

Zur Verzinsung des Verkehrswege-Kapitals

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

In der 1954/55 die Öffentlichkeit Westdeutschlands beschäftigenden Verkehrsdebatte, insbesondere dem Kampf um ein Verkehrsfinanzgesetz, spielt die Frage, inwieweit der Kraftverkehr die ihm zuzurechnenden Straßenkosten trägt und tragen soll, eine bedeutende Rolle. Dabei werden die Ergebnisse eines Gutachtens, das die Gruppe Verkehrswirtschaft des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium auf ein Ersuchen des Bundesministers für Verkehr vom Juli 1953 im April 1954 erstattete („Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege“, August 1954 veröffentlicht als Heft 3 der Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium im Kirschbaum-Verlag, Bielefeld) teils anerkannt, teils bestritten, letzteres insbesondere durch Kraftverkehrsinteressenten. Als wichtige Punkte dieses Gutachtens können angesehen werden: das Bekenntnis zu dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsanlagen von Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Kraftverkehr, demzufolge die Forderung, auch den Kapitaleinsatz für die auf sie entfallenden Verkehrsinvestitionen durch Einnahmen aus dem Transport zu decken, die Schätzung eines ungedeckten Wegekostenbetrages des Kraftverkehrs von rund 1300 Millionen DM 1953 (in etwa entsprechend dem von dem Beirat geschätzten, für eine Verzinsung erforderlichen Betrag), der Vorschlag, der Aufbringung der Straßenkosten (Verzinsung, Erneuerung, Planung, Verwaltung, Verkehrspolizei) durch die verschiedenen Fahrzeuge die geleisteten Bruttotonnenkilometer als relativ besten Maßstab zugrunde zu legen und die Kraftfahrzeugsteuer nur für Lastkraftwagen als Ergänzungssteuer zu den Treibstoffabgaben aufrecht zu erhalten. Bei aller Klarheit seiner Zielsetzung war sich der Wissenschaftliche Beirat bei dem Vergleich von Ist und Soll der Wegekostentragung „bewußt, daß das Problem so zunächst unter rein ökonomischen und konkurrenzwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet wird. Es ist selbstverständlich, daß die letzten Entscheidungen . . . unter Einbeziehung auch aller außerökonomischen Überlegungen getroffen werden müssen“ (S. 5). Auch wünschte der Beirat, die ihm vorschwebende „Regelung sollte in Etappen in Kraft gesetzt werden, um die damit unvermeidlicherweise verbundenen Umstellungsschwierigkeiten zu mildern und für die Betroffenen erträglicher zu gestalten“ (S. 10).

Gegen das Beiratsgutachten, zu dessen Mitverfassern ich gehöre, richtet sich jetzt eine von dem IFO-Institut für Wirtschaftsforschung in München als Nr. 25 seiner Schriftenreihe herausgegebene Schrift „Zur Frage der Verzinsung von Verkehrswegen“ von Dr. W. L. Schneider und Dipl.-Volkswirt J. P. Petersen (Verlag von Duncker & Humblot, Berlin-München, 52 S.). Der Vorbemerkung zufolge „stellt die Arbeit keine spezielle Erwiderung auf das Wegekosten-Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats dar, dessen Thema ganz anderer Art ist. Sie setzt sich jedoch an einigen Stellen mit Ansichten und Berechnungsmethoden des Wissenschaftlichen Beirats auseinander“. Nun, die Neigung, an dessen Gutachten Kritik zu üben, ist so ausgeprägt, daß ihm selbst ein Mißgriff (Ansatz von Soll-Erneuerungskosten auch für Grund und Boden) vorgeworfen wird, der gar nicht

vorliegt (S. 21 der IFO-Schrift; S. 15 des Beirats-Gutachtens). Der weitaus größte Teil der Schrift steht überdies zu dem Fragenkreis des Gutachtens in Beziehung. Die Abwegigkeit zahlreicher Argumente der IFO-Schrift berechtigt zu der Frage, ob ich ihr mit einer Auseinandersetzung nicht zu viel Ehre antue. Ich habe mich zu ihr entschlossen, da ja nicht nur die Verfasser, sondern auch das IFO-Institut sich mit ihrem Namen einsetzen, und da sich hier Gelegenheit bietet, mit der Kritik der in der Schrift vertretenen ökonomischen Schiefheiten die Folgerichtigkeit der in dem Beiratsgutachten vertretenen Grundsätze darzutun.

Die IFO-Schrift beginnt mit der Behandlung der Frage der Eigenwirtschaftlichkeit. Die Verfasser erfinden hier einen neuen Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit und suchen ihn zu rechtfertigen. Sie sagen zwar zunächst, scheinbar konform der allgemeinen Ansicht (S. 13): „Eigenwirtschaftlichkeit in dem Sinne zu fordern, daß die staatliche Subventionierung von Leistungen, deren Kosten sich mit der nötigen wirtschaftlichen Anstrengung durch den Preis decken lassen, unterbleiben soll, ist als gesundes wirtschaftspolitisches Prinzip anzuerkennen“. Doch unterminieren sie sogleich den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit durch eine Einschränkung des Kostenbegriffes. Sie wollen nur solchen öffentlichen Betrieben, Anstalten und Einrichtungen, deren Leistungsfähigkeit nur durch Zuschüsse aus anderen öffentlichen Einnahmequellen aufrechterhalten werden kann, die Eigenwirtschaftlichkeit absprechen. Dagegen sollen die Betriebe usw., die nur einen Teil ihrer Kosten, nämlich „die tatsächlichen betriebsnotwendigen Aufwendungen über den freien Markt oder durch Gebühren wieder einbringen“, als eigenwirtschaftlich angesehen werden (S. 14). Die Verfasser meinen, „es bliebe unverständlich, warum überhaupt der Begriff „Eigenwirtschaftlichkeit“ geprägt wurde, wenn er dasselbe ausdrücken soll wie „Rentabilität““ (S. 15). Es liegt zutage, daß nach dem Kriterium der Verfasser Straßen und Wasserstraßen, die durch Abgaben und abgabenartige Steuern zwar ihre laufenden Unterhaltungs- und Verwaltungskosten decken, aber keine Verzinsung des investierten Kapitals erbringen, als eigenwirtschaftlich anzusprechen sind — mithin in direktem Gegensatz zu dem in der Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft üblