftig umstritten, ob man dem Kraftwagen das Kapital in Rechnung stellen darf, das in dem Augenblick in das Straßennetz gesteckt war, in dem ein neues Verkehrsmittel, das Auto, darauf seinen Einzug hielt. Diese Frage hat verschiedene Beantwortung gefunden. So schreibt Metzger: „Daß die „legacy from the past“ einbezogen werden muß, kann nicht zweifelhaft sein, denn wollte man die Straßenbaukosten vor dem ersten Weltkrieg außer Betracht lassen, so könnte und müßte man das ebenso auch für die Eisenbahn tun.“<sup>6)</sup> Derartige Ueberlegungen führen ins Uferlose. Denn würde man dieses Postulat akzeptieren, so würde — worauf Kauer mit Recht hinweist — die legacy from the past doch einige so gut wie unlösbare Fragen aufwerfen. Bis zu welchem Zeitpunkt müßte beispielsweise zurückgerechnet werden, um die Investitionsschuld des Kraftwagens festzustellen? Welche Beträge sind als Kapitalaufwand anzusehen? Welche längst getilgt? Und wie sollte man das „Vermächtnis aus der Vergangenheit“ auf andere Straßenbenutzer wie Radfahrer, Straßenbahnen usw. aufteilen, die doch ebenfalls daran partizipieren? Schon allein die Unmöglichkeit, diese Fragen auch nur im groben zu beantworten, zwingt dazu, auf die Wertung der „legacy from the past“ zu verzichten. Für die deutschen Verhältnisse ist die Diskussion um das Vermächtnis der Vergangenheit m. E. insofern ohne praktische Bedeutung, weil die „legacy from the past“ infolge mangelnder Unterlagen nicht einmal annähernd zu berechnen wäre, ferner, weil sowohl Eisenbahn wie „Straße“ infolge der Inflationen bis auf geringe Reste von ihren Schulden befreit worden sind.

Es ist vielmehr zu empfehlen, die „Straßenbilanz“ auf den Tag der Währungsreform zu eröffnen, den Wert der Straßen zu diesem Stichtage festzustellen und den Kraftwagen sodann mit angemessenen Abschreibungen zu belasten. Das, was als angemessen angesehen werden kann, wird allerdings sehr umstritten sein. Denn die Nutzungsdauer der Straßendecken ist nicht eindeutig bestimmbar. Infolgedessen lassen sich — besonders dann, wenn man mit einem unbestimmten Ausbauprogramm des Straßennetzes rechnen muß — die Abschreibungsquoten so manipulieren, daß die Berechnungen leicht auf ein vorgefaßtes Ergebnis hin beeinflusst werden können.

<sup>6)</sup> Metzger, R.: Die Gleichbehandlung der Verkehrsmittel durch den Staat. Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Jahrg. 2, Nr. 3, S. 249.



Der Begriff „soziale Kosten“ des motorisierten Straßenverkehrs umfaßt schließlich noch die Kosten der Verkehrspolizei, der Straßenplanung, sowie die Kosten, die durch die vom Kraftwagenverkehr verursachten Unfälle entstehen; allerdings nur soweit, als sie von keiner Seite gedeckt, der Allgemeinheit zur Last fallen. Ob sich die letzteren wenigstens approximativ feststellen lassen, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich zweifle es aber an. Andererseits ist leicht einzusehen, daß die unerfreulichen Auswirkungen, die vom Kraftwagenverkehr ausgehen — wie Lärm, Unsicherheit usw. — sich weder kostenmäßig noch wertmäßig erfassen lassen. Derartige Posten müssen, um vorerst überhaupt zu einem Ergebnis zu kommen, außer Ansatz bleiben.

Auf die Schwierigkeiten, die sich bei der Erhebung der infragekommenden Kostenelemente ergeben, kann ich hier nicht eingehen. Ihre Darstellung würde Seiten füllen.

## 2. Das Nutzenprinzip

Mit den vorhergehenden Ausführungen wäre das Kausalitätsprinzip in seinen grundsätzlichen Zügen dargestellt, sowie die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen seiner Durchführbarkeit. In einem Punkt läßt es uns unbefriedigt. Es vermag im wesentlichen nur die Kosten zu ermitteln, die durch die unmittelbare (körperliche) Inanspruchnahme der Straße durch die Benutzer (und andere Faktoren) entstehen. Er läßt infolgedessen die Tatsache unberücksichtigt, daß ein nicht unbedeutender Teil der Straßenkosten, durch die Forderungen entstehen, das Straßennetz so auszubauen, daß es der Landesverteidigung oder der Erschließung und Bedienung der abgelegenen Landstriche dient. Wir wissen ferner, daß der Ausbau der Landes- und lokalen Straßen gelegentlich aus arbeitspolitischen Erwägungen heraus, oft ohne Rücksicht auf die rationellste Arbeitsweise, forciert worden ist. Das Kausalitätsprinzip geht ferner an dem Tatbestand vorbei, daß manche Straßen, z. B. die Reichsautobahnen, zwar für den Kraftwagenverkehr gebaut, aber nicht in allen Fällen geeignet sind. Der optische Eindruck, daß die Straßen fast ausschließlich vom Kraftwagenverkehr benutzt werden, führt leicht dazu, ihm einen zu hohen Teil der Aufwendungen anzulasten. Es kann ferner nicht geleugnet werden, daß gewerbliche oder landwirtschaftliche Unternehmungen sowie Private oder die Gemeinden Vorteile aus den Straßen ziehen, ohne daß sich diese in unmittelbar meßbare Kosten niederschlagen. Der letztgenannte Tatbestand hat einige Autoren zu dem Vorschlag veranlaßt, die zur Deckung der Straßenkosten notwendigen Steuern nach Maßgabe der relativen Nutzenziehung zu erheben. Dies mag an folgendem Beispiel illustriert werden:

Eine Nebenstraße möge nicht mehr als 30 Fahrzeuge pro Tag aufweisen. Der gesamte Verkehr besteht aus a) Fahrten, die von den Anliegern durchgeführt werden, b) Fahrten, die dazu dienen, den Anliegern Güter zu bringen oder von ihnen abzuholen c) Fahrten, die die Besucher oder Geschäftsfreunde der Anlieger unternehmen. Auf der einen Seite ist der gesamte Verkehr ein Kraftwagenverkehr, auf der anderen Seite ziehen, da die Straße keinen Durchgangsverkehr trägt, allein die Anlieger einen Nutzen aus dem Gebrauch der Straße. Wie kann die Finanzierung dieser Straße am besten durchgeführt werden?

Straßen dieser Art erfordern einen Ausbau niederer Ordnung. Sie sind infolgedessen billig je km. gebaute Straße, aber teuer, wenn man ihre Kosten auf die gefahrenen Fahrzeug-km bezieht. Die Benutzer dieser Straßen niedrigerer Ordnung müßten, wenn sie allein für die Finanzierung der von ihnen befahrenen Straßen zu sorgen hätten, einen hohen, die Benutzer der viel befahrenen Durchgangs-



straßen aber nur einen geringen Beitrag zahlen. Das würde offenbar, wenn man einmal den absurden Versuch unternähme, alle Straßenabschnitte mit Zollschränken zu versehen. Es würde sich dann zeigen, daß unsere Anlieger und ihre Freunde allein für die Finanzierung der ihnen dienenden Straßen aufzukommen hätten, da zudem angenommen werden kann, daß der dem gewerblichen Verkehr auferlegte Straßenzoll im Preise der Güter und Leistungen auf die Anlieger überwälzt wird.

Die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern kann aber nur auf einer einheitlichen Basis erfolgen. Es ist nicht möglich, die Steuern so zu differenzieren, daß die Fahrzeuge, die die viel befahrenen Straßen benutzen, geringe Gebühren und die Fahrzeuge, die die verkehrsschwachen Straßen befahren, eine hohe Gebühr entrichten. Die Straßen geringen Verkehrs, die aber große Bedeutung für die Flächenerschließung haben, müssen infolgedessen von den Gemeinden bzw. den Anliegern finanziell mitgestützt werden.

Da die Straßen in immer größer werdendem Ausmaße dem Kraftwagen dienen, geht die Tendenz mit Recht dahin, diesem die steuerlichen Lasten mehr und mehr zuzulasten. Die Kontroverse, bis zu welchem Ausmaß andere als der motorisierte Straßenverkehr zur Finanzierung der Straßen herangezogen werden sollen, ist für die Auseinandersetzung Kraftwagen—Eisenbahn insofern von untergeordneter Bedeutung, als die lokalen Straßen nicht nur nicht in Konkurrenz mit den Eisenbahnwagen stehen, sondern der Eisenbahn in gleichem Maße als Zubringer dienen wie den Hauptverkehrsstraßen. Die Benutzung der rein lokalen Straßen durch Lastkraftwagen, die in Konkurrenz zur Eisenbahn stehen, könnte unter diesem Gesichtspunkt vernachlässigt werden; jedenfalls sollten im Rahmen der Selbstkostenrechnung diese Fahrzeuge nicht mit den Kosten solcher Straßen belastet werden, die nicht von ihnen befahren werden. Es ist deshalb wichtig, unsere Aufmerksamkeit einem weiteren Punkt zuzuwenden, nämlich der Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Fahrzeugkategorien. Dabei gehen wir, was die fiskalische Seite betrifft, vorerst davon aus, daß die steuerliche Belastung der Kostenverursachung äquivalent sein soll.

#### Die Problematik der „kostengerechten“ Fiskalbelastung

Es ist damit zu rechnen, daß die Zahl der schweren Fahrzeugtypen anwachsen wird und die Achsdrücke erhöht werden. In noch stärkerem Maße wird die Zahl der Personenfahrzeuge und der Kräder zunehmen. Wir haben also in absehbarer Zeit mit einer stetig steigenden Verkehrsdichte und Verkehrsbelastung zu rechnen. Das verlangt Verbesserung, Verbreiterung und gegebenenfalls weiteren Ausbau unseres Straßennetzes, eine Notwendigkeit, die wohl von niemand bestritten wird, vor allem nicht in Hinblick auf die zahlreichen Unfälle, die zum Teil ihre Ursache in dem unzulänglichen Straßenausbauzustand haben. Offen bleibt lediglich die Frage der Finanzierung und gleichzeitig die Forderung nach „gerechter“ und gleichmäßiger Verteilung gegenwärtiger und zukünftiger Baukosten.<sup>7)</sup> Das soll nicht heißen, daß alle Mittel, die notwendig sind, das Straßennetz den Verkehrsansprüchen anzupassen, vom Kraftwagen aufgebracht wer-

<sup>7)</sup> Die Förderung des Straßenbaues ist ebenfalls in den USA im Begriff, in die erste Reihe der nationalen Sorgen zu rücken. Auch hier läuft die Kurve der Fahrzeugzulassungen der Kurve des Straßenbaues davon. Daraus ergeben sich die gleichen Probleme, mit denen auch wir zu kämpfen haben. Der Schlüssel zur Lösung dieses öffentlichen Notstands-Problems liegt in der Finanzierung, in der steuerlichen Belastung und in der Fiskalpolitik.

den sollen. Welcher Anteil in Frage kommt, wurde bereits diskutiert; nach welchen Gesichtspunkten dieser auf die Fahrzeuge verschiedener Größe und Gewichte aufgeteilt werden soll, ist Gegenstand der folgenden Ausführungen.

Um dies Problem zu lösen, sind zahlreiche Theorien entwickelt worden. Jede dieser Theorien hat ihre speziellen Schwächen, keine besitzt Anspruch auf Allgemeingültigkeit. Das entspricht ganz der Komplexität der zu behandelnden Materie. Dieser Tatbestand ist denn auch weidlich ausgenutzt worden; man hat die Grundkonzeptionen gewechselt wie das Hemd, je nachdem, welches Resultat erzielt werden sollte.

Zwei Verfahren haben eine besondere Bedeutung erlangt, die sogenannte „Theorie der zusätzlichen Kosten“ und die „Brutto-Tonnen-Kilometer-Theorie“. Beide sind in ihrer Grundanschauung verschieden angelegt. Die eine basiert auf dem Kausalitäts-, die andere auf dem sogenannten „Nutzenprinzip“. Wir stoßen hier also wieder auf den gleichen Gedankengang, den wir mit Abschluß des vorigen Kapitels verlassen haben.

#### Die Theorie der zusätzlichen Kosten

Beschäftigen wir uns zunächst einmal mit dem Kausalitätsprinzip im allgemeinen, ehe wir näher auf die in den Vereinigten Staaten von Amerika entwickelte increment theory oder theory of differential costs, wie sie auch genannt wird, eingehen.

Das Kernproblem des Kausalitätsprinzips ist, die Bezugsgröße zu finden, auf die die zahlreichen durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Straßenkosten bezogen werden können. Dies Problem ist sowohl ein technisches wie ein betriebswirtschaftliches. Der Betriebswirtschaftler stellt als erstes die Frage: Welche Kostenelemente entwickeln sich proportional zu den Zurechnungsgrundlagen, welche nicht, d. h. welche Kostenarten sind variabel, welche als konstant anzusehen?

Wenn ich nicht von einer Kostenzurechnungsgrundlage spreche, dann deshalb nicht, weil wir keine Bezugsgröße finden können, auf die allein die Vielzahl der Straßenkostenarten bezogen werden kann. Es gibt Straßenkosten, die in einer gewissen Beziehung zur Zahl der Fahrzeuge stehen. Zu diesen könnte man beispielsweise verschiedene Arten der Verwaltungskosten rechnen. Diese Aufwendungen müßten dann auf die Zahl der Fahrzeuge verteilt werden. Andere Aufwendungen, etwa diejenigen für die Verkehrspolizei, oder die Verkehrskontrolle, sowie auch ein Teil der Unterhaltskosten der Straßen können mit der Verkehrshäufigkeit in Zusammenhang gebracht werden. Sie haben nur wenig oder gar keine Beziehung zu den Fahrzeuggewichten oder der Zahl und der Größe der Fahrzeuge. Sie sind mehr oder weniger von der Verkehrshäufigkeit abhängig. Diese Kostenarten sind also auf die mittlere Laufleistung der Fahrzeuge zu beziehen.

Eine Proportionalität zwischen den vorgenannten Kostenarten und ihren Bezugsgrößen dürfte allerdings in keinem der genannten Fälle bestehen. Sie sind wahrscheinlich nicht einmal als variabel, sondern in bezug auf ihre Bezugsbasis mehr als bedingt fix anzusprechen. Weitere Aufwendungen, wie etwa die Gehälter für die Straßenwärter, die Aufwendungen für den Unterhalt der Kunstbauten oder für das Schneeräumen, für die Staubbekämpfung, für die Entwässerung usw., sind weder mit der Größe, noch mit dem Gewicht der Fahrzeuge, weder mit ihrer Zahl, noch den von ihnen geleisteten Fahrzeugkilometern in irgendeinen näheren Zusammenhang zu bringen. Zu diesen Kosten, die sowohl von der Verkehrshäufigkeit als auch von dem Verkehrsvolumen unabhängig sind,



die aber einen beachtlichen Teil aller Straßenkosten ausmachen, sind vor allem die gesamten Kosten der Finanzierung sowie die Kosten, die durch die Witterungseinflüsse entstehen, zu zählen. Wie kann dieser große Block der fixen Kosten auf die verschiedenen Fahrzeugarten verrechnet werden?

Es ist das Kriterium der fixen Kosten, daß sie in keinem direkten Verhältnis zur ausgebrachten Menge stehen. Infolgedessen lassen sie sich nun einmal nicht auf eine logische, sondern höchstens auf eine statistische Weise auf den in Frage kommenden Kostenträger verteilen. Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, den Anteil der fixen Kosten auf die verschiedenen Kostenträger zu übernehmen — etwa auf der Basis der kilometrischen Laufleistung oder irgendeiner anderen der bisher erwähnten, oft aber auch aus diesen zusammengesetzten Kostenbezugsgrößen —, so läßt sich naturgemäß eine subjektive Entscheidung über das anzuwendende Verfahren nicht vermeiden. Da der Anteil der fixen (oder bedingt fixen) Kosten sehr groß ist, führen schon geringfügige Abweichungen in den angewandten Methoden zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen. Dieser Tatbestand wird dadurch verstärkt, daß wir gezwungen sind, mit mehr oder weniger großzügigen Schätzungen zu operieren. So z. B. mit der Einschätzung der jährlichen Laufleistung der Fahrzeugarten. Wir haben beispielsweise schwere Einheiten, die eine Jahresleistung von 30 000 km, andere, die eine solche von über 100 000 km aufzuweisen haben. Die Laufleistungen der Personalfahrzeuge variieren noch mehr.

Zu der bedeutendsten Kostengruppe, mit der wir uns im folgenden Abschnitt beschäftigen wollen, gehören die Kosten, die von den Fahrzeuggewichten abhängig sind. Unter die gewichtsabhängigen Kosten fallen vor allem die Kosten der Unterhaltung und des Baues der Straßendecken. Stehen diese Kosten in einem proportionalen Verhältnis zu den Fahrzeuggewichten? Daß die Unterhaltungskosten der Straßendecken nicht proportional mit der verkehrlichen Belastung (den Einzelgewichten oder einer Kombination von Gewichten) und der Verkehrshäufigkeit (Laufleistungen oder der Verkehrsdichte, Zahl der Fahrzeuge) schwanken — wie vielfach unterstellt wird — beweisen die in den USA durchgeführten Untersuchungen. Sie zeigen, daß Straßen bestimmter Art und Ausführung unter den dort gegebenen Voraussetzungen im Laufe der Jahre von den schweren Einheiten überproportional beansprucht werden. Im übrigen ist, soweit dem Verfasser aus dem Studium der einschlägigen Literatur bekannt ist, die Feststellung, in welchem Umfang die verschiedenen Fahrzeuge die Straßendecke beanspruchen, also in unserem Sinne „variable“ Kosten verursachen, sehr schwierig. Sie kann fast nur durch praktische Untersuchungen gewonnen werden. Diese ziehen sich naturgemäß über Jahre hin. Es mag hier zur näheren Erläuterung kurz darüber referiert werden, wie ein Fahrzeug auf die Straße einwirkt. Entscheidend für die Straßenbeanspruchung ist das Gewicht, genauer der Raddruck. Neben dem Gewicht ist die Geschwindigkeit von ausschlaggebender Bedeutung, ferner die Art der Bereifung, die Profilierung der Reifenoberfläche, der Reifeninnendruck, das Verhältnis der abgedeckten zu den unabgedeckten Massen, die Art der Radaufhängung, die Stärke der hinter den Rädern und dem Fahrzeug auftretenden Sogwirkungen und andere Faktoren mehr.

Es sind also zahlreiche Kräfte, die vom Fahrzeug ausgehend auf die Fahrbahn einwirken. Außerdem sind sie nicht alle statischer, sondern überwiegend dynamischer Natur. Sie entstehen beispielsweise durch die Unebenheiten der Fahrbahn. Die Räder erhalten Stöße, werden u. U. von der Fahrbahn abgehoben und üben beim Wiederaufprallen einen verstärkten Druck auf die Fahrbahn aus. Während

der Zeitdauer vom Abheben bis zum Wiederaufsetzen erhalten die Treibräder eine Drehbeschleunigung. Dadurch treten zusätzlich Reibungs- und Schubkräfte auf. Zudem entstehen Schwingungen, die sich auf das ganze Fahrzeug und von hier wieder auf die Straßendecke übertragen. Es sind also bei der Klärung der kostenmäßigen Straßenbeanspruchung nicht nur die Kräfte zu beobachten, die vom Kraftfahrzeug ausgehen, sondern auch das Verhalten des Gesamtkörpers der Straße unter dem Einfluß der verschiedenen Beanspruchungen.

Der Raddruck verteilt sich nicht gleichmäßig über die Bodenaufgabenfläche. Die Verteilung des Raddruckes hängt von vielen Faktoren ab, so u. a. von der Profilierung der Reifenaufgabenfläche, aber auch vom Charakter der Straßenfläche. Es sei beispielsweise erwähnt, daß die Straßenränder betonierter Straßen dem Raddruck stärker ausgesetzt sind als die allseits gestützten Mittelflächen. Betonplatten, die sich unter dem Einfluß der Witterung, sei es durch Hitze oder Feuchtigkeit verformt und dadurch ihre enge Bindung zur Straßendecke verloren haben, werden beim Ueberfahren gespannt und unter Umständen in Schwingungen gebracht. Dadurch werden die Straßendecken naturgemäß leichter schadhaf. Das Beispiel zeigt, daß die unter der Mitwirkung der Witterungseinflüsse entstandenen Kosten gar nicht von den „rein“ verkehrlichen zu trennen sind.

Es würde zu weit führen, hier näher auf diese außerordentlich komplexen Zusammenhänge einzugehen. Die Andeutung sollte ja nur zeigen, wie schwierig es ist, nur ein Kostenelement, nämlich die „reinen“ Unterhaltskosten der Straßendecken auf die Quelle ihrer Verursachung hin zu analysieren.<sup>8)</sup> Infolgedessen erscheint es mir selbst dann, wenn wir von der Fiktion ausgehen, daß alle Straßen gleichartig ausgebaut seien, in Anbetracht der zur Zeit noch unvollständigen Kenntnis der Straßenbeanspruchung sehr fraglich, ob es uns gelingen wird, jeder Fahrzeugart ihre Kosten exakt zuzumessen. Um wieviel aussichtsloser ist es aber, den Einfluß der verschiedenen Fahrzeugkategorien mit all ihren Kombinationsmöglichkeiten auf ein völlig heterogen ausgebautes Straßennetz berücksichtigen zu wollen?

Nun zur theory of differential costs selbst.<sup>9)</sup> Diese Theorie hat ihre Grundlage in der unleugbaren Tatsache, daß die Fahrzeuge verschiedener Größenordnung und unterschiedlicher Gewichte unterschiedliche Forderungen an den Bau und die Ausgestaltung der Straßen stellen. Andererseits sind die Straßen von jeher, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für den gemischten Verkehr eingerichtet. Das Problem liegt nun darin, die ganze Skala der jeweiligen durch die nächst größere Fahrzeuggruppe zusätzlich verursachten Kosten — angefangen vom leichten Personalfahrzeug (basic vehicle) bis zum Fahrzeug mit dem höchstzulässigen Gesamtgewicht aufzustellen. Die dazu notwendige Analyse erfordert, daß alle Straßenkostenarten (wie Dicke der Straßendecke, die Kosten des Unterbaues, der Brücken, der Einfluß der Fahrzeuge auf die Breite und Linienführung der Straßen usw. usw.) daraufhin untersucht werden, inwieweit sie mit der Größe,

<sup>8)</sup> Man darf sich, das mag in diesem Zusammenhang noch gesagt sein, nicht dazu verleiten lassen, das Verteilungsproblem ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Straßenoberflächenbeanspruchung durch einzelne Fahrzeugarten zu betrachten. Die Verkehrsverstopfungen in den großen Städten und an den Hauptausfallstraßen, die Tausende von Personenkraftfahrern selbst spüren, zeigen, daß nicht die Größe und das Gewicht der Lastkraftwagen oder der Kraftwagen überhaupt, allein von Bedeutung sind, sondern daß die Fahrzeugdichte und die durchschnittliche Fahrleistung in diesem Zusammenhang eine ausschlaggebende Rolle spielen.

<sup>9)</sup> Ein besonders aufschlußreiches Gutachten, dem das Kausalitätsprinzip zugrunde liegt, ist: Highway cost, its study of Highway Costs and Motor Vehicle Payments in the United States, by Breed, Clifford, 1939.



dem Gewicht und den Eigenschaften der verschiedenen Fahrzeuge variieren. Diese Untersuchungen stellen sehr weitgehende Forderungen an die theoretische Erkenntnismöglichkeit und die praktische Erfahrung über die Wechselwirkung zwischen Fahrzeug und Fahrbahn.

Dies Verfahren ist insofern bemerkenswert, als es zeigt, daß ein Teil der primär fixen Kostencharakter tragenden Kostenelemente dennoch mit der Art und Zusammensetzung des Straßenverkehrs in einem direkten Zusammenhang steht, und zwar insoweit, als beispielsweise die Dicke der Straßendecke — grob gesagt — mit der Quadratwurzel aus dem Fahrzeuggewicht variiert. Es kommt nur darauf an, diese technische Relation in eine Kostenrelation zu übersetzen.

Der schwierigste Schritt dieser Analyse ist die Bestimmung der Straßenkosten (des Straßenausbauzustandes), die das „Grundfahrzeug“ erfordert. Denn wir haben keine genügenden Erfahrungen, wie eine Straße ausgestattet sein muß, die nur den Personenfahrzeugen und anderen leichten Einheiten zu dienen hätte. Je geringer die Kosten der „Basisstraße“ angesetzt werden, umso höher werden die schweren Fahrzeugeinheiten belastet werden. Im übrigen ist es immer noch fraglich, ob die teuren, fest ausgebauten Straßen, auf lange Sicht gesehen, nicht die billigeren sind. Ein weiterer kritischer Punkt wäre die genauere Bestimmung der Kosten, die den Fahrzeugen der höheren Gewichtsklassen zugewiesen werden müssen. Denn es dürften ihnen nur die zusätzlichen Kosten der Straßen angerechnet werden, auf denen sie am häufigsten erscheinen.

Was der Anwendung dieser Methode m. E. am meisten entgegensteht, ist der Mangel an Kenntnissen über die tatsächliche kostenmäßige Beanspruchung der Straßen und ihrer Einrichtungen durch die Fahrzeuge verschiedener Größe und Gewichte. Infolgedessen bleiben alle Verfahren, die die Kostenverursachung als Grundlage der Aufteilung der Finanzierungslasten wählen, immer anfechtbar.

Nun noch einige grundsätzliche Bemerkungen zur Benutzung der verschiedenen Kostenbezugsgrößen:

Um die fixen Kosten, oder, wie vielfach in zu enger Auslegung gesagt wird, die gewichtsunabhängigen Straßenkosten aufzuteilen, benutzen die Vertreter des Kausalitätsprinzips als Bezugsbasis die jährliche Laufleistung der Fahrzeugkategorien. Vollauf befriedigend ist diese Bezugsgröße nicht.

Zur Verteilung der vom Gewicht der Fahrzeuge und der Zahl der anfallenden Verkehrsakte abhängigen (variablen) Kostenarten wählen sie den Bruttotonnenkilometer. Diese Bezugsgröße hat einen relativen Charakter, will sagen, die beiden Faktoren des Produktes Bruttotonnenkilometer, Gewicht und Strecke, sind im Ergebnis wechselseitig austauschbar, denn ein 2 t PKW, der 100 km zurückgelegt hat, hat eine ebenso große bruttotonnenkilometrische Leistung zu verzeichnen wie ein 10 t LKW, der 20 km weit gefahren ist. Es dürfte jedoch kaum anzunehmen sein, daß die beiden — übrigens völlig unterschiedlichen — Verkehrsleistungen von 20 Brtkm die gleichen Kosten verursacht haben. In unserem Fall tritt zu allem Ueberfluß noch ein dritter variabler Faktor, nämlich die Geschwindigkeit, hinzu. Das gleiche Fahrzeug verursacht bei unterschiedlicher Geschwindigkeit verschiedene hohe Kosten. Dieses Moment kann ich, da der Einfluß der Geschwindigkeit im Rahmen der straßenzerstörenden Faktoren heute noch nahezu unbekannt ist, allerdings höchstens grob einschätzen und bewerten. Zudem vermag der Brtkm noch eine Reihe weitere technische Besonderheiten der Fahrzeuge nicht zu berücksichtigen, als da sind: Die Art der Reifenausrüstung, der Federaufhängung, das Verhältnis der abgefederten zu den unabgefederten

Massen, die Stärke der Stoßdämpfer, die Tatsache, daß die Anhänger ohne eigene Antriebskraft sind usw. usw. Schon aus diesen Gründen ist es nicht zu erwarten, daß sich die Kosten proportional den geleisteten Bruttotonnenkilometern entwickeln. Dies setzt aber die Anwendung des Brtkm als Kostenverteilungsgrundlage voraus.

Die übrigen auf dem Kausalitätsprinzip beruhenden Theorien unterscheiden sich von der Theorie der zusätzlichen Kosten nur unwesentlich.<sup>10)</sup> Sie stehen im übrigen vor den gleichen Schwierigkeiten: Technisch ungelöste Fragen, unvollkommene Kostenanalysen, die Frage der Verrechnung der fixen Kostenbestandteile usw. Zu erwähnen wären schließlich noch die Versuche, die Flächenbeanspruchung der Fahrzeuge mit einzubeziehen, sowie die die Sicht hindernde Höhe der Fahrzeuge und in diesem Zusammenhang die notwendige Passierfläche beim Ueberholen usw. Besondere Fragen wirft die Erfassung der Kostenverursachung der Kraftträder auf. Hier wird das Kostenverursachungsprinzip auf eine harte Probe gestellt. Für die deutschen Verhältnisse ist die Lösung dieser Frage des hohen Krafttradbestandes wegen von besonderer Bedeutung.

Aus diesen zusammengedrängten Ausführungen über die Möglichkeiten, die Straßenkosten kausal zu verteilen, läßt sich schon entnehmen, daß so viele Faktoren zu beachten sind, daß man nicht mit Unrecht bezweifelt, über diesen Weg jemals zu wissenschaftlich exakten Ergebnissen zu kommen. Es wäre schon viel gewonnen, wenn wir enge Grenzen (Kostenbündel) errechnen könnten, auf die sich verkehrspolitische Maßnahmen stützen könnten.

#### The gross-ton-mile theory

Zahlreiche Untersuchungen, die im Laufe der vergangenen Jahre durchgeführt wurden, haben die sog. gross-ton-mile theory als Basis für die Bestimmung der steuerlichen Lasten für die Fahrzeuge unterschiedlicher Art und Größe akzeptiert. Diese Theorie nimmt an, daß die fiskalische Belastung für die einzelnen Motorfahrzeugkategorien dadurch gemessen werden kann, daß man das Gewicht der Fahrzeuge — vorzugsweise das mittlere Betriebsgewicht — mit den gefahrenen Kilometern multipliziert und die Gesamtbelastung des Kraftwagenbestandes im Verhältnis dieser Produkte unter die verschiedenen Fahrzeugkategorien aufteilt. Es wird dabei vorausgesetzt, daß das Produkt Gewicht  $\times$  Entfernung den Wert wiedergibt, den die Kraftverkehrstreibenden aus dem Gebrauch der Straßen ziehen. Es mag zugegeben werden, daß die Entfernung, die ein bestimmtes Fahrzeug irgendeiner Größenordnung zurücklegt, ein plausibler Maßstab ist, um den Wert der Straßenbenutzung anzuzeigen; wenn wir jedoch einmal die gesamte Skala der verschiedenen Fahrzeugklassen — von den leichten Personewagen oder Kraftträdern angefangen bis zu den schwersten kombinierten Lastzügen — durchlaufen, so können wir keinen Grund für die Behauptung finden, daß der Nutzen, den diese Fahrzeugarten vom Gebrauch der Straßen empfangen, sich proportional ihrer Gewichte verhält. Wenn ein Personenfahrzeug von 1,5 t 100 km fährt und ein Lastkraftwagen von 15 t 10 km, dann ist die Brtkm-Leistung für beide Fahrzeuge die gleiche. Niemand wird aber behaupten können, daß die beiden verkehrlichen Leistungen dieselben sind. Sie sind im Gegenteil sehr unterschiedlich und höchstwahrscheinlich aus völlig anderen Motiven heraus

<sup>10)</sup> Vergl. dazu: Ruckli, R.: Der Einfluß der Verkehrslasten auf die Straßenkosten. Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1950, S. 356.



ausgelöst worden. Der Wert der Straßennutzung kann nicht in technischen, sondern bestenfalls in „monitären“ Größen gemessen werden.

Es liegt nun nahe, den tkm als einen Energiebegriff wie etwa das mkg zu betrachten. Es ist sogar ausgeführt worden, daß der tkm den Energieverbrauch wiedergibt, der durch den Transportvorgang entstanden ist. Der tkm ist aber kein Energiebegriff. Er mißt weder den Energieaufwand, noch den Ausstoß an mechanischer Energie. Der Wirkungsgrad des Motors, die innere Reibung, der Windwiderstand und der Reibungswiderstand sind in diesem Zusammenhang die entscheidenden Faktoren. Der Benzinverbrauch ist nur ein Maß für die aufgewandte Energie. Es ist ja bekannt, daß die Fahrzeuge auf den Brtkm bezogen einen völlig unterschiedlichen Kraftstoffverbrauch aufweisen, der von 6 g je Brtkm, den die Mitführung eines Anhängers an Mehrverbrauch bringt, über durchschnittlich 30 g je Brtkm bei den Fahrzeugen über 5 t Nutzlast bis zu etwa durchschnittlich 115 g je Brtkm bei den Kraffträdern reicht (s. Tabelle 1 Spalte 9) oder anders dargestellt: Es würde etwa zwei bis dreimal soviel Treibstoff notwendig sein, um zehn 1,5 t schwere Personenkraftwagen 1 km weit anzutreiben, wie einen 15 t schweren Lastzug. Anstatt die Steuer proportional der beim Transportvorgang anfallenden Energie zu verteilen, versucht diese Theorie die Energie-Ersparnisse, die durch die Verwendung größerer Einheiten erzielt werden, zu kompensieren oder zu kürzen. Sie bestraft die technische Wirksamkeit im Straßentransportwesen.

Trotz ihrer theoretischen Unzulänglichkeit ist die Brtkm-Konzeption recht populär geworden.<sup>11)</sup> Dafür sind folgende Gründe maßgebend:

Der erste liegt in der bestechend einfachen Grundannahme, daß die Steuerverantwortlichkeit durch das Produkt: Gewicht  $\times$  Entfernung gemessen werden kann. Diese Theorie wirkt insbesondere im Vergleich zu der Komplexität der „Theorie der Kostenzuwächse“ attraktiv. Ein zweiter Punkt, der ihre Popularität begründet hat, liegt darin, daß die notwendigen Daten verhältnismäßig leicht herbeigeschafft oder geschätzt werden können. Eine verwundbare Stelle ist allerdings die Schätzung der kilometrischen Laufleistungen, da die Streuungen innerhalb der einzelnen Gewichtsklassen außerordentlich groß sind. Sie hat diesen Mangel also mit der Theorie der zusätzlichen Kosten gemeinsam. Wir verweisen hier auf die unter diesem Punkt gemachten Ausführungen (s. Seite 38). Man wird auch hier nicht daran vorbeikommen, Soll-Werte einzusetzen, wie etwa die Laufleistungen zu wählen, bei der die Wirtschaftlichkeit der in Frage kommenden Kraftfahrzeugtypen gegeben ist. Die Praxis weicht naturgemäß von diesen Werten von Fall zu Fall sehr weit ab. Schwierigkeiten ergeben sich auch daraus, daß das durchschnittliche Betriebsgewicht nicht ohne weiteres gegeben ist. Zwischen einem unbeladenen und einem überbeladenen Fahrzeug liegt eine weite Spanne.

Es würde zu weit führen, auf alle Imponderabilien einzugehen, die sich bei der praktischen Anwendung jeder der irgendwie entwickelten Methoden ergeben. Einige der Schwierigkeiten werden ohnehin noch im Verlauf der weiteren Ausführungen zur Sprache kommen. Kehren wir nunmehr zu unserem Gedanken

<sup>11)</sup> Vergl. Meyer, H. R.: Die kostengerechte Fiskalbelastung des Motorfahrzeugverkehrs. Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1950, S. 54 — und Leißbrand: Die ungleichen Startbedingungen für Schiene und Straße. Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1950, Nr. 12.

gang zurück. Offen bleibt noch ein dritter Punkt, der so viele Autoren veranlaßt, dies Verfahren anzuwenden.

Soweit dem Verfasser bekannt ist, kommen alle Untersuchungen, die sich der Brtkm-Theorie bedienen, zu einer schärferen Belastung der mittleren und vor allem der schwereren Einheiten, als dies bei Anwendung der incremental costs theory der Fall ist. Es ist nicht sicher, daß auch bei allen zukünftigen irgendwo angestellten Untersuchungen dies stets der Fall sein wird. Andererseits dürfte es wahrscheinlich sein, daß zahlreiche Autoren die Brtkm-Theorie wählen, weil sie befürchten, daß der schwere motorisierte Straßenverkehr einer fiskalischen Belastung entgehen könnte, für die er verantwortlich sein sollte.

Obwohl es nicht empfehlenswert ist, die gross-ton-mile theory als einzige Lösung des Steuer- bzw. Kostenproblems heranzuziehen, so dürfte sie im Hinblick darauf, daß sie so weit verbreitet ist, nicht übergangen werden. Da anzunehmen ist, daß sie von allen angewandten Methoden die schweren Fahrzeugeinheiten am stärksten belastet, dürfte sie die obere Grenze der Besteuerung darstellen, die den hohen Gewichtsklassen als angemessene Belastung zugemutet werden darf. Zu dieser Theorie mag noch bemerkt werden, daß es auch hier zweckmäßig erscheint, die Land- und gegebenenfalls die Ortsstraßen in mehrere Systeme aufzugliedern und ihnen die Fahrzeugklassen zuzuordnen, die sie am häufigsten befahren. Auf diese Weise könnte man eine Diskriminierung der Wenigfahrer innerhalb jeder Gruppe vermeiden.

#### Die Betriebskosten-Theorie

Anders als die „Theorie der zusätzlichen Kosten“, die die Besteuerung der motorisierten Straßenfahrzeuge gemäß den Kosten, die sie verursachen, befürwortet, versucht die gross-ton-mile theory die Verantwortlichkeit für die Tragung der finanziellen Lasten durch die verschiedenen Fahrzeugkategorien gemäß eines behaupteten Ausmaßes an Nutzen zu verteilen, den der Gebrauch der Straßeneinrichtungen für die verschiedenen Benutzer abwirft. Der Haupteinwand gegen diese Auffassung liegt darin, daß der Brtkm keine getreue Wiedergabe dieses Wertes sei. Das Kernproblem liegt eben darin, eine Größe zu finden, die die verschiedenen Nutzen mißt, die die gewerblichen und privaten Zwecken dienenden Straßen abwerfen.

Solch einen Maßstab (monetäre Größe) glaubt man in den Betriebskosten der Kraftfahrzeuge gefunden zu haben, da diese ja mit der Größe der Fahrzeuge stetig steigen. Die Anwendung dieser Methode mag an folgendem Beispiel illustriert werden:

Wenn feststeht, daß die Betriebskosten eines Personewagens — sagen wir — 8 Dpf je km betragen und diejenigen eines bestimmten Lastzuges 48 Dpf je km, dann würde an den Lastzug eine Forderung auf Zahlung eines Steuerbetrages gestellt werden, die 6 mal so hoch ist wie diejenige des Personenkraftwagens. Ist die jährliche Laufleistung 3 mal größer als die Laufleistung des Personenkraftfahrzeuges, so würden sich die jährlich zu entrichtenden steuerlichen Leistungen wie 18 zu 1 verhalten.

Der Begriff Betriebskosten kann naturgemäß mehr oder weniger weit gefaßt werden. Eine in den USA durchgeführte Untersuchung<sup>12)</sup> wählte 3 Kategorien:

<sup>12)</sup> C. B. McCullough and John Beakey, The Economics of Highway Planning Technical Bulletin Nr. 7, Oregon State Highway Department, revised edition (1938) (p. 252).



1. Solche Kosten, die in einem direkten Verhältnis zur Laufleistung stehen (Benzin, Öl, Reifenverschleiß, Unterhaltung des Fahrzeuges).
2. Die Kosten, die in keinem direkten Zusammenhang mit der Fahrleistung stehen (Garagenmiete, Versicherung, Kosten der Finanzierung usw.).
3. Alle Kosten, die der Betrieb eines Fahrzeuges mit sich bringt (Fahrerlohn, Verwaltungs- und andere Gemeinkosten).

Je mehr wir fixe Kostenelemente einbeziehen, umso weniger gilt die Aussage, daß die Betriebskosten mit der Größe und dem Gewicht der Fahrzeuge variieren. Denn die kleinen, meist im Nahverkehr eingesetzten Fahrzeuge, haben infolge geringer Laufleistungen schwerer an der Last der fixen Kosten zu tragen als die im Fernverkehr stehenden Lastzüge. Der Einbezug der Kostenkategorie 2 und 3 würde also die wenig fahrenden Fahrzeuge diskriminieren. Deshalb glaubt man nur die durch die eigentliche Fahrt entstehenden Betriebskosten als Verteilungsgrundlage wählen zu dürfen.

Die Variationen, die sich aus den drei verschiedenen Kostengrundlagen ergeben, sind allerdings gering, wenn man sie mit dem Unterschied vergleicht, der zwischen den Ergebnissen liegt, zu denen die Brtkm-Theorie kommt und denjenigen, die sich bei Zugrundelegung der Betriebskosten ergeben. In dem einen Fall erhalten wir eine von den leichten zu den schwereren Einheiten hin stark ansteigende Kurve, im anderen Fall eine Kurve, deren Steigungsgrad wesentlich geringer ist (siehe Darstellung). Bei Anwendung der Brtkm-Theorie werden

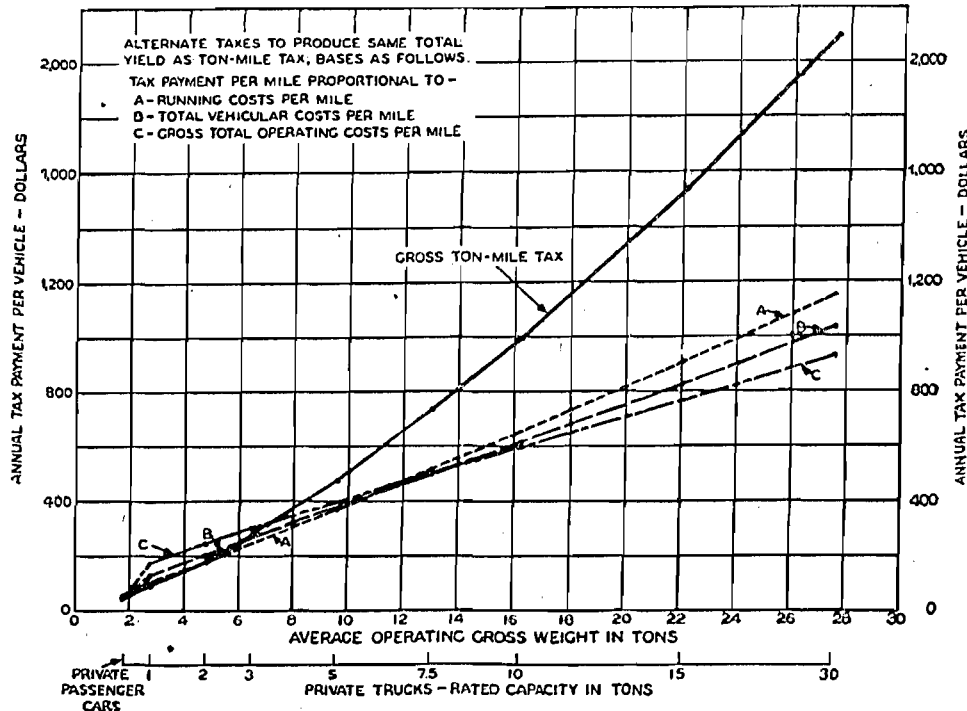


FIGURE 1.-AVERAGE ROAD-USER TAX PAYMENTS PER VEHICLE, AS GIVEN BY THE GROSS TON-MILE TAX AND BY TAXES BASED ON OPERATING COSTS AND CALCULATED TO GIVE SAME YIELD

die schweren Fahrzeugtypen drei- bis viermal so hoch belastet werden müssen, als dies bei der Zugrundelegung der Betriebskosten geschieht. Das Ergebnis, das sich auf Grund der Betriebskostentheorie (operating costs theory) ergibt, könnte als die untere Grenze der fiskalischen Belastung der Fahrzeuge mit den hohen Achsdrücken dienen.

Es können zwar einige Einwände gegen diese Konzeption vorgebracht werden, dennoch wird man nicht behaupten können, daß die Ueberlegung, der Geldbetrag, den ich in eine betriebliche Leistung hineinstecke, sei ein Maßstab des Wertes der Straßenbenutzung, ohne jeden logischen Zusammenhang ist. Die Schwäche in der Anwendung dieser Konzeption liegt wie bei allen Theorien, die den Wert der Straßennutzung zu erfassen suchen, darin, daß sie keine Rücksicht auf die von den einzelnen Fahrzeugarten tatsächlich verursachten Straßenkosten nimmt.

### Die Theorie der unterschiedlichen Ersparnisse

Es ist zwar festzustellen, daß eine engere Beziehung zwischen dem Nutzen und den Betriebskosten besteht, als zwischen dem Nutzen und den geleisteten Bruttotonnenkilometern. Dennoch kann bestritten werden, daß nicht alle Vorteile, die eine Verbesserung des Straßennetzes mit sich bringt, sich proportional zu den Betriebskosten verhalten. Im Zuge dieser Ueberlegung ist man darauf gestoßen, daß die Ersparnisse an Betriebskosten, die bestimmte Verbesserungen der Straßen für die einzelnen Fahrzeugarten mit sich bringen, eine bessere Verteilungsgrundlage für die finanziellen Lasten sein können. Eingehende Untersuchungen in dieser Richtung sind noch nicht unternommen worden. Es ist anzunehmen, daß sie vor ähnlichen Schwierigkeiten stehen würden, wie die auf dem Kausalitätsprinzip basierenden Theorien. Der Arbeitsanfall würde wahrscheinlich ebenfalls außerordentlich groß sein, denn alle denkbaren Straßenverbesserungen, die in

- a) einer Verkürzung der Strecke zwischen zwei Orten,
- b) einem Ausgleich von zu starken Steigungen,
- c) einer Begradigung unübersichtlicher und zu scharfer Kurven,
- d) einer Verbesserung der Linienführung,
- e) einer Erhöhung des Verkehrsflusses,
- f) einer Verbesserung der Straßendecken

liegen könnten, müssen daraufhin untersucht werden, welche Vorteile bzw. Ersparnisse an Betriebskosten sie für die einzelnen Fahrzeugkategorien unter Berücksichtigung ihrer Laufleistungen auf den verschiedenen Straßensystemen bringen würde. Es ist wahrscheinlich, daß man im Zuge dieser Ueberlegungen feststellen wird, daß ein Teil der Elemente der Verbesserung und Instandhaltung der Straßen Ersparnisse ermöglichen, die in direkter Beziehung zu den leistungsabhängigen Betriebskosten oder zu bestimmten Betriebskostenarten stehen. So wird die Verkürzung einer Strecke Zeit- und Streckenersparnisse bringen, die direkt proportional zu den korrespondierenden Betriebskosten stehen. Andere Straßenverbesserungen mögen Ersparnisse bringen, die in mehr oder weniger enger Beziehung zum Bruttogewicht stehen, so daß es berechtigt wäre, von Fall zu Fall die bruttotonnenkilometrische Bezugsgröße anzuwenden. Es ist ferner möglich, daß einige Vorteile, die die verschiedenen Fahrzeugarten von der Verbesserung des Straßenausbauzustandes erhalten, weniger als proportional zu den Betriebskosten variieren, andere mehr als proportional zum Bruttogewicht. Ich erinnere mich an in den USA durchgeführte Versuche, die zeigen, daß die



Einebnung von starken Steigungen für die schweren Fahrzeugeinheiten eine größere Betriebsstoffersparnis bringen als für die Personenwagen und andere leichtere Fahrzeugtypen. Zu ähnlichen Ergebnissen haben die in Deutschland durchgeführten Vergleichsfahrten auf den Reichsautobahnen und den Reichsstraßen geführt.<sup>13)</sup>

Diese Methode der theory of differential benefits wird als entwicklungsfähig angesehen. Sie würde vor allem das Verdienst haben, einmal genauere Werte über die Ersparnismöglichkeiten an Betriebskosten zu vermitteln, die durch die Verbesserung unseres Straßennetzes zu erzielen wären, oder auf der anderen Seite die volkswirtschaftlichen Verluste deutlich zu machen, die uns schlecht unterhaltene Straßen bringen.<sup>14)</sup>

### The space-time theory

Abschließend mag noch eine Konstruktion genannt werden, die in Hinblick auf ihre Einfachheit zunächst bestechend wirkt. Der Gedankengang dieser sogenannten space-time theory, die insbesondere von dem Amerikaner Leland James of Consolidated Freightways, Portland, Oreg. und Dipl.-Ing. Otto Kahrs, Oslo, Norwegen, befürwortet wird, mag hier in gedrängter Kürze wiedergegeben werden.

Ein Fahrzeug benutzt den Teil der Straße, den es flächenmäßig beansprucht. Der tatsächliche Gebrauch, der von einer Straße gemacht wird, kann nur durch die beanspruchte Fläche zum Ausdruck gebracht werden, nicht durch das Bruttogewicht. Denn die Fahrzeuge, die die Straße am meisten benutzen, bestimmen die Größe der Straßenfläche und diese die Höhe der Bau- und Unterhaltungskosten. Die Breite, die Häufigkeit der Kurven und die übrigen Ausmaße der Straßen werden durch den Verkehr bestimmt, der zu bewältigen ist. Eine schnelle, breite, gerade Straße vermag mehr Verkehr zu bewältigen als eine schmale und kurvenreiche. Die Dicke der Straßendecke, die Stärke des Unterbaues, die Entwässerungsanlagen u. a. Kostenelemente werden durch Faktoren bestimmt, die nicht mit dem täglichen Gebrauch der Straße zusammenhängen, das heißt durch die Notwendigkeit, die Straßen so auszubauen, daß sie der Landesverteidigung dienen oder gegen Witterungseinflüsse gewappnet sind. Die Vergangenheit zeigt, daß der gegenwärtige auf die gegebene Verkehrsdichte ausgerichtete Straßenbau nicht geändert zu werden brauchte, wenn die Benutzung der Straßen auf die leichten Fahrzeugtypen beschränkt würde. Der Abnutzungseffekt oder der Unterschied in der straßenzerstörenden Auswirkung, die von den schweren Fahrzeugarten im Vergleich zu den Personenfahrzeugen und ähnlichen Fahrzeugen ausgehen, sind auf den heutigentags gebauten Autostraßen nicht meßbar. Wenn also schon der Gebrauch, den die Fahrzeuge von den Landstraßen machen, gemessen werden soll, dann kann das nur über einen Maßstab geschehen, der die relative Größe der Fahrzeuge wiedergibt und die Zeit in Betracht zieht, die sie auf der Landstraße verbringen. Der Unterschied in der Flächenbeanspruchung, die das größte Fahrzeug erfordert, ist nicht direkt proportional seiner Größe, da der Raum, der für den Betrieb des Fahrzeuges erforderlich ist, die Fläche übersteigt, die es

<sup>13)</sup> Vergl. Oswald, W.: Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen, 1938. — Oswald, K.: Die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugbetriebes durch die Reichsautobahnen. Die Straße, Jahrg. 1939, S. 156.

<sup>14)</sup> Vergl. Heimbüchel, H.: Die Wirtschaftlichkeit der Fahrbahndecken. „Verkehr u. Technik“, Heft 10 u. 12, Jahrg. 1948.

in ruhendem Zustand besetzt. Es ist ein gewisser Spielraum notwendig, um zu verhindern, daß die Fahrzeuge beim Passieren kollidieren. Dieser ist aber bei den Fahrzeugen verschiedener Größe gleich.

Die Vertreter dieser Theorie glauben nun, daß die Benzinststeuer jener Maßstab sei, der die relative Flächen- und die Zeitbeanspruchung der verschiedenen Fahrzeugkategorien getreu widerspiegelt. Dies versuchen sie an Hand folgender Uebersicht zu beweisen.

Vehicle	Space occupied Yards	Time occupied	Space multiplied by time	Relative space occupied Percent	Miles per gallon	Relative tax paid Percent
Automobile (par)	35	1	35	100	12	100
1½ ton truck	38	1.10	42	120	8	150
Largest combinations	50	1.20	60	170	4	300

Die Tabelle zeigt, daß das größte Kombinationsfahrzeug 1,7 mal soviel Fläche beansprucht wie das „Basisfahrzeug“ (= 1). Die schweren Fahrzeuge zahlen aber bei Anwendung der Besteuerung durch die Belastung des Treibstoffes das dreifache des Betrages, den die kleineren Fahrzeugeinheiten aufzubringen haben, also noch über das Verhältnis der von ihnen beanspruchten Straßenfläche hinaus.

Dies Modell stellt eine außerordentlich starke Vereinfachung dar. James hat seine Annahme dann auch später erweitert, indem er die Fläche, die das schwere Fahrzeug im Betrieb über seine Größe hinaus beansprucht, heraufgesetzt hat. Verschiedene Studien über die Straßenkapazität beweisen, daß die durch die Lastzüge effektiv beanspruchte Fläche diejenige, die von den Personenwagen beansprucht wird, um weit mehr als den Unterschied in der Länge der Fahrzeuge übersteigt. Dies eben deshalb, weil sie langsamer fahren und infolgedessen andere Fahrzeuge zu Ueberholungsmanövern zwingen. Sie üben also auf den Verkehrsablauf einen größeren Einfluß aus. Handelt es sich um vielbahnige Straßen mit einem ununterbrochenen Verkehr, dann hat ein schwerer Lastzug mit zwillingsbereifter Hinterachse bei ebener Fahrbahn ungefähr den doppelten Effekt wie zwei Pkw und bei welliger Straßenführung einen solchen von vier kleinen Fahrzeugen. In gebirgiger Gegend wird das Verhältnis noch ungünstiger.

Wenn man den Dingen weiter auf den Grund geht, dann erkennt man leicht, daß weit mehr Faktoren als die oben erwähnten für das Maß der Flächen- und Zeitbeanspruchung der Straßen durch die größeren oder kleineren Fahrzeugeinheiten maßgebend sind, als die von James erwähnten. Die Raum-Zeit-Theorie ist nichts weiter als ein Ausschnitt aus der „Theorie der zusätzlichen Kosten“, die die Einwirkungen der verschiedenen Fahrzeugtypen auf die Flächenausdehnung, Breite und Dicke der Straßendecken sowie andere Kostenfaktoren sehr eingehend untersucht.

Es mag sein, daß die gewerblichen Fahrzeuge einen größeren geldlichen Vorteil aus den Straßen ziehen. Ein näherer Zusammenhang zwischen der Raum-Zeit-Konzeption und diesem Nutzen dürfte sich kaum begründen lassen.

Damit wäre ich zum Abschluß der Darstellung der verschiedenen Theorien über die Möglichkeiten der Aufteilung der dem Kraftwagen anlastbaren Kosten und ihrer Verteilung auf die Fahrzeuge verschiedener Größe und Gewichte gekommen. Es existieren noch einige andere Versuche. Sie berücksichtigen alle einen mehr



oder weniger großen Teil der oben angeführten Gesichtspunkte, ohne im Prinzip eine andersgärtete Lösung zu bringen.

Alle Theorien lassen sich auf zwei Wurzeln zurückführen. Sie versuchen die Steuerlasten entweder gemäß den von den Kraftfahrzeugen verursachten Kosten, also kausal zu verteilen, oder sie legen als Verteilungsmaßstab den „Nutzen“ zu Grunde, den die einzelnen Fahrzeugkategorien aus dem Gebrauch des Straßennetzes ziehen.

Das Verfahren, bei der Kostenverteilung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien von der straßenbautechnischen Kausalität auszugehen, stützt sich weitgehend auf „objektiv“ erfassbare Zahlenwerte. Wertschätzungen lassen sich daneben nicht vermeiden, wie etwa die Höhe der Abschreibungen, die Bemessung des Wertes, den das Straßennetz hat usw. Die praktische Durchführung dieser Methode erfordert außerordentlich viel Zeit und Mühe. Die Anforderungen an das kraftverkehrsstatistische sowie an das kraftfahrzeug- und straßenbautechnische Zahlenmaterial sind sehr groß und zum Teil unerfüllbar. Man darf ferner nicht vergessen, daß eine Reihe von technologischen Fragen der Kostenverursachung durch die Kraftfahrzeuge noch nicht gelöst sind, vielleicht auch nie gelöst werden können. Infolgedessen sind die auf diesem Prinzip basierenden Verfahrenswesen zur Zeit noch mit soviel Schätzungen und Vereinfachungen durchsetzt, daß diese Verfahren so labil bleiben, daß mit ihrer Hilfe — um es einmal überspitzt zum Ausdruck zu bringen — jedes vorgefaßte Ergebnis errechenbar ist.

Uebrigens habe ich — soweit ich die einschlägige Literatur kenne — den Eindruck gewonnen, als ob man dieses Problem zu sehr mit den Augen des Ingenieurs sieht. Das Problem ist aber im Hinblick auf unsere Zwecksetzung im wesentlichen ein wirtschaftliches und betriebswirtschaftliches. Wie sehr man auch versucht, in die technischen Einzelheiten hineinzusteigen, man kommt doch nicht um den Tatbestand herum, daß ein großer Teil der Straßenkosten vom Kraftverkehr unabhängig ist, d. h. Fixkosten darstellt, deren Auflösung eo ipso willkürlich ist.

Was die Nutzentheorien anbelangt, so ist folgendes zu sagen:<sup>15)</sup>

Es mag sich in dem einen oder anderen Fall eine mehr oder weniger enge Korrelation zwischen dem Nutzen und den „Nutzenbezugsgrößen“ belegen lassen, grundsätzlich — und das ist in der volkswirtschaftlichen Literatur hinreichend bewiesen — kann der Nutzen, den einzelne Gesellschaftsgruppen aus irgendwelchen sozialen Einrichtungen ableiten, weder gemessen noch verglichen werden. Die „Nutzentheorien“ sind von vornherein der Willkür unterworfen. Für die Selbstkostenrechnung der Verkehrsmittel dürften sie nicht zu verwenden sein. Der praktischen Steuerpolitik könnten sie insofern dienen, als sie ihr einen einfachen Schlüssel für die Verteilung der fiskalischen Lasten an Hand geben.

<sup>15)</sup> Eine reine Scheidung in „Nutzen“- und „Kostentheorien“ ist nicht durchführbar, da eine Reihe der Theorien, die das Maß an Nutzen zu erfassen suchen, sowohl „Nutzen“- als auch „Kostenverursachungselemente“ enthalten. Es ist ferner festzustellen, daß die Auffassungen, die davon ausgehen, den Nutzen zu „messen“, diesen letztlich doch wieder an Kosten orientieren.

<sup>16)</sup> Siehe Anmerkung 11, S. 42.

<sup>17)</sup> R. Adamek u. F. Saake: Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, Neue Folge, Heft 8, 1952, herausgegeben von Dr. ing. E. Goerner.

<sup>18)</sup> Morgenthaler, K. und Wollert, H.: Erläuterungen zu dem Gutachten über den Leistungswettbewerb zwischen Bundesbahn und dem Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen, Bd. II. Die Kosten des Kraftverkehrs, 1950, Manuskript.

## V.

Wenden wir uns nunmehr praktischen Ergebnissen zu.

Der Verfasser hat, vor allem angeregt durch die Studie von H. R. Meyer über die kostengerechte Fiskalbelastung der Motorfahrzeugkategorien,<sup>16)</sup> den Versuch gemacht, einmal das Verhältnis von kraftfahrzeugbedingten Einnahmen und kraftfahrzeugbedingten Ausgaben, so wie es sich in Deutschland stellt, zu untersuchen, sodann die Frage, wie sich die Fiskalbelastung auf die einzelnen Fahrzeugkategorien tatsächlich verteilt und wie ihre Verteilung sein müßte, wenn sie nach „kostengerechten“ Gesichtspunkten erfolgen würde.

Die Arbeiten wurden Ende 1950 begonnen und 1951 beendet. Den im folgenden aufgeführten Ergebnissen liegen also die in dieser Zeit erreichbaren Unterlagen und möglichen Schätzungen zugrunde. Manche Lücke ist inzwischen ausgefüllt und manche Zahlenangabe durch spätere sorgfältige Erhebungen richtiggestellt und vervollständigt worden.<sup>17)</sup> An den Relationen dürfte sich allerdings kaum etwas geändert haben.

Die Ergebnisse basieren einmal auf dem Kausalitätsprinzip, zum anderen auf dem Nutzenprinzip.

### a) Das Kausalitätsprinzip

Ueber das „Wie“ der kostenmäßigen Straßenbeanspruchung durch die verschiedensten Kraftfahrzeuge wurde eingangs ausführlich referiert. Es wurde u. a. vor allem darauf hingewiesen, daß derartige Untersuchungen umfangreiches straßenbautechnisches und kraftfahrzeugtechnisches sowie verkehrsstatistisches Zahlenmaterial verlangen. Da man sich in Deutschland erst seit Aufstellung des Morgenthaler Gutachtens<sup>18)</sup> mit diesen Fragen befaßt, fehlen diese Unterlagen: Es mangelt vor allem an einer Analyse der Straßenkosten, ohne die das Problem über diesen Weg von vornherein nicht zu lösen ist. Das in folgendem durchgeführte Verfahren kann infolgedessen nur als ein Modell betrachtet werden, dessen Voraussetzungen mit wachsender Kenntnis allmählich den tatsächlichen Verhältnissen angepaßt werden müssen.

Da völlig unzureichende Angaben über die Höhe der Straßenkostenarten vorlagen, mußten die gesamten Straßenkosten en bloc behandelt und der Versuch gemacht werden, mit Hilfe der kraftfahrzeugtechnischen Daten wenigstens von dieser Seite aus an die Lösung des Problems heranzugehen.

### Rechnungsdurchführung

Berücksichtigt werden konnten — das mag hier alles in gedrängter Kürze wiedergegeben werden — die straßenbeanspruchenden Faktoren: Gewicht, Laufleistung, Flächenbeanspruchung und Geschwindigkeit der einzelnen Fahrzeugarten. Die beiden letzten Faktoren werden durch Annäherungswerte wiedergegeben. Diese stützen sich auf folgende errechnete Mittelwerte:



	die spezi- fische Be- lastung in kg/m <sup>2</sup>	der Flä- chenbedarf in m <sup>2</sup> /1000 kg	Autobahn- geschwin- digkeit	PS-Leistung je to zug. Ges.-Gew. Ps/t
Personenwagen	200,0	5,04	100,4	25,8
Omnibusse	454,1	2,22	68,7	10,26
Lieferkraftwagen	229,2	4,43	60,7	11,8
Lkw f. 1—2 t NL	311,4	3,28	72,0	13,9
Lkw f. 3—4 t NL	441,9	2,27	64,9	11,82
Lkw f. 5—8 t NL	647,1	1,56	61,4	10,17
Sattelzugmaschinen	827,0	1,23	59,6	11,0
Omnibusanhänger	334,2	3,0		
Lastanhänger (f. 3—8 t NL)	498,6	2,1		
Lastanhänger (f. 10 u. mehr t NL)	790,2	1,27		

Berücksichtigt man die Besonderheiten der verschiedenen Fahrzeugarten, so kommt man auf die Grundlage eines Rechenfaktors 1,0 für Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Zugmaschinen, bei den nachstehenden Fahrzeugkategorien zu folgenden Wertungsfaktoren:

Kräder 1,6	unter Berücksichtigung ihrer hohen Geschwindigkeit, ihrer hohen PS-Leistung je to zug. Ges.-Gewicht und ihres Platzbedarfes (Seitenwagen) auf der Straße.
Personenwagen 2,0	unter Berücksichtigung ihrer hohen Geschwindigkeit, ihrer hohen PS-Leistung, ihres großen Platzbedarfes als Gesamtheit auf der Straße und ihres Bedarfes an Parkplätzen.
Kfz-Anhänger 0,6	unter Berücksichtigung der geringeren Straßenbeanspruchung als Fahrzeug ohne eigene Antriebskraft.

Diese Wertungsfaktoren sind in Spalte 26 der Tabelle 3 eingesetzt. Multiplizieren wir den Wertungsfaktor mit dem Gewicht und der kilometrischen Leistung der Fahrzeugklassen, so erhalten wir den „Rechnungstonnenkilometer“. Er stellt den „Maßstab“ dar, in dem die Straßenbeanspruchung der verschiedenen Fahrzeugklassen gemessen wird (Tabelle 3, Spalte 28).

Dividieren wir sodann die Summe aller geleisteten Rechnungstonnenkilometer durch die Summe der gegenwärtigen Gesamtfiskalbelastung des Kraftverkehrs, so erhalten wir die mittlere Belastung je Rechnungstonnenkilometer (Tabelle 4, Spalte 33 [a]). Wäre der Forderung nach kostengerechter Fiskalbelastung Beachtung geschenkt, dann müßte die mittlere Fiskalbelastung je Rechnungskilometer bei jeder Fahrzeugklasse gleich sein, nämlich gleich dem Quotienten aus der Division: Gesamtfiskalbelastung des Motorfahrzeugverkehrs / rechen-tonnenkilometrische Gesamtleistung aller Fahrzeuge. Dies ist jedoch nicht der Fall (Tabelle 4, Spalte 33 und 34).

Setzen wir an die Stelle der Gesamt-Ist-Fiskalbelastung die Summe der Sollkosten in Höhe von „kraftfahrzeuganteil“ — nehmen wir an — 945 Mio DM, so erhalten wir die fiskalische Belastung im „kostengerechten Sollzustand“. Da die gegenwärtige Ist-Belastung diese anteiligen Sollkosten übersteigt, erhalten wir naturgemäß eine geringere durchschnittliche Belastung je Rechnungstonnenkilometer, nämlich 1,16 gegenüber 1,34 Dpf/Rtkm im Istkostenzustand. (Tabelle 4, Spalte 35 [b]).

Da die Belastung je Rechnungstonnenkilometer wenig anschaulich ist, sind die gleichen Verhältnisse in Tabelle 5 auf das einzelne Fahrzeug bezogen und in absoluten Markbeträgen ermittelt worden. Besonderer Erläuterungen bedarf diese Berechnung nach dem Vorausgegangenem nicht mehr.

Die Ermittlung der gegenwärtigen Istbelastung der einzelnen Fahrzeugklassen bedarf hingegen einiger begleitender Ausführungen.

Da der Treibstoffverbrauch des Kraftverkehrs nicht bekannt war, mußte er aus den Verbrauchszahlen der einzelnen Fahrzeuge errechnet werden. Angaben über den Normverbrauch der verschiedenen Fahrzeugarten konnten den VDA-Typenbüchern entnommen werden. Dieser Normverbrauch ist unter besonders günstigen Betriebsbedingungen gewonnen. Im praktischen Betrieb liegt der Kraftstoffverbrauch jedoch höher. Der Straßenzustand, das Alter des Fahrzeuges, zu niedriger Reifendruck, zu hohe Geschwindigkeiten, die Fahrweise des Fahrers und anderes mehr, spielt in diesem Zusammenhang eine große Rolle. Die im öffentlichen Nahverkehr eingesetzten Fahrzeuge weisen infolge ihrer Betriebsart eine besonders große Abweichung vom Normverbrauch auf. Diese Sonderheiten lassen sich durch folgende Umrechnungsfaktoren berücksichtigen:

Kräder	1,3	Lieferkraftwagen	1,4
Kräder mit Seitenwagen	1,4	Lastkraftwagen	
Personenkraftwagen	1,4	Lkw 1—2,5 t NL	1,4
Kraftomnibusse mittlere	1,45	Lkw 3—4 t NL	1,45
Kraftomnibusse schwere	1,5	Lkw über 4 t NL	1,5

Unter Zugrundelegung des mittleren Betriebsgewichtes der Fahrzeuge wurde der effektive Treibstoffverbrauch mit der mittleren geschätzten jährlichen kilometrischen Leistung der Fahrzeugeinheiten multipliziert. Die Addition der Produkte ergab den Gesamtverbrauch des motorisierten Straßenverkehrs (Tabelle 1, Spalte 9 und 10).

Zur kilometrischen Jahresleistung ist folgendes zu bemerken:

Es handelt sich hier um einen Mittelwert, der sich aus der Jahresleistung errechnet, die eben noch die Anschaffung eines Fahrzeuges rechtfertigt, und der Leistung, die eine angemessene Auslastung des Fahrzeuges berücksichtigt.

Die durchschnittliche Belastung des Treibstoffes mit öffentlichen Abgaben mußte besonders errechnet werden. Es handelt sich um einen Mittelwert, der allerdings von niemandem auf Heller und Pfennig genau errechnet werden kann. Die Aufteilung der kilometrischen Laufleistung (Spalte 12) auf Fahrzeuge, die mit Dieselmotoren bzw. mit Vergasermotoren angetrieben werden, ist sehr gewagt. Erst wenn die Dieselfahrzeuge sich in den infrage kommenden Klassen (Tabelle 1, Spalte 1 lfd. Nr. 13, 17, 18, 19, 20, 23, 26, 27 und 28) endgültig durchgesetzt haben werden, können wir hier zu stichhaltigen Ergebnissen kommen.

Weitere Einzelheiten können den Tabellen entnommen werden.

#### b) Das Nutzenprinzip

Die Anforderungen, die die Durchführung des Nutzenprinzipes an das statistische Material stellt, lassen sich im wesentlichen erfüllen. Die vorhandenen Mängel wurden bereits in den Ausführungen über die praktische Anwendung des Kausalitätsprinzips erwähnt.

#### Rechnungsdurchführung

Ergibt sich aus Tabelle 3 Spalte 30, Tabelle 4 Spalte 36 und 37, Tabelle 5 Spalte 41.



Tabelle 1 Die Ermittlung der heutigen Gesamtfiskalbelastung der

1	2	3	4	5	6	7
Lfd. Nr.	Fahrzeugart und Fahrzeugklasse	Fahrzeugbestand am 1. 7. 1951	i. v. H.	Mittleres Betriebsgewicht	Mittlere Jahreskilometerleistung	Summe der Jahresbruttotonnenkilometer
		Stck	%	kg	km/Jahr	Mio/Brtkm/Jahr
						$3 \times 5 \times 6$
1.	Kraftfräder <sup>1)</sup>	1 183 000	46,5	—	—	1 625,67
2.	bis 125 ccm Hbr.	692 000	58,4	160	6 000	664,32
3.	126—249 "	384 000	32,5	240	7 000	645,12
4.	250—349 "	50 000	4,3	290	9 000	130,50
5.	350—499 "	40 000	3,4	340	9 500	129,20
6.	500 u. mehr "	17 000	1,4	350	9 500	56,53
7.	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	680 000	26,8	—	—	9 491,22
8.	bis 999 ccm Hbr.	138 000	20,3	1 030	10 000	1 421,40
9.	1000—1499 "	378 500	55,6	1 080	11 000	4 496,58
10.	1500—1999 "	118 500	17,4	1 400	13 500	2 239,65
11.	2000—2499 "	33 250	5,0	1 550	16 500	850,37
12.	2500 u. mehr "	11 750	1,7	2 350	17 500	483,22
13.	Kraftomnibusse	16 300	0,8	9 040	31 000	4 567,91
14.	Lastkraftwagen <sup>3)</sup>	404 700	15,7	—	—	30 478,41
15.	bis 999 kg NL	183 800	45,4	1 280	12 000	2 823,17
16.	1000—1999 "	65 400	16,2	2 500	16 000	2 616,00
17.	2000—3999 "	109 400	27,0	4 600	20 000	10 064,80
18.	4000—4999 "	23 600	5,8	8 400	31 000	6 145,44
19.	5000 u., mehr "	22 500	5,6	10 900	36 000	8 829,00
20.	Straßenzugmaschinen	30 300	1,2	4 000	21 000	2 545,20
21.	Kfz. insges. ohne Sonderfahrz.	2 314 300	—	—	—	48 708,41
22.	Kraftfahrzeug-Anhänger	234 000	9,0	—	—	14 358,82
23.	zur Personenbeförderung	2 070	0,8	6 100	24 000	303,05
24.	einachsige Anhänger	88 630	38,0	475	7 500	315,74
25.	zweiachsige Anhänger bis 2999 kg NL	22 850	9,8	2 350	11 000	590,67
26.	3000—4999 kg NL	51 600	22,0	3 650	15 000	2 825,10
27.	5000 und mehr	57 350	24,5	6 600	26 000	9 841,26
28.	für andere Zwecke	11 500	4,9	3 500	12 000	483,00
29.	insgesamt <sup>4)</sup>	2 548 300	100,0	—	—	63 067,23

1) einschl. Motorroller 2) einschl. Krankenwagen 3) einschl. Kesselwagen 4) ohne Sonderfahrzeuge

### Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, daß eine Besteuerung, die dem Nutzenprinzip folgen würde, d. h. die bruttotonnenkilometrische Leistung als Verteilungsgrundlage nähme, die leichten Einheiten schonen würde.

Im übrigen hängt die derzeitige relativ geringe affektive Belastung der schweren Einheiten mit der derzeitigen steuerlichen Begünstigung der Fahrzeuge mit den hohen Eigengewichten zusammen. Der überwiegende Teil dieser Fahrzeugtypen verwendet überdies den Dieseldieselkraftstoff, der weit weniger stark mit öffentlichen Abgaben belastet ist als der Vergaserkraftstoff. Da

verschiedenen Motorfahrzeugkategorien — Stand 1. Juli 1951

Tabelle 1

8	9	10	11	12	13	14
i. v. H.	Kraftstoffverbrauch in Gramm/Brtkm	Summe d. mittleren Kraftstoffverbrauches in t	i. v. H.	Davon Dieseldieselkraftstoff	Mittlerer Jahresverbrauch an Dieseldieselkraftstoff	Mittlerer Verbrauch an Vergaserkraftstoff
%	g/Brtkm	t/Jahr	%	%	t/Jahr	t/Jahr
		$7 \times 9$				$10 - 13$
2,6	—	184 165	7,3	—	—	184 165
40,8	115	76 397	41,4	0	—	76 397
39,7	115	74 189	40,3	0	—	74 189
8,1	115	15 006	8,1	0	—	15 006
7,9	100	12 920	7,0	0	—	12 920
3,5	100	5 653	3,2	0	—	5 653
15,1	—	711 843	28,3	—	3 359	708 484
15,0	75	106 605	15,0	0	—	106 605
47,4	75	337 244	47,4	0	—	337 244
23,6	75	167 974	23,6	2	3 359	164 615
9,0	75	63 778	8,9	0	—	63 778
5,0	75	36 242	5,1	0	—	36 242
7,2	30	137 037	5,5	80	109 630	27 407
48,3	—	1 286 513	51,2	—	650 490	636 023
9,3	63	177 860	13,8	0	—	177 860
8,6	58	151 728	11,8	5	7 586	144 142
33,0	48	483 110	37,6	35	169 089	314 021
20,1	34	208 945	16,2	100	208 945	—
29,0	30	264 870	20,6	100	264 870	—
4,0	34	86 537	3,4	100	86 537	—
—	—	2 406 095	—	—	850 016	1 556 079
22,8	—	107 543	4,3	—	92 901	14 642
2,1	6	1 818	1,7	100	1 818	—
2,2	15	4 736	4,4	0	—	4 736
4,1	15	8 860	8,2	10	886	7 974
19,7	10	28 251	26,3	100	28 251	—
68,5	6	59 048	54,9	100	59 048	—
3,4	10	4 830	4,5	60	2 898	1 932
100,0	—	2 513 638	100,0	—	942 917	1 570 721
		Gesamtverbrauch			DK	VK

der Dieseldieselkraftstoff nach Kilogramm, der Vergaserkraftstoff nach Litern besteuert wird, das Kilogramm aber mehr Energieeinheiten enthält, tritt auch durch diesen Tatbestand eine Vergünstigung der schweren Einheiten ein. Zudem vermag der Dieselmotor den Dieseldieselkraftstoff infolge seines höheren Gesamtwirkungsgrades (35 % gegenüber 27 % beim Vergasermotor) weit besser auszunutzen als der Vergasermotor den Vergaserkraftstoff. Bedenkt man endlich, daß die großen Einheiten je gefahrenen Tonnenkilometer weniger Treibstoff verbrauchen als kleine Fahrzeugeinheiten, so wird verständlich, daß die schweren Nutzkraftwagen vergleichsweise gering belastet sind.



Tabelle 2 Ermittlung der mittleren Ist-Fiskalbelastung der

1	2	15	16	17
Lfd. Nr.	Fahrzeugart und Fahrzeugklasse	Belastung der Fahrzeugklassen durch den Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff DM/Jahr	Belastung der Fahrzeugklassen durch den Verbrauch von Vergaserkraftstoff. DM/Jahr	Belastung der Fahrzeugklassen durch Vergaser- und Dieselmotorkraftstoffabgaben DM/Jahr
		13 x 19 Dpt/kg	14 x 36 Dpt/kg	15 + 16
1.	Krafträder <sup>1)</sup>	—	—	—
2.	bis 125 ccm Hbr.	—	27 502 920	27 502 920
3.	126—249 "	—	26 708 040	26 708 040
4.	250—349 "	—	5 402 160	5 402 160
5.	350—499 "	—	4 651 200	4 651 200
6.	500 u. mehr "	—	2 035 080	2 035 080
7.	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	—	—	—
8.	bis 999 ccm Hbr.	—	38 377 800	38 377 800
9.	1000—1499 "	—	121 407 840	121 407 840
10.	1500—1999 "	638 210	59 261 400	59 899 610
11.	2000—2499 "	—	22 960 080	22 960 080
12.	2500 u. mehr "	—	13 047 120	13 047 120
13.	Kraftomnibusse	20 829 700	9 866 520	30 696 220
14.	Lastkraftwagen <sup>3)</sup>	—	—	—
15.	bis 999 kg NL	—	64 029 600	64 029 600
16.	1000—1999 "	1 441 340	51 891 120	53 332 460
17.	2000—3999 "	32 126 910	113 047 560	145 174 470
18.	4000—4999 "	39 699 550	—	39 699 550
19.	5000 u. mehr "	50 325 300	—	50 325 300
20.	Straßenzugmaschinen	16 442 030	—	16 442 030
21.	Kfz. insges. ohne Sonderfahrz.	—	—	—
22.	Kraftfahrzeug-Anhänger	—	—	—
23.	zur Personenbeförderung	345 420	—	345 420
24.	einachsige Anhänger	—	1 704 960	1 704 960
25.	zweiachsige Anhänger bis 2999 kg NL	168 340	2 870 640	3 038 980
26.	3000—4999 kg NL	5 367 690	—	5 367 690
27.	5000 und mehr "	11 219 120	—	11 219 120
28.	für andere Zwecke	550 620	695 520	1 246 140
29.	insgesamt <sup>4)</sup>	179 154 230	565 459 560	744 613 790

<sup>1)</sup> einschl. Motorroller <sup>2)</sup> einschl. Krankenwagen <sup>3)</sup> einschl. Kesselwagen

Der Mehrverbrauch der Zugmaschine durch das Mitführen eines Anhängers ist im Verhältnis zur jeweils gegebenen tonnenkilometrischen Leistung des Anhängers entsprechend gering. Infolgedessen ergibt sich auch hier eine Unterbelastung. Die neuesten Untersuchungen, die durch das kraftfahrzeugtechnische Institut in Aachen durchgeführt worden sind, haben ergeben, daß der Mehrverbrauch der Zugmaschine durch das Mitführen eines Anhängers sich für die Anhängerklasse der laufenden Nummer 23, 24, 25, 26, 27, 28 auf je 9, 15, 15,

einzelnen Fahrzeugklassen — Stand 1. Juli 1951

Tabelle 2

18	19	20	21	22	23
Mittlere Kraftstoffabgabe je Fahrzeug DM/Jahr	Satz der Kfz.-Steuer am 1. 7. 51 DM/Jahr	Summen der Kfz.-Steuer je Fahrzeugklasse 1000 DM/Jahr	i. v. H. %	Gesamtbela- stung der Kraft- fahrzeugklas- sen Stand 1. 7. 51 DM/Jahr	Mittlere Gesamtbela- stung je Fahrzeug DM/Jahr
17 : 3		19 x 3		17 + 20	18 + 19
—	—	27 528	6,5	93 827 400	—
40	12	6 624	36,3	37 486 920	54
70	24	3 360	41,9	38 228 040	100
108	30	11 520	8,7	7 802 160	156
116	48	2 400	8,7	7 051 200	176
120	60	2 400	4,4	3 259 080	192
—	72	1 224			
—	—	165 411	39,3	421 103 450	—
278	144	19 872	12,0	58 249 800	422
321	234	88 569	53,5	209 976 840	555
505	306	36 261	21,9	96 160 610	811
691	432	59 899 610	8,8	37 324 080	1 123
1 110	540	6 345	3,8	19 392 120	1 650
1 883	900	14 670	3,5	45 366 220	2 783
—	—	159 839	37,9	512 400 380	—
348	48	3 624	17,5	92 021 600	501
815	225	24 368	16,6	79 819 460	1 220
1 327	405	26 487	41,0	210 814 470	1 927
1 682	600	65 640	12,1	59 169 550	2 507
2 237	825	19 470	12,8	70 575 300	3 137
543	900	20 250	3,6	31 592 030	1 034
—	—	382 598	90,8	1 104 289 480	—
—	—	38 815	9,2	61 737 310	—
167	420	896	2,2	1 214 420	587
19	40	3 545	9,1	5 249 960	59
132	140	3 199	8,2	6 237 980	272
104	200	10 320	26,6	15 687 690	304
196	320	18 352	47,3	29 571 120	516
108	220	2 530	6,6	3 776 140	328
—	—	421 413	100,0	1 166 026 790	—

<sup>4)</sup> ohne Sonderfahrzeuge

12, 9, 12 g/Brtkm stellt. Diese Zahlen müßten in entsprechender Weise in die Berechnung (Tabelle 1, Spalte 9) eingesetzt bzw. berichtigt werden.

## VI.

Wir haben uns bisher ausschließlich mit der Problematik der Kostenseite befaßt. Wenn es sich nur darum handeln würde, die im Rahmen der Ermittlung der vollen Selbstkosten der Verkehrsmittel notwendige Operation durchzuführen,



Tabelle 3 Ermittlung der Rechnungstonnenkilometer und

1	2	24	25	26
Lfd. Nr.	Fahrzeugart und Fahrzeugklassen	Mittleres zulässiges Fahrz. Gesamtgewicht d. Fahrzeugklassen	Summen der zulässigen Gesamtgewichte 1.7. 1951	Rechenfaktor
		kg	t	
			3 x 25	
1.	Krafträder <sup>1)</sup>	—	—	—
2.	bis 125 ccm Hbr.	190	131 480	1,3
3.	126—249 „ „	270	103 680	1,5
4.	250—349 „ „	340	17 000	1,6
5.	350—499 „ „	390	15 600	1,6
6.	500 u. mehr	400	6 800	1,6
7.	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	—	—	—
8.	bis 999 ccm Hbr.	1 200	165 600	1,8
9.	1000—1499 „ „	1 250	473 125	2,0
10.	1500—1999 „ „	1 550	183 675	2,0
11.	2000—2499 „ „	1 750	58 186	2,0
12.	2500 u. mehr	2 500	29 375	2,0
13.	Kraftomnibusse	10 400	169 520	1,0
14.	Lastkraftwagen <sup>3)</sup>	—	—	—
15.	bis 999 kg NL	1 650	303 270	0,9
16.	1000—1999 „ „	3 250	212 550	1,0
17.	2000—3999 „ „	6 100	667 340	1,0
18.	4000—4999 „ „	10 500	247 800	1,1
19.	5000 u. mehr	13 000	292 500	1,2
20.	Straßenzugmaschinen	4 000	121 200	1,0
21.	Kfz. insges. ohne Sonderfahrz.	—	—	—
22.	Kraftfahrzeug-Anhänger	—	—	—
23.	zur Personenbeförderung	7 500	15 525	0,7
24.	einachsige Anhänger	750	66 472	0,6
25.	zweiachsige Anhänger bis 2999 kg NL	3 500	79 975	0,6
26.	3000—4999 kg NL	5 500	283 800	0,7
27.	5000 und mehr	9 000	516 150	0,7
28.	für andere Zwecke	5 000	57 500	0,6
29.	insgesamt <sup>4)</sup>	—	—	—

<sup>1)</sup> einschl. Motorroller <sup>2)</sup> einschl. Krankenwagen <sup>3)</sup> einschl. Kesselwagen

aus dem Block der Straßenkosten die Kosten herauszuholen, die dem mit der Eisenbahn in Konkurrenz stehenden gewerblichen Gütertransporten zuzuscheiden sind, dann könnten wir unsere Ausführungen als beendet betrachten. Das gleiche gilt für die Darlegung der Möglichkeit, eine kostengerechte Fiskalbelastung zu erreichen. Wir wollen uns aber nicht allein darauf beschränken, die Mittel und Wege aufzuzeigen, über die ein wirtschaftspolitisches Ziel, und zwar das von uns vorausgesetzte Ziel volle Kostendeckung im Straßenverkehr sowohl des Kraftverkehrs in seiner Gesamtheit wie in seinen Teilen, zu erreichen ist, sondern

des Bruttotonnenkilometers — Stand 1. Juli 1950

Tabelle 3

27	28	29	30	31
Summen der Rechnungsgewichte	Summen der Rechnungstonnenkilometer	i. v. H.	Summen der Bruttotonnenkilometer unter Zugrundelegg. d. zu. Gewichte	
t	Mio/Rtkm	%	Mio/Brktm	%
26 x 25	27 x 6	—	25 x 6	—
—	2 700	3,1	1 881	2,4
170 924	1 026	38,0	789	42,0
155 520	1 089	40,3	726	38,5
27 200	245	9,1	153	8,1
24 960	237	8,8	148	7,9
10 880	103	3,8	65	3,5
—	21 297	24,5	10 814	13,7
298 080	2 981	14,0	1 656	15,3
946 250	10 409	48,9	5 204	48,1
367 350	4 959	23,3	2 480	22,9
116 372	1 920	9,0	960	8,9
58 750	1 028	4,8	514	4,8
169 520	5 255	6,1	5 255	6,6
—	41 109	47,4	38 599	48,7
272 943	3 275	8,0	3 639	9,4
212 550	3 401	8,3	3 401	8,8
667 340	13 347	32,5	13 347	34,6
272 580	8 450	20,5	7 682	19,9
351 000	12 636	30,7	10 530	27,3
121 200	2 545	2,9	2 545	3,2
—	72 906	84,0	59 094	74,6
—	13 876	16,0	20 119	25,4
10 868	261	1,9	373	1,9
39 883	299	2,2	499	2,5
47 985	528	3,8	880	4,4
198 660	2 980	21,5	4 257	21,2
361 305	9 394	67,7	13 420	66,6
34 500	414	2,9	690	3,4
—	86 782	100,0	79 213	100,0

<sup>4)</sup> ohne Sonderfahrzeuge

wir wollen uns darüber hinaus mit der Notwendigkeit und der Durchführbarkeit dieses wirtschaftspolitischen Zieles selbst auseinandersetzen.

Die Probleme, die wir bisher behandelt haben, waren mit Schätzungen und Annahmen durchsetzt, in vielen Fällen lassen sie sich nur mit Hilfe schwieriger mathematischer Formeln lösen, immerhin vermochten wir uns aber noch auf Zahlen zu stützen. Wenn sich auch hier schon subjektive Entscheidungen nicht vermeiden ließen, so verlassen wir nunmehr vollends den Boden berechenbarer quantitativer Größen und begeben uns in den Bereich der Wertungen, der politischen Auffassungen.



**Tabelle 4**  
Die Gesamtfiskalbelastung der verschiedenen Motorfahrzeugklassen und ihre im Ist- und

1	2	32	33	34
Lfd. Nr.	Fahrzeugart und Fahrzeugklassen	Gesamtfiskalbelastung der Fahrzeugklassen	Verteilung im Ist-Zustand	+ oder - gegenüber dem Ist-Zustand
		DM/Jahr	Dpf/Rikm	
		17 + 20	32 : 28	
1.	Krafträder <sup>1)</sup>	—	—	
2.	bis 125 ccm Hbr.	37 486 920	3,65	+
3.	126—249 „ „	38 228 040	3,51	+
4.	250—349 „ „	7 802 160	3,18	+
5.	350—499 „ „	7 051 200	2,98	+
6.	500 u. mehr	3 259 080	3,16	+
7.	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	—	—	
8.	bis 999 ccm Hbr.	58 249 800	1,95	+
9.	1000—1499 „ „	209 976 840	2,02	+
10.	1500—1999 „ „	96 160 610	1,94	+
11.	2000—2499 „ „	37 324 080	1,94	+
12.	2500 u. mehr	19 392 120	1,89	+
13.	Kraftomnibusse	45 366 220	0,86	—
14.	Lastkraftwagen <sup>3)</sup>	—	—	
15.	bis 999 kg NL	92 021 600	2,81	+
16.	1000—1999 „ „	79 819 460	2,35	+
17.	2000—3999 „ „	210 814 470	1,58	+
18.	4000—4999 „ „	59 169 550	0,70	—
19.	5000 u. mehr	70 575 300	0,56	—
20.	Straßenzugmaschinen	31 592 030	1,24	—
21.	Kfz. insges. ohne Sonderfahrz.	—	—	
22.	Kraftfahrzeug-Anhänger	—	—	
23.	zur Personenbeförderung	1 214 420	0,47	—
24.	einachsige Anhänger	5 249 960	1,76	+
25.	zweiachsige Anhänger bis 2999 kg NL	6 237 980	1,18	—
26.	3000—4999 kg NL	15 687 690	0,53	—
27.	5000 und mehr	29 571 120	0,31	—
28.	für andere Zwecke	3 776 140	0,91	—
29.	insgesamt <sup>4)</sup>	1 166 026 790	1,343 627	

= 1,34  
(a)

<sup>1)</sup> einschl. Motorroller <sup>2)</sup> einschl. Krankenwagen <sup>3)</sup> einschl. Kesselwagen

Gehen wir in unserer Analyse Schritt für Schritt vorwärts und fragen zunächst immer noch im Rahmen verkehrspolitischer Betrachtung bleibend, ob die volle Kostendeckung überhaupt erstrebt werden soll. Diese Frage wird von den meisten Wirtschaftlern, gleich ob liberal oder weniger liberal denkend, grund-

**Tabelle 4**  
Verteilung auf den Rechnungstonnenkilometer, sowie den Bruttotonnenkilometer Sollzustand

35	36	37
Kostengerechter Soll-Zustand	wie 33, aber unt. Zugrundelegung des Bruttotonnenkilometers	wie 33, aber unter Verwendung des Brtkm
	Dpf/Rikm	
	32 : 30	
	—	
	4,75	+
	5,27	+
	5,10	+
	4,76	+
	5,01	+
	—	
	3,52	+
	4,03	+
	3,88	+
	3,89	+
	3,77	+
	0,86	—
	—	
	2,53	+
	2,35	+
	1,58	+
	0,77	—
	0,67	—
	1,24	—
	—	
	—	
	0,33	—
	1,05	—
	0,71	—
	0,37	—
	0,22	—
	0,55	—
1,15 809	1,472 014	
= 1,16 (b)	= 1,47 (c)	

a) Mittlere Belastung in Dpf je Rechnungstonnenkilometer im Ist-Zustand.

b) Mittlere Belastung in Dpf je Rechnungstonnenkilometer bei Zugrundelegung eines Soll-Aufwandes für Straßenkosten und Verkehrssicherung in Höhe von 1005 Mill. DM.

c) Mittlere Belastung in Dpf je Bruttotonnenkilometer im Ist-Zustand.

<sup>4)</sup> ohne Sonderfahrzeuge

sätzlich bejaht, und zwar im Hinblick auf die Rationalität der Verkehrsbedienungs überhaupt. In diesem Sinne ist man auch übereinstimmend der Auffassung, daß der Kraftwagen seine sozialen Kosten voll zu decken habe.



Tabelle 5 Uebersicht über die mittlere steuerliche

Lfd. Nr.	2 Fahrzeugbestand am 1. Juli 1951	38		39	
		Sick.	Mittlere Gesamt- fiskalbelastung je Fahrzeug im Jetzt-Zustand DM/Jahr	Mittlere Gesamt- fiskalbelastung je Fahrzeug im kosten- gerechten Ist-Zustand DM/Jahr	
			23	1,34 (Dpf) x 28 : 3	
1.	Kraftfräder <sup>1)</sup>	—	—	—	—
2.	bis 125 ccm Hbr.	—	54	20	—
3.	126—249 " "	—	100	38	—
4.	250—349 " "	—	156	66	—
5.	350—499 " "	—	176	79	—
6.	500 u. mehr	—	192	81	—
7.	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	—	—	—	—
8.	bis 999 ccm Hbr.	—	422	289	—
9.	1000—1499 " "	—	555	369	—
10.	1500—1999 " "	—	811	561	—
11.	2000—2499 " "	—	1 123	774	—
12.	2500 u. mehr	—	1 650	1 172	—
13.	Kraftomnibusse	—	27 83	4 320	—
14.	Lastkraftwagen <sup>3)</sup>	—	—	—	—
15.	bis 999 kg NL	—	501	239	—
16.	1000—1999 " "	—	1 220	697	—
17.	2000—3999 " "	—	1 927	1 635	—
18.	4000—4999 " "	—	2 507	4 798	—
19.	5000 u. mehr	—	3 137	7 526	—
20.	Straßenzugmaschinen	—	1 043	1 126	—
21.	Kraftfahrzeuge, insgesamt <sup>4)</sup>	—	—	—	—
22.	Kraftfahrzeug-Anhänger	—	—	—	—
23.	zur Personenbeförderung	—	587	1 690	—
24.	einachsige Anhänger	—	59	45	—
25.	zweiachsige Anhänger bis 2999 kg NL	—	272	310	—
26.	3000—4999 kg NL	—	304	774	—
27.	5000 und mehr	—	516	2 195	—
28.	für andere Zwecke	—	328	482	—
29.	mittlere Belastung je Rtkm und Brikm	—	—	1,34 Dpf/Rtkm	—

<sup>1)</sup> einschl. Motorroller <sup>2)</sup> einschl. Krankenwagen <sup>3)</sup> einschl. Kesselwagen

Das Postulat der vollen Kostendeckung im Straßenverkehr, wie darüber hinaus der Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel durch den Staat, ist allerdings schwer zu verwirklichen, wiewohl die Realisierung dieser Forderungen aus gesamtwirtschaftlichen und außerökonomischen Gründen nur innerhalb bestimmter Grenzen wünschenswert ist. Selbst dann, wenn die Forderung nach voller Deckung der Selbstkosten auf Grund einer gegebenen Situation akzeptiert würde, wäre eine befriedigende Regelung des Problems insofern in Frage gestellt, als die Auffassung, von der derartige Versuche getragen werden, in Widerspruch zur

Belastung der verschiedenen Fahrzeugklassen

Tabelle 5

40		41	
Mittlere Gesamt- fiskalbelastung je Fahrzeug im kosten- gerechten Soll-Zustand	DM/Jahr	Kostengerechte Ist-Belastung auf der Basis des Bruttotonnenkilometer	DM/Jahr
1,16 (Dpf) x 28 : 3	—	1,47 (Dpf) x 30 : 5	—
—	17	—	16
—	33	—	28
—	57	—	45
—	69	—	54
—	70	—	56
—	—	—	—
—	251	—	176
—	319	—	202
—	485	—	308
—	670	—	424
—	1 015	—	643
—	3 740	—	4 739
—	—	—	—
—	207	—	291
—	603	—	764
—	1 415	—	1 794
—	4 153	—	4 785
—	6 515	—	6 880
—	974	—	1 235
—	—	—	—
—	—	—	—
—	1 463	—	2 649
—	39	—	83
—	268	—	599
—	670	—	1 213
—	1 900	—	3 440
—	418	—	882
1,16 Dpf/Rtkm	—	1,47 Dpf/Brtkm	—

<sup>4)</sup> ohne Sonderfahrzeuge

modernen Finanzwirtschaft stehen. Diese ist der Meinung, daß die Besteuerung sich lediglich auf die Notwendigkeit gründet, öffentlichen Gebietskörperschaften die Fortführung ihrer Aufgaben in einer Weise zu ermöglichen, die den herrschenden ökonomischen und soziologischen Dingen gemäß ist. Steuern sind, so definiert u. a. die Reichsabgabenordnung, einmalige oder laufende Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen. D. h., Steuern sind voraussetzungslos zu entrichten. Es ist deshalb finanzwirtschaftlich grundsätzlich unzulässig, den vom Kraftwagen verursachten Kosten „Kraftfahrzeug-

1. Die gegenwärtige mittlere Gesamtfiskalbelastung je Fahrzeug (Spalte 38).

2. Die mittlere gegenwärtige Gesamtfiskalbelastung, wenn sie nach kostengerechten Gesichtspunkten erfolgen würde (Spalte 39).

3. Die mittlere Gesamtfiskalbelastung der verschiedenen Fahrzeugklassen, wenn als Gesamtbelastung die Höhe der motorfahrzeugbedingten Sollkosten zugrunde gelegt würde (Spalte 40).

4. Die mittlere kostengerechte Ist-Fiskalbelastung je Fahrzeugklassen, wenn statt des „Rechnungstonnenkilometers“ der Bruttotonnenkilometer als Grundlage kostengerechter Besteuerung gewählt wird (Spalte 41).



bedingte Einnahmen“ im Sinne einer Zweckbindung gegenüberzustellen. Dennoch wird in diesem Zusammenhange vor allem von den betroffenen Kreisen die Forderung erhoben, daß erstens eine Kraftfahrzeug-Sondersteuer zu entwickeln sei, die die Finanzierung der Gesamtheit der dem Autoverkehr „zurechnenden Kosten“ ermöglicht und deren Verteilung so geschehen soll, daß jede Kraftfahrzeuggattung nach Maßgabe ihrer Kostenverursachung belastet wird, zweitens für die Erträge dieser Kraftfahrzeug-Sondersteuer eine Zweckbindung vorzusehen sei. Was ist zu der in jünster Zeit so hart umstrittenen Frage der Zweckbindung der Kraftfahrzeugabgaben zu sagen?

In früheren Zeiten war der gesamte Haushalt in einzelne Sachgebiete (Sonderhaushalte) aufgelöst, denen jeweils besondere mit Zweckbindung ausgestattete Zuwendungen zufließen (Fondswirtschaft). Diese Einrichtung hat jedoch erhebliche Nachteile. So konnte es vorkommen, daß lokale Kassen zeitweise im Ueberfluß in Geldmitteln schwelgten, während die Zentralkasse oder einige Zweckkassen in der Provinz sich in großen Geldklemmen befanden. (Erstschwerung des Ausgleichs des Haushaltsplanes.) Unannehmlichkeiten ergaben sich ferner daraus, daß die für einen bestimmten Zweck gebundene Einnahme schwankte, der Bedarf sich aber unabhängig von diesen Schwankungen änderte. Im Streben nach einer rationellen Technik des Zahlungsverkehrs wurde die Fondswirtschaft schließlich durch das sogenannte Prinzip der „fiskalischen Kasseneinheit“ verdrängt. Dieses besagt, daß alle Einnahmen, gleich aus welchen Quellen sie stammen, in ein großes Reservoir fließen, aus welchem die Ausgaben ohne Rücksicht auf Art und Beschaffenheit bestritten werden. Die geschichtliche Entwicklung vollzieht sich also im Sinne einer fortschreitenden Loslösung bestimmter Ausgaben von der Gegenüberstellung zu bestimmten Einnahmen; die einzelnen Sonderhaushalte verschmelzen gewissermaßen in einen einzigen großen öffentlichen Haushalt. Daraus ergibt sich, daß der öffentliche Haushalt der Gegenwart auf fiskalische Kasseneinheit aufgebaut und als Bruttohaushalt ausgestaltet, grundsätzlich aller Zweckbindung von Steuererträgen entbehren könnte. Finanzpolitisch von Bedeutung ist ja nur die Antwort auf die Frage, ob die Erfüllung eines bestimmten Zweckes als notwendig oder wünschenswert anzusehen ist. Wird diese Frage bejaht, dann scheint es gleichgültig zu sein, ob die Deckung aus allgemeinen Mitteln vorgenommen oder durch Zuwendung des Ertrages bestimmter Steuerquellen herbeigeführt wird. Es ist jedoch in einem einzigen Punkte nicht gleichgültig, ob man aus allgemeinen Mitteln oder aus dem Ertrage bestimmter Steuerquellen schöpft.

Wenn ein öffentliches Gemeinwesen durch ein Steuergesetz verpflichtet wird, aus dem Ertrage einer Steuer bestimmte Anteile einem festgelegten Zweck zuzuführen, dann bedeutet dies nichts anderes, als daß, so lange diese gesetzliche Bestimmung besteht, ein solcher Posten als Ausgabe in den Haushaltsplan aufzunehmen ist; er bedarf also keiner neuen Bewilligung.

Es ist deshalb verständlich, wenn die betroffenen Kreise den Wunsch haben, von dem Ringen um die Bewilligung der ihres Erachtens notwendigen Ausgaben entlastet zu werden. Sie wissen darüber hinaus eine Reihe von durchaus berechtigten Gründen vorzubringen, die zeigen, daß eine Zweckbindung von Steuererträgen für besondere Fälle befürwortet werden kann.

Es ist vorab die Tatsache herauszustellen, daß Steuerzahler und Kostenträger wohl selten so identisch sind wie hier, so daß es auch aus steuerpsychologischen Gründen zweckmäßig erscheint, in diesem Falle von dem Grundsatz der Non-

Affektation abzugehen. Vor allem aber auch deswegen, weil Straße und Kraftverkehr zwei technische Komponenten darstellen, die engstens miteinander verbunden sind. Das Straßenbett kann aber die steigende Verkehrsflut nicht mehr fassen. Die steigende Zahl der Verkehrsunfälle ist mit ein Beweis für den Tatbestand, daß unser Straßennetz nicht mehr den gegebenen Verkehrsverhältnissen entspricht. Es ist als ein volkswirtschaftlicher Verlust anzusehen, wenn die verantwortlichen Stellen alle jene Maßnahmen unterlassen oder unzureichend ausführen, die notwendig sind, den gegebenen Zustand der Straßen zu erhalten. Steigende Betriebskosten beim Straßenverkehr und höhere Erneuerungskosten bei der Wiederinstandsetzung der Straßendecken sind die Folgen oder um mit T. H. MacDonald zu sprechen:

„We pay for good roads whether we have them or not, and pay more when we do not have them.“<sup>19)</sup>

Die Straßenbaubehörden vermögen überdies, das sei noch hinzugefügt, einen wesentlich rationelleren Straßenbau und Straßenbaupolitik durchzuführen, wenn sie mit einem Minimum an für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Mitteln regelmäßig rechnen können. Es lassen sich also eine Reihe von Gründen vorbringen, die eine Zweckbindung der Erträge der Kraftfahrzeugsteuer und gegebenenfalls (eines Teiles) der Mineralölabgaben als zweckmäßig erscheinen lassen.<sup>20)</sup>

Kehren wir nunmehr zum Ausgangspunkt zurück, zu der Frage, welche Bedeutung der Gegenüberstellung der motorfahrzeugbedingten Einnahmen und der motorfahrzeugbedingten Ausgaben zugemessen werden kann. Wenn sie vom finanzwirtschaftlichen Standpunkt aus nur als bedingt zulässig angesehen werden kann, so ist sie für die Beurteilung der wettbewerbpolitischen Lage zwischen Eisenbahn und Güterverkehr zweifellos von großer Bedeutung.

Das, was als kraftfahrzeuganrechenbare Kosten anzusehen ist, ist sehr umstritten. Die Festlegung der kraftfahrzeuganrechenbaren Einnahmen ist eine rein politische Frage. Andererseits ergibt sich aus der Fragestellung: „Deckt der Kraftwagenverkehr seine Kosten?“, daß die in die Rechnung eingesetzten Abgaben in einem logischen Zusammenhang mit der Kostenverursachung stehen sollten. M. E. können infolgedessen nur diejenigen Abgaben als motorfahrzeugbedingte Einnahmen bestimmt werden, die dem Kraftwagen allgemein und als besondere Belastung auferlegt sind, wobei die Tatsache der Belastung nicht primär mit der Ausübung einer Erwerbstätigkeit, sondern lediglich mit dem Gebrauch und dem Inverkehrsetzen des Motorfahrzeuges, d. h. der Straßenbeanspruchung in Zusammenhang stehen.<sup>21)</sup> Daraus ergibt sich,

<sup>19)</sup> Feilchenfeld, W.: Kraftverkehrswirtschaft, Kraftfahrzeugsteuer und Landstraßenfragen in den USA, Berlin 1929.

<sup>20)</sup> Es mag in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß Heinig auf Grund seiner Betrachtungen über die Zweckbindung zu dem Ergebnis kommt: „Kasseneinheit ist an sich auch bei aufgeteiltem Budget möglich. So konzentriert sich das Problem immer wieder auf die Sichtbarmachung der Zweckbindung. Ist jene gesichert und wird diese eindeutig zur allgemeinen Kenntnis gebracht, besteht zentrale Revision und politische Kontrolle, so kann man unter budgetprinzipiellen Gesichtspunkten darüber reden, ob es nützlicher ist, zu assignieren, oder die Nonaffektation vorzuziehen. Dient die Zweckbindung der fiskalischen Sonderung oder der politischen Verschleierung, so ist sie zu bekämpfen. Sowohl Zweckbindung wie Nonaffektation können helfen, das Budget zu ordnen und dessen finanzielle Gesundheit zu fördern.“ — Heinig, K.: Das Budget, Tübingen 1949, S. 490.

<sup>21)</sup> Diese Definition erfolgte in enger Anlehnung an die von Kauer vorgetragene Formulierung der dem Kraftwagen anrechenbaren Abgaben.



daß Einfuhrzölle auf Reifen bzw. Kautschuk, Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugzubehör nicht unter diese Einnahmekategorie zu zählen sind. Auch die Beförderungsteuer darf demzufolge nicht in Ansatz gebracht werden. Daran hindert auch die Tatsache nicht, daß sie der Deckung der Finanzierungskosten der Reichsautobahnen dienen sollten und in diesem Sinne zweckgebunden waren. Denn sie ist der Umsatzsteuer gleichzusetzen. Diese ist aber allen beruflichen, gewerblichen und Handelsunternehmungen allgemein auferlegt. Prinzipiell darf auch kein die allgemeine Umsatzsteuer überschneidender Betrag dem Kraftwagen angerechnet werden. Uebrigens wird die Beförderungsteuer nicht von allen Kraftfahrzeugen getragen. Ausgeschlossen ist der private motorisierte Personenverkehr und der Güternahverkehr.

Es bleiben infolgedessen übrig: Die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölabgaben. Sie sind dem Kraftwagen ex definitione voll anzurechnen. Ein Abzug ungewisser Beträge z. B. des Aufkommens an Mineralölabgaben vor der ersten Erhöhung der Abgaben auf Mineralöle, die im Jahre 1930 erfolgte oder die Anrechnung nur des Betrages der die rein fiskalische Belastung (welche?) übersteigt, würde eine Vermischung von fiskalischen und den von uns aufgestellten Kriterien bedeuten. Schwierigkeiten bereitet die Behandlung der Umsatzausgleichsteuer. Hängt sie doch mit den Mineralölzöllen derart zusammen, daß eine Erhöhung bzw. Aenderung des Zolles eine Erhöhung bzw. Aenderung der Umsatzausgleichsteuer zur Folge hat. Sie kann also nicht ganz entfallen. Im folgenden ist, der im übrigen geringfügige Betrag, aus rechentechnischen Gründen nicht berücksichtigt. Wenn wir so verfahren, dann kommen wir für das Jahr 1951/52 zu folgendem Ergebnis:

Das Total der Reinausgaben aller Gebietskörperschaften für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung hat im Rechnungsjahr 1951/52 — genauere Angaben liegen noch nicht vor — ca. 1—1,1 Mia. DM betragen. Davon entfallen auf Tabelle 6:

1 Straßenart	2 Ausgaben Mio DM	3 davon vom Kraftwagenverkehr zu tragen		4
		in v. H.	in Mio DM	
Autobahnen	51.0	100	51.0	
Bundesstraßen	153.5	95	145.8	
Landstr. I. O.	275.6	85	234.3	
Landstr. II. O.	119.8	65	77.9	
Gemeindestr.	457.6	35	160.2	
Summe	1.057.5		669.2	
Verkehrspolizei	+ 60.0			
Straßenplanung	+ 10.0	80	56.0	
	1.127.5		725.2	

Das Total der Einnahmen stellt sich wie folgt:

Tabelle 7:

1 Einnahmeart	2 in Mio DM	3 kraftfahrzeuganrechenbar		4
		in v. H.	in Mio DM	
Kfz.-Steuer	407	100	407	
Mineralölsteuer	543.1	75	407.3	
Mineralölzoll	330.0	60	198.0	
Summen			1.012.3	

Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben zeigt, daß der Kraftwagenverkehr nahezu die gesamten gegenwärtig auf dem Gebiete des Straßen- und Wegewesens getätigten Ist-Ausgaben „deckt“.

Nun noch ein Wort zu den beiden vorstehenden Tabellen 6 und 7.

Die in Spalte 3 der Tabelle 6 ausgewiesenen Prozentsätze sind wie bei allen deutschen Abhandlungen, die sich mit diesem Thema befassen, grob geschätzt. Es ist m. E. überhaupt zweifelhaft, ob man hier jemals zu akzeptablen Werten kommen kann. Ein Verkehrsausschuß in der Schweiz hat nach Meldung der Automobilrevue<sup>22)</sup> für die Gemeinden 57,7 % und für die Kantonstr. 32,3 % als kraftfahrzeuganrechenbar errechnet. Genaueres über das angewandte Verfahren ist m. W. nicht bekannt geworden. Diese Ziffern liegen jedenfalls wesentlich niedriger als die in Tabelle 6 angegebenen. (Vergl. dazu auch nochmals die Ausführungen auf S. 32 ff.)

Die in Spalte 3 der Tabelle 7 aufgeführten Prozentsätze stellen Höchstwerte dar. Da der Kraftwagenverkehr nicht alleiniger Treibstoffverbraucher ist, vermag niemand den auf ihn entfallenden Teil genau zu bestimmen.

Wir wollen uns nun in den folgenden abschließenden Ausführungen noch einer weiteren fiskalischen Grundsatzfrage zuwenden.

Im allgemeinen herrscht die Auffassung, daß für die Wahl der Steuerart sowie des Steuermaßes grundsätzlich nur das Prinzip der Leistungsfähigkeit in Frage kommt. Daneben betrachtet man allerdings auch — und dies in immer stärkerem Maße — die ökonomischen und psychologischen Grundlagen der Besteuerung. Man steht also einer kostengerechten und mithin wettbewerbsneutralen Besteuerung in der finanzwissenschaftlichen Literatur gar nicht so ablehnend gegenüber, wie es heute aus Gründen der Aufrechterhaltung des status quo von der Finanzwirtschaft so gern vorgebracht wird. Sie übersieht überdies, daß die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuern und die Erhöhung der Mineralöl-Abgaben mit der Kostenverursachung motiviert wurden. Die praktische Steuergesetzgebung selbst geht eben über diese „Grundsätze“ vielfach hinweg. Wie dem auch immer sei, wir müssen hier sachlich untersuchen, inwieweit der eine oder andere Grundsatz überhaupt in der praktischen Steuerpolitik durchführbar ist.

Der Versuch, das Prinzip zu realisieren, die Kraftfahrzeugbesitzer nach ihrer steuerlichen Leistungsfähigkeit zu erfassen, bietet wenig Hoffnung auf Erfolg.

<sup>22)</sup> Automobil-Revue, 48. Jahrg., Nr. 40, 10. Sept. 1952.



Einmal deswegen, weil es schwierig ist, im Zuge der technischen Entwicklung und der dadurch gegebenen Steuer-Vermeidungsmöglichkeit besondere Merkmale festzulegen, an die eine derartige spezifische Aufwandsteuer anknüpfen könnte, ferner deshalb, weil der Begriff „Luxus“ starken Schwankungen in Zeit und Raum unterworfen ist. „Es bedarf nach den betrüblichen Erfahrungen, die man allerorten und zu allen Zeiten mit „Luxusaufwandsteuer“ gesammelt hat (ohne nachhaltig daraus zu lernen!) nicht vieler Worte, um zu beweisen, daß jede Bemühung um eine zuverlässige Abgrenzung des Luxusbegriffes nach äußeren Merkmalen auch im Bereich einer Klassifizierung der Automobile vollkommen aussichtslos erscheint.“<sup>23)</sup>

Was der Durchführung einer Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit aber weit mehr im Wege steht, ist der Tatbestand, daß sowohl die Kraftfahrzeugsteuer als auch die Mineralölabgaben in das Kostengefüge der gewerblichen und beruflichen Unternehmungen eingehen. Wie sehr dies der Fall ist, wird u. a. durch die Tatsache bekräftigt, daß nur 4,3 % aller im Jahre 1950 zugelassenen Personenkraftwagen auf Angestellte und Arbeiter entfielen. Von einer Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit der Kraftfahrzeughalter kann infolgedessen keine Rede sein. Bedenken wir weiter, daß die kleinen Kraftwagen und Kräder, die gegenüber größeren Einheiten einen relativ stärkeren Treibstoffverbrauch je Brtkm aufweisen und zudem das höher belastete Benzin verwenden müssen, in der Regel von denjenigen gehalten werden, die den Betrieb ihrer Fahrzeuge aus der Lohntüte oder dem Gehalt finanzieren, so erkennen wir, daß die Mineralölabgaben ein ausgesprochen regressives Element in unserem Steuersystem darstellen. Ich glaube, daß aus der Negation des Leistungsfähigkeitsprinzips heraus der Anwendung der kostengerechten Fiskalbelastung vom grundsätzlichen Standpunkt aus nicht viel im Wege steht. Die Besteuerung nach „kostengerechten“ Gesichtspunkten scheint mir die glücklichste zu sein, eben vor allem und immer wieder unter dem Gesichtspunkt der Wahrung ökonomischer Relationen. Läßt diese Besteuerung sich auch praktisch durchführen? Diese Frage dürfte zu bejahen sein. Eingehende Studien hierüber sind von G. Strommenger durchgeführt worden.<sup>24)</sup>

Sehen wir von der vorher geschilderten Problematik dessen, „Was“ zurechenbar ist, ab und fragen nach dem „Wie“, dann ist vor allem zu beachten, daß eine Differenzierung der Mineralölabgaben nicht durchgeführt werden kann. Die stärkere Kostenbeanspruchung der einen oder anderen Fahrzeugklasse, müßte eben durch die Variation der Kraftfahrzeugsteuer zum Ausdruck gebracht werden. Das ist schon aus dem Grunde notwendig, weil der Kraftstoffverbrauch durchaus nicht mit der Kostenverursachung parallel läuft. Den Erfordernissen an die Einfachheit und Bequemlichkeit sowie Billigkeit der Besteuerung könnte man dadurch begegnen, daß man die Kraftfahrzeuge in größere Gruppen zusammenfaßt. In diesen Zusammenhang fällt ja auch die Streitfrage, inwieweit man die fiskalische Belastung für Diesel-Kraftstoffe derjenigen des Vergaser-Kraftstoffes anpassen soll. Hier offenbart sich eben, daß neben den fiskalischen Gesichtspunkten auch technische zur Erörterung stehen; denn die Art, Form und Höhe der steuerlichen Belastung kann die technische Entwicklung beeinflussen. Man

<sup>23)</sup> Lampo, H.: Zur Problematik der Kraftfahrzeugbesteuerung. In Finanzarchiv, Zeitschrift f. d. ges. Finanzwesen, 47. Jahrg., Tübingen 1930, Bd. I, S. 12.

<sup>24)</sup> Strommenger, G.: Der Weg zu einer angemessenen Aufteilung der den Kraftfahrzeugen anzulastenden Straßenkosten auf die verschiedenen Fahrzeugarten, 1951, unveröffentlicht.

denke an die in Deutschland durch die Besteuerung animierte Förderung hochtouriger Wagen oder die augenblicklich in Deutschland geringe Verwendung von Sattelschleppern, die zum Teil ihre Ursache in der steuerlichen Benachteiligung dieser Typen hat.

Die Frage der fiskalischen Belastung berührt — das muß in diesem Zusammenhang noch erwähnt werden — auch die Interessen der Mineralöl-Industrie. Diese ist in durchaus nicht minder großem Ausmaß neben dem Verbraucher und dem Staat an der Gestaltung des Mineralölpreises interessiert. Die Interessen der Beteiligten lassen sich jedoch nur schwer auf einen Nenner bringen. Der Finanzminister fordert hohe Einnahmen, der Verbraucher niedrige Preise, die Erzeuger wollen vor ausländischer Konkurrenz, sei es durch Subventionen, durch Zollerhebung oder Gewährung von Präferenzen geschützt werden. Dabei bedingen sich Mineralölpreise, Mineralölzölle und Mineralölsteuer gegenseitig, d. h. die Zolltarife wirken auf die Höhe der Steuersätze und beide auf die Preise ein, andererseits bleibt ein Steigen der Mineralölpreise auf die Dauer nicht ohne Rückwirkung auf die Regelung der Zoll- und Steuerabgabe. Fassen wir abschließend die Ergebnisse unserer Untersuchung noch einmal zusammen:

Die Forderungen der Fiskalpolitik und der Verkehrspolitik sind nicht in allen Teilen gleichgerichtet. Es ergab sich also die Vorfrage: „Wie sind sie im Rahmen der gegebenen gesamtwirtschaftlichen Zielsetzung am besten aufeinander abzustimmen?“ Wir haben den Belangen der Verkehrspolitik aus den dargelegten Gründen den Vorrang gegeben. Wir haben in diesem Zusammenhang ferner den Standpunkt vertreten, daß der Kraftwagenverkehr grundsätzlich seine sozialen Kosten zu decken habe. Was ist als soziale Kosten anzusehen? Dies bedarf unseres Erachtens einer besonderen „Sollkostenrechnung“. Auf welche Art und Weise kann der kraftfahrzeuganrechenbare Anteil der Straßenkosten auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien verteilt werden? Um dies Verteilungsproblem zu lösen, standen mehrere Verfahren zur Diskussion. Die Methoden, die auf dem Nutzenprinzip aufgebaut sind, sind der Willkür unterworfen. Wir glauben sie daher nicht empfehlen zu können. Sie können uns bestenfalls die untere und obere Grenze der fiskalischen Belastung der schweren Fahrzeug-einheiten angeben. Auch die Verfahren, die sich auf das Kausalitätsprinzip stützen, unterliegen subjektiven Entscheidungen, aber in geringerem Umfang. Die Crux liegt in der Verteilung der fixen Kosten und in noch ungelösten technischen Problemen. Ob letztere gelöst werden können entzieht sich meiner Kenntnis. Man wird auch hier mit Schätzungen und Wertungen arbeiten müssen. Vielleicht, daß sich mit Hilfe des Kausalitätsprinzipes das Verteilungsproblem einmal befriedigend lösen und die Grundlage für eine kostengerechte Fiskalbelastung schaffen läßt.



## Der Föderalismus im deutschen Eisenbahnrecht

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger

### I. Die Regeln der Reichsverfassung von 1919

1. Das Eisenbahnrecht unterscheidet Bahnen des öffentlichen und des nichtöffentlichen Verkehrs. Zu den Bahnen des öffentlichen Verkehrs rechnen die Eisenbahnen, die von jedermann ihrer Zweckbestimmung entsprechend benutzt werden können. Das sind die Bundesbahn und die auf Grund der Landesgesetze (in Preußen des Eisenbahngesetzes von 1838 und des Kleinbahngesetzes von 1892) „konzessionierten“ nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Nach RVerf 1919 Art. 7 Ziffer 19 hatte das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen nur, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelte. Diese Gesetzgebung war keine ausschließliche, sondern nach Art. 12 eine konkurrierende. Die Länder waren für das Eisenbahnrecht zuständig, solange und soweit das Reich von seinem Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch machte. Diese konkurrierende Gesetzgebung betraf nur die Interessen der Landesverteidigung an den Eisenbahnen und an den Kleinbahnen. Sonst aber erstreckte sie sich nur auf die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, nicht dagegen auf die Kleinbahnen und die Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs (Privatanschlußbahnen, Grubenbahnen).

Die Kleinbahnen zählten zu den Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs, die dem öffentlich-lokalen Verkehr dienen. Die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse dieser Bahnen waren in Preußen im Kleinbahngesetz von 1892 geregelt. Von einer Unterstellung dieser Bahnen unter das Eisenbahngesetz von 1838 war abgesehen worden, weil sie als Bahnen „dritter“ Ordnung nicht den strengen baulichen und betrieblichen Vorschriften der Haupt- und Nebenbahnen unterliegen sollten. Vielmehr sollten Bau und Betrieb billig gehalten werden, da eine Wirtschaftlichkeit sonst nicht gewährleistet schien. Auch hoffte man, das Privatkapital für den Bahnbau zu interessieren.<sup>1)</sup>

In Anlehnung an das Preußische Kleinbahngesetz haben auch andere Länder das Kleinbahnwesen gesetzlich oder durch Verordnung geregelt. Zum Teil waren auch die allgemeinen Eisenbahngesetze oder Wegegesetze gültig. Vielfach wurden Bahnen dieser Verkehrsart in außerpreußischen Ländern aber schon als Nebenbahnen konzessioniert.

Die nach der Ausführungsanweisung zum Preußischen Kleinbahngesetz vom 13. August 1898 vorgenommene Unterscheidung der „nebenbahnähnlichen“ Kleinbahnen von den Straßenbahnen sollte die ersteren im Hinblick auf ihren Charakter als Eisenbahnen besonders hervorheben, zumal der auch von ihnen zu pflegende Güterverkehr geeignet schien, ihre zunehmende Bedeutung für den allgemeinen Verkehr darzutun.

<sup>1)</sup> Böttger: Grundlagen und Triebkräfte der preußischen Kleinbahnpolitik. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1931, S. 141.

2. Selbständig neben der Gesetzgebung steht die Eisenbahnaufsicht. Eine besondere Organisation für die Eisenbahnaufsicht ist aber immer nur für solche Bahnen eingerichtet worden, die nicht von der aufsichtsberechtigten Behörde selbst verwaltet wurden, da die Wahrung der Rechtsordnung bei diesen ohne weiteres als gewährleistet angesehen wird.

Nach RVerf 1919 Art. 15 übte die Reichsregierung die Aufsicht in den Angelegenheiten aus, in denen dem Reich das Recht zur Gesetzgebung zustand. Die Reichsaufsicht über Eisenbahnen behandelte Art. 95. Hiernach unterlagen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht vom Reiche verwaltet wurden, der Beaufsichtigung durch das Reich. Da es keine Staatsbahnen der Länder mehr gab, kamen für diese Beaufsichtigung nur die als Privatbahnen bezeichneten (also nicht reichseigenen Eisenbahnen) in Betracht.<sup>2)</sup>

Unter die Reichsaufsicht fielen nicht die Kleinbahnen und die Privatanschlußbahnen, die der Aufsicht der für die Genehmigung zuständigen Behörde unterstanden. Das war der Regierungspräsident und die zuständige Eisenbahndirektion gemeinsam. Die eisenbahntechnische Aufsicht, also die Ueberwachung des Betriebes hinsichtlich der Unterhaltung der Anlagen, der Betriebsmittel und der Betriebsdurchführung war Angelegenheit der Eisenbahnbehörde allein.

3. Mit dem Vorbehalt des Erwerbs- und Heimfallrechts in den Eisenbahngesetzen und in den Genehmigungsurkunden hat der Staat von vornherein kundgetan, daß Bau und Betrieb von Eisenbahnen eigentlich zu seinen Aufgaben gehören und er eine Eisenbahn dann zu übernehmen gedachte, wenn Gründe einheitlicher Verkehrs- und Betriebsführung dies geboten.<sup>3)</sup>

In RVerf 1919 Art. 89 war als Aufgabe des Reiches vorgesehen, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Die Rechte der Länder, Privateisenbahnen zu erwerben, waren auf Verlangen dem Reiche zu übertragen. Ferner war im Art. 94 ein Vorrang des Reiches für den Neubau von Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs enthalten, nicht dagegen für die Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs. Ebenso bestand Anschlußpflicht für jede Eisenbahn anderen Bahnen gegenüber.

4. Da RVerf 1919 Art. 90 sich nur auf die Deutsche Reichsbahn bezog, waren die Eisenbahnhoheitsrechte über die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und des nichtallgemeinen Verkehrs mit Ausnahme der Eisenbahnaufsicht bei den Ländern verblieben. Im Rahmen dieser Verfassungsbestimmungen des Reiches galten die landesrechtlichen Eisenbahngesetze und Verordnungen weiter.

### II. Bestrebungen zur Rechtsvereinheitlichung

1. Die Entwicklung des Verkehrs der Eisenbahnen ließ klar erkennen, daß das vom Gesetzgeber einst vermutete Hineinwachsen der Kleinbahnen in das allgemeine Eisenbahnnetz sich verwirklichte. Die Kleinbahnen waren den Nebenbahnen auch in ihrer technischen Vervollkommnung immer ähnlicher geworden. Die Unterscheidung von Bahnen des allgemeinen und des nichtallgemeinen Verkehrs war überholt.

<sup>2)</sup> Die Reichsaufsicht wurde nach dem Gesetz über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920 in der obersten Instanz durch den Reichsverkehrsminister ausgeübt.

<sup>3)</sup> Böttger: Zur Kritik der Heimfälligkeit bei Eisenbahnen. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950/51, S. 65.

Was Wunder, wenn wiederholt angeregt wurde, für alle nichtreichseigenen Bahnen reichsrechtlich ein einheitliches Privatbahngesetz zu erlassen, zumal der eigentliche Unterschied zwischen der Reichsbahn einerseits und den Privateisenbahnen und den Kleinbahnen andererseits vornehmlich nur noch von der Eigentumsseite her gesehen wurde. Aehnliche Wünsche waren auch hinsichtlich der Privatanschlußbahnen laut geworden.<sup>4)</sup>

2. Ein merklicher Umbruch des Rechtszustandes wurde durch den Uebergang der Hoheitsrechte der Länder auf das Reich nach Art. 2 des Gesetzes über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 im Verein mit dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 herbeigeführt. Die Länder wurden damals jeder Staatsgewalt zugunsten einer einheitlichen Reichsgewalt entkleidet. Zwar war den Landesbehörden durch die Erste Verordnung über den Neuaufbau des Reiches vom 2. Februar 1934 die Ausübung der Hoheitsrechte im Auftrage und im Namen des Reiches insoweit übertragen, als das Reich nicht im Einzelfalle von seinem Rechte Gebrauch machte.

Immerhin befand sich die Eisenbahngesetzgebung und Aufsicht nunmehr im wesentlichen jedenfalls in der Hand des Reiches, das die Hoheits- und Aufsichtsrechte auch hinsichtlich der Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs ausübte.

3. Dieser neuen Rechtslage entsprang die Ausgliederung des Rechts der Straßenbahnen aus dem preußischen Kleinbahngesetz und der Erlass des Reichsgesetzes über die Beförderung der Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (neue Fassung vom 6. Dezember 1937). Damit wurde eine klare Trennung des Personenverkehrs auf der Straße von dem auf den Eisenbahnen durchgeführt. Zwar lehnt sich das neue Recht der Straßenbahnen vielfach an das preußische Kleinbahngesetz an. Jedoch sind Straßenbahnen jetzt nicht mehr Kleinbahnen im Sinne des preußischen Kleinbahngesetzes und Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs im Sinne der Reichsverfassung. Nunmehr sind sie im Zusammenhang mit dem wesensverwandten gewerbsmäßigen Personenverkehr auf der Straße rechtlich geordnet worden.

4. Aber auch sonst suchte die Entwicklung des Eisenbahnrechts zunehmend die in den einzelnen Landesrechten unterschiedliche Trennung von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs und Kleinbahnen zu beseitigen. Das zeigt die Aenderung der §§ 315 und 316 StGB durch Gesetz vom 28. Juni 1935, das „Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939“ (insbesondere § 1), das „Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen vom 29. April 1940“ und Ergänzungsverordnung vom 6. Mai 1941. Und schließlich bezeugt dies auch die Einbeziehung der Kleinbahnen in die EVO vom 8. September 1938.

Wenn auch die Aufsicht über die Kleinbahnen in Preußen den Ländern als Auftragsangelegenheit belassen war, so war doch der Wille des Reiches, seine Eisenbahnhoheit bei den Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs auszuüben, in Gestalt mehrerer neuer Gesetze erkenntlich. Dazu gehören das „Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934“ (RGBl II S. 91), das in Hinsicht auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Bahnunternehmen des öffentlichen Ver-

<sup>4)</sup> Böttger: Die Zukunft der preußischen Kleinbahnen, insbesondere die Neuordnung ihrer Rechtsverhältnisse auf reichsgesetzlicher Grundlage. Technik und Wirtschaft, Jahrg. 1932, S. 246. Ders. zum Thema: Neues Eisenbahnrecht. Verkehrstechnik 1935, S. 147. Ders.: Zur Erneuerung des Rechts der Privatgleisanschlüsse. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1925, S. 668 u. 683.

kehrs erlassen war,<sup>5)</sup> ferner das „Gesetz, betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934“ (RGBl II S. 811), das die Anwendung der Vorschriften über die Bahneinheit regelt, wenn sich ein Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs über das Gebiet mehrerer Länder erstreckt, weiterhin das „Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1936“ (RGBl II S. 215), das den bisherigen Unternehmer einer Bahn des öffentlichen Verkehrs mit zeitlich begrenzter Genehmigung verpflichtet, die Bahn auch über die Genehmigungszeit hinaus weiter zu betreiben, solange dies im Interesse des Reiches erforderlich schien. Zu nennen sind auch das „Gesetz, betreffend die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reiches stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938“ (RGBl II S. 239) und die „Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder vom 28. März 1940“. Die im Jahre 1943 für die nichtreichseigenen Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs erlassenen vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen und die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung sind erwähnenswert.<sup>6)</sup>

### III. Der gegenwärtige Rechtszustand

1. Der föderalistische Gedanke findet im Bonner Grundgesetz eine besonders nachdrückliche Betonung. Infolgedessen konnte das Neuaufbaugesetz von 1934 keinesfalls weiter gelten. Damit löste sich die bisherige Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen Reich und Ländern auf. Ebenso fiel der Begriff „allgemeiner Verkehr“, der in der RVerf 1919 verankert war und auch noch für das Neuaufbaugesetz von 1934 galt, fort. Es gibt jetzt im Rechtssinne keine Kleinbahnen mehr, sondern nur noch Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und solche des nichtöffentlichen Verkehrs. Nach Art. 73 Ziff. 6 ist für die bundeseigenen Eisenbahnen die ausschließliche, nach Art. 74 Ziff. 23 für die übrigen Schienenbahnen — mit Ausnahme der Bergbahnen, die uneingeschränkt zur Länderzuständigkeit gehören — die konkurrierende Gesetzgebung eingeräumt. Im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung hat der Bund das Gesetzgebungsrecht nur, soweit ein Bedürfnis nach bundesgesetzlicher Regelung unter den im Art. 72 Abs. 2 Ziff. 1—3 genannten Voraussetzungen besteht.

Der Bund hat durch das am 29. März 1951 (RGBl I S. 225 — Berichtigung vom 15. Juni 1951, RGBl I, S. 438) verkündete „Allgemeine Eisenbahngesetz“ dargetan, in welchem Umfange er von dem ihm nach Art. 72 GG. zustehenden Gesetzgebungsrecht Gebrauch machen will. Es enthält diejenigen Rechtsmaterien, deren Ordnung in Hinsicht auf die gebotene Sicherheit und Einheitlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Bundesgebiet durch die Gesetzgebung der Länder nicht wirksam genug erfolgen kann und deren einheitliche Fortbildung notwendig ist.

In Anlehnung an den Begriff „Schienenbahnen“ in Art. 74 Ziff. 23 GG. wird im § 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes festgestellt, daß Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes Schienenbahnen sind mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen; der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

<sup>5)</sup> Böttger: Vollstreckungsschutz für Bahnunternehmungen. Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. (Begründet von G. Eger.) 55. Band, S. 217.

<sup>6)</sup> Diesen Bestimmungen konnten auch Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs unterstellt werden.



Es bleiben also übrig die bundeseigenen Eisenbahnen und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die sich untereinander nicht durch ihre Bauart und technische Ausrüstung oder ihren Verwendungszweck, sondern nur durch die Verschiedenheit der Vermögensträgerschaft (Eigentumsfrage) unterscheiden.<sup>7)</sup>

Im wesentlichen erfaßt das Gesetz nur die öffentlichen Eisenbahnen, während die nichtöffentlichen Eisenbahnen fast ganz der landesrechtlichen Gesetzgebung unterliegen. Ausgenommen sind nur die technischen Einheitsvorschriften (§ 3 Abs. 3).

Die Ermächtigung der Bundesregierung, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen zu erlassen, wird genau umgrenzt. Für Eisenbahnen, die dem nichtöffentlichen Verkehr dienen, ist die Ermächtigung der Bundesregierung auf Rechtsverordnungen beschränkt, die die Sicherheit und die technische Einheit des Eisenbahnbetriebes betreffen, insonderheit in Hinsicht auf den Wagenübergang. Im übrigen werden die Länderregierungen ermächtigt, diese Rechtsverordnungen zu erlassen.

2. Ob eine Schienenbahn im Einzelfalle als eine Eisenbahn anzusprechen ist, entscheiden die obersten Landesverkehrsbehörden im „Benehmen“, nicht im „Einvernehmen“ mit dem Bundesverkehrsminister.

Das Recht, eine neue öffentliche Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, kann von der obersten Landesverkehrsbehörde erst dann verliehen werden, wenn es nicht vom Bund für die Deutsche Bundesbahn in Anspruch genommen wird. Ist dies nicht der Fall, kann das Land die Eisenbahn entweder selbst betreiben oder das Recht einem Unternehmer verleihen, vorausgesetzt, daß ein echtes Verkehrsbedürfnis besteht (§ 4 Abs. 2).

3. Die Eisenbahnaufsicht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist nach dem GG. und diesem folgend nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes jetzt ausschließlich Sache der Länder. Staatsrechtlich beachtlich ist jedoch der § 51 des Bundesbahngesetzes, der die Deutsche Bundesbahn in die Lage versetzt, auf Antrag eines Landes Geschäfte der Verkehrsverwaltung des Landes, insbesondere die Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung des Landes zu übernehmen. Hierdurch wird eine Auftragsverwaltung des Bundes für die Länder geschaffen. Allerdings zeigt die Handhabung in der Praxis bislang Verschiedenheiten. Das Land Nordrhein-Westfalen übt die Verwaltungsaufsicht aus, während die technische Aufsicht der Bundesbahn obliegt.

4. Beachtlich ist die Bestimmung des § 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die gedanklich eigentlich nicht so recht in das Gesetz hineinpaßt. Sie soll die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministers in der Frage der „Koordinierung“ klar herausstellen. Dieser soll darauf hinwirken, daß die Belange der verschiedenen Verkehrsträger ausgeglichen und ihre Leistungen und Entgelte aufeinander abgestimmt werden. Die Ueberparteilichkeit des Bundesverkehrsministers findet sich übrigens auch in den Koordinierungsbestimmungen des Bundesbahngesetzes (§ 14 Ziff. 1 b) und des Güterkraftverkehrsgesetzes (§ 7) wieder.<sup>8)</sup>

5. Ziel der Tarifpolitik der öffentlichen Eisenbahnen ist es, gleichmäßige und volkswirtschaftlich vertretbare Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen, wobei aber auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der betroffenen Bahnen angemessen

<sup>7)</sup> Hufnagel: Die Eisenbahngesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland. Bundesanzeiger Nr. 145 vom 31. Juli 1951.

<sup>8)</sup> Vielleicht hätte hierfür ein besonderes Koordinierungsgesetz geschaffen werden müssen.

Rücksicht zu nehmen ist. Falls mehrere Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aneinander anschließen, besteht die Pflicht, die direkte Abfertigung einzurichten und durchgehende Tarife aufzustellen. Die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gesamtverkehrs und die gemeinwirtschaftliche Tarifausübung sind also maßgebliche Grundsätze. Somit wird hier der Gedanke des einheitlichen Frachtvertrages entsprechend § 453 HGB und § 53 Abs. 1 EVO verwirklicht.

Die Tarifhoheit über die Binnentarife und über die Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, steht den Ländern zu. Im übrigen aber liegt die Tarifhoheit beim Bund (§ 6 Abs. 4). Soweit Eisenbahnen die für die Bundesbahn geltenden Tarife als für sich anwendbar erklärt haben, gilt eine vom Bund erteilte Genehmigung auch für die Binnentarife dieser nicht zum Netz der Bundesbahn gehörenden Bahnen, wenn die Einführung der Tarifordnung nicht unverzüglich gegenüber der Aufsichtsbehörde abgelehnt und die Ablehnung bekanntgemacht wird.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz hat aber eine Lücke. Das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951, das allerdings erst später als das Allgemeine Eisenbahngesetz erlassen wurde, bestimmt in seinem § 28, unter welchen Voraussetzungen der Bundesbahn die Durchführung oder Unterlassung tariflicher Maßnahmen auferlegt werden kann. Denn wenn die Bundesbahn einerseits nach kaufmännischen Grundsätzen (§ 4 und § 28 Abs. 1) verwaltet werden soll, sie zugleich aber auch die Interessen der deutschen Volkswirtschaft wahren soll, so muß sie sich gegen tarifarische Zumutungen dann wenden, wenn diese ihre wirtschaftlichen Verhältnisse in Unordnung bringen können. Deshalb ist im § 28 Abs. 3 vorgesehen, daß bei fruchtlosem Einspruch gegen tarifarische Anordnungen der Bundesregierung die Mehrbelastung auf den Bundeshaushalt übernommen werden muß. Eine gleiche Bestimmung fehlt im Allgemeinen Eisenbahngesetz. Daraus ergeben sich Meinungsverschiedenheiten darüber, ob der Bundeshaushalt oder die Länderhaushalte die etwaigen Mehrbelastungen, die aus tarifarischen Auflagen erwachsen können, zu tragen haben.<sup>9)</sup>

6. Das Uebergreifen der Reichsgesetzgebung in der Zeit von 1936 bis 1943 auf die nichtreichseigenen Eisenbahnen und die Kleinbahnen und deren hoheitliche Unterstellung unter den Reichsverkehrsminister machen, nachdem der Unterschied zwischen den Bahnen des allgemeinen und des nichtallgemeinen Verkehrs nicht mehr besteht und die Bahnaufsicht an die Länder zurückgegeben ist, zahlreiche Uebergangsbestimmungen notwendig, die im § 9 aufgeführt sind. So werden eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen aufgehoben, insbesondere solche, die mit dem föderativen Charakter des GG. nicht vereinbar sind. Die vereinfachten Bau- und Betriebsordnungen und die vereinfachte Signalordnung werden als Rechtsverordnungen im Sinne des § 3 aufrecht erhalten. Ihr Fortbestand als Bundesrecht regelt sich nach Art. 125 Ziff. 1 GG. Im übrigen werden sämtliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen hinsichtlich der Bestimmungen über die Bahnaufsicht der neuen, dem GG. und dem § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entsprechenden Rechtslage angepaßt. Gleiches gilt für das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Betriebe von Bahnunternehmungen des öffentlichen Verkehrs und für das Gesetz, betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten.

<sup>9)</sup> Pohl: Ausgleich für Tarifaufgaben bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Verkehr und Technik, 1952, S. 358.

#### IV. Die Eisenbahngesetzgebung der Länder

Das Allgemeine Eisenbahngesetz hat seiner Ergänzung durch Landesrecht weitgehend Raum gelassen, so daß die von ihm nicht geordneten Rechtsbereiche nunmehr in die Landeseisenbahngesetze aufgenommen werden können.<sup>10)</sup> Die Vorschriften solcher Gesetze sind unmittelbar anzuwendende Rechtssätze. Es handelt sich also keinesfalls um Rahmengesetze.

Die Eisenbahngesetze der Länder umfassen zwei Bahngruppen, einerseits die nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, bei denen ein Unterschied zwischen einer „Konzession“ (Privileg) und einer (nur ganz beschränkt hoheitliche Merkmale ausweisenden) „Genehmigung“ nicht mehr zu bestehen braucht, andererseits die Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs. Die Bau- und Betriebspflicht wird künftig allen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aufzuerlegen sein, wie auch die zur Durchführung des Unternehmens erforderlichen Machtmittel, vor allem das Enteignungsrecht, zu bewilligen sein werden.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die Hafenbahnen hinsichtlich ihrer Anerkennung als öffentliche Eisenbahnen zu richten sein.<sup>11)</sup>

<sup>10)</sup> Bisher haben die Länder Württemberg-Hohenzollern durch Gesetz vom 13. März 1951 (Reg.Bl. S. 31) und Württemberg-Baden durch Gesetz vom 6. Juli 1951 (Reg.Bl. S. 49) Landeseisenbahngesetze erlassen. Sie weichen indessen von dem Entwurf des Eisenbahngesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ab, das in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen aller Länder aufgestellt worden ist. Das ist bedauerlich. Eine möglichst einheitliche Fassung der Eisenbahngesetze aller Länder wäre erwünscht.

<sup>11)</sup> Einzelheiten bei Böttger: Zur Rechtserneuerung bei Eisenbahnen. Verkehrstechnik, 1949, S. 3.

### Buchbesprechung

Wilhelm Böttger, Dr. Dr., Beigeordneter der Stadt Krefeld, Lehrbeauftragter an der Universität Köln: *Organisation und Wirtschaftsführung der Verkehrsunternehmungen*. Zugleich eine Einführung in die Problematik der deutschen Verkehrskrise. Düsseldorf, ohne Jahr. Verkehrs-Verlag J. Fischer. 102 Seiten. Steif geheftet, DM 6,30.

Es handelt sich hier nicht um eine systematische Leistung, sondern um eine vielseitige Schau von Verkehrsproblemen, die ein sowohl in den Sätteln der Verkehrspraxis wie der Verkehrswissenschaft versierter Verkehrsfachmann bietet. Dem Haupttitel zufolge könnte man annehmen, es läge hier vornehmlich ein Beitrag zu der immer noch relativ stiefmütterlich gepflegten Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsunternehmen vor. Dies trifft aber nur in begrenztem Umfang zu.

Ein erster Hauptabschnitt, „Grundlagen der Verkehrsorganisation“ betitelt, schildert einleitend die Nebeneinanderentwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel. Während auf die Organisation im Sinne des Aufbaus der Verkehrsunternehmen nach Funktionen oder Abteilungen nicht eingegangen wird, ist eine Erscheinung, die hauptsächlich in das Verwaltungsrecht des Verkehrs gehört und auch schon in anderen Arbeiten das Interesse des Verfassers gefunden hat, stark in den Vordergrund geschoben: die Konzessionierung von Verkehrsunternehmen, deren Tatbestände sowohl generell wie vergleichend für verschiedene Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Straßenpersonenverkehr, Straßengüterfernverkehr, Autobahnen, Binnenhäfen) erörtert werden. Der Verfasser versucht, an dem von juristischer Seite vertretenen Begriff der Konzession als einer Delegation öffentlicher Funktionen an ein privates Unternehmen, das damit öffentlichen Charakter erhält, festzuhalten, möchte diesen Tatbestand aber selbst auch bei den Genehmigungen im gewerblichen Straßengüterfernverkehr trotz Fehlen des Kontrahierungszwanges erfüllt sehen. Man kann fragen, ob hier nicht allzuviel unter einen Hut zu bringen versucht wird. An die Konzessionsproblematik sind von eingehender Sachkenntnis zeugende Ausführungen über die Konzessionsabgaben — ein interessantes Grenz-

gebiet kommunaler Verkehrs- und Finanzpolitik — angeknüpft. Ein zweiter Hauptabschnitt trägt die Bezeichnung „Die Lehre von den Kosten“ und erweist sich als der am stärksten betriebswirtschaftlich orientierte. Er gibt vor allem eine vergleichende Übersicht über die Fortschritte der Selbstkostenrechnung und die Verwendung von Kontenrahmen bei verschiedenen Verkehrsmitteln, endend mit Hinweisen auf die Arbeiten des Selbstkostenausschusses beim Bundesverkehrsministerium und das Morgenthaler-Gutachten für das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen. Diese Darstellung der Verkehrskosten ist der Vertiefung fähig — es sei auf weitere einschlägige Bemühungen von Eisenbahnverwaltungen, insbesondere auch auf die Untersuchungen von Wilhelm Müller hingewiesen — und man hört daher gern, daß der Verfasser diese Arbeit als eine Vorstudie zu einer Darstellung der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs betrachtet sehen möchte.

Der dritte Hauptabschnitt umreißt unter dem Titel „Die Sicherung der Erträge“ die gegenwärtige Problematik der Eisenbahn-Tarifpolitik wie der allgemeinen Verkehrspolitik, insbesondere der Wettbewerbsregelung. Gründliche Sachkenntnis und ein gesundes wirtschaftliches Urteil sprechen aus diesen Ausführungen, auch wenn sie sich z. T. nur auf eine Andeutung von Lösungsmöglichkeiten beschränken.

Allgemein ist die Fähigkeit des Verfassers, zahlreiche Probleme der Verkehrspolitik in anregender Form zu erörtern, dabei auch die Ansichten anderer Verkehrswissenschaftler und Verkehrspolitiker prägnant herauszustellen, zu rühmen.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,  
Universität Mainz.

**Die Umgrenzung des lichten Raumes bei Regel- und Schmalspurbahnen.** Von Dipl.-Ing. L. Hechler, Reichsbahnrat. 2. erweiterte Auflage 1952, 372 Seiten mit 175 Abb. DIN A 5, Ganzl. DM 24,—. Otto Elsner, Verlagsgesellschaft Darmstadt, Berlin.

Das mit der schnell vergriffenen ersten Auflage gut eingeführte Buch über die



Umgrenzung des lichten Raumes der Eisenbahnen hat eine bedeutend erweiterte zweite Auflage erhalten. Sie enthält die übersichtliche und erschöpfende Zusammenstellung aller deutschen Bestimmungen, die sich mit der Umgrenzung des lichten Raumes und die erforderlichen Gleisabstände bei Regel- und Schmalspurbahnen befassen. Diese Bestimmungen sind in vielen Vorschriften festgelegt, die nur schwer zu beschaffen sind. Die Neuauflage berücksichtigt alle Aenderungen und Ergänzungen der letzten 10 Jahre. Es sind die teilweise neugefaßten Lichtraumbestimmungen der Ausgabe 1943 der Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung (BO), ferner die „Vorläufigen Richtlinien für die Abstände der Signale, der Signalbrücken und der Stellwerke von Gleismitte auf Strecken mit Oberleitung für 15 kV Fahrdrachtspannung“ in endgültiger Fassung enthalten. Die Lichtraumbestimmungen der inzwischen erschienenen „Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO); der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und der „Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS)“ wurden neu aufgenommen. Der Vorschriftensammlung ist eine Einführung in die Berechnung der Umgrenzung des lichten Raumes vorangestellt, die einen Einblick vermittelt, wie sich die Abmessungen der Umgrenzung des lichten Raumes herausgebildet haben. Der Anhang bringt in Teil I die waagerechten Breitenmaße der Grenzlinien und in Teil II erstmalig alle Lade- und Wagenbegrenzungslinien und auch die meisten Lichtraumgrenzen der europäischen Bahnen, die bisher noch nicht zusammenhängend veröffentlicht worden sind. Der Teil III befaßt sich mit der Behandlung von Sendungen mit Überschreitungen der zulässigen Breiten- und Höhenmaße. Der Teil IV beschreibt die Meßvorrichtungen zum Nachprüfen der Ladungen und Wagen und der Umgrenzung des lichten Raumes auf Regelspur-

bahnen. Ein ausführliches Sachverzeichnis erleichtert das schnelle Zurechtfinden und die Quellenangaben ermöglichen dem Benutzer, sich bei allen Maßnahmen auf amtliche Unterlagen zu stützen.

Die ausgezeichnet ausgestattete Sammlung der geltenden Lichtraumbestimmungen, die im Laufe der Zeit in zahlreichen einschlägigen Sonderverordnungen in verschiedenen Dienstvorschriften, in Erlassen, Verfügungen und Rundschreiben ergangen sind, ist eine wertvolle Hilfe für den Bauingenieur und den Konstrukteur der Eisenbahnfahrzeuge. Aber auch die Großindustrie und das Speditionsgewerbe wird sich des Buches bedienen, wenn sie sich über die Möglichkeiten für den Bahntransport ins europäische Ausland unterrichten wollen.

Privatdozent Dr.-Ing. R. Graßmann,  
Technische Hochschule Aachen.

**Jahrbuch der Luftfahrt 1952/53.** Verlag Pohl & Co., München. 310 Seiten, geb.

Als praktischer Wegweiser für die an der Luftfahrt interessierten Kreise gibt der Band 1952/53 eine umfassende Übersicht über die bestehenden Organisationen der Luftfahrt und ihre Anschriften. Die Gliederung des Jahrbuchs zeigt anschließend an ein Geleitwort des Bundesverkehrsministers und ein Vorwort des Herausgebers die behördliche Organisation der zivilen Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland unterteilt nach Bund und Ländern, die Luftfahrt- und luftverkehrswissenschaftlichen Forschungsstellen und Institute, die nationalen und internationalen Interessentengruppen sowie die organisatorische und regionale Gliederung des deutschen Luftsports und des Flugsports der Welt. Unter den Angaben über die Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) befindet sich eine auf den Stand vom 1. Juni 1952 gebrachte Liste der Weltrekorde der Luftfahrt in der französischen Originalfassung.

Dr. Röhm

## Das Verkehrsbild auf Autobahnen und Fernstraßen

Von Dr. Walter Linden

### Vorbemerkung:

Die Motorisierung des Straßenverkehrs hat seit dem ersten Weltkriege in drei deutlich erkennbaren Wellen ungeheuer rasche Fortschritte gemacht. Die Ziffern, die sich auf Grund der amtlichen Statistiken leicht zusammenstellen lassen, zeigen eine erhöhte Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes insbesondere in der Zeit von 1934 bis 1939. Hälfte der zwanziger Jahre und dann verstärkt in der Zeit von 1934 bis 1939. Die Kurve hat zum dritten Male — allerdings von einem durch den Kriegsausgang bedingten außerordentlichen Tiefstand aus — nach dem zweiten Weltkriege erneut eine Aufwärtsbewegung begonnen; ihr Verlauf ist insbesondere nach der Währungsreform so steil nach oben gerichtet, wie es in keiner früheren Zeitspanne jemals der Fall war. Das sind Tatsachen, über die in breiter Öffentlichkeit kaum Unklarheit bestehen dürfte.

Es wird aber zu wenig bedacht, daß es nicht nur auf den tatsächlichen Bestand an Kraftfahrzeugen ankommt, wenn man den Umfang des motorisierten Straßenverkehrs erkennen will, sondern daß wesentlich wichtiger das Ausmaß der Verkehrsleistungen ist. In dieser Beziehung wird man zu bedenken haben, daß noch in den zwanziger Jahren die jährliche Kilometerleistung eines Kraftfahrzeuges im Durchschnitt verhältnismäßig gering war und daß sie erst im Laufe der Zeit, mit der steigenden Gewöhnung an dieses Beförderungsmittel und dem dadurch wachsenden Verkehrsbedürfnis zunahm; die Gewöhnung führte zu steigender Benutzung, und diese wiederum brachte es mit sich, daß es mehr und mehr zur Gewohnheit wurde, den Kraftwagen zu verwenden. Es sind jetzt in Fachkreisen Erörterungen darüber im Gange, ob es zutrifft, daß die Kilometerleistung eines Kraftfahrzeuges (PKW) tatsächlich doppelt so groß ist als noch vor 15 Jahren. Es soll an dieser Stelle nicht untersucht werden, ob eine Verdoppelung der durchschnittlichen Jahresleistung wirklich eingetreten, oder ob die Vermehrung noch größer ist, aber die Fachleute sind sich darüber einig, daß in der Tat eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen ist. Es kommt noch hinzu, daß viele Straßenzüge und daß allgemein die Landstraßen erster und vor allem zweiter Ordnung vom Durchgangsverkehr gemieden werden, einmal weil sie vielfach in einem bedauerlich schlechten Zustand sind, und zum anderen, weil gerade im Zuge dieser weniger bedeutenden Straßen noch immer zahlreiche Notbrücken und dergl. den Verkehr behindern. Dadurch ergibt sich eine Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen und Bundesfernstraßen, die zusätzlich hier eine wesentlich höhere Verkehrsdichte bedingen, als sie vor dem Kriege oder überhaupt jemals vorhanden war, und die Erklärung liegt, wie wir gesehen haben, in Ursachen verschiedener Art.

Ueber den Güterverkehr auf den Straßen gibt es bis zum heutigen Tage keine zuverlässigen statistischen Unterlagen. Es ist aber bekannt, daß die Ausnutzung der Fahrzeuge im Nahverkehr und Fernverkehr, im gewerblichen und im Werkverkehr unterschiedlich groß ist; das trifft sowohl für die Jahreskilometerleistung als auch für die Beladung der Fahrzeuge zu. Ebenso wenig wie man die Zahl der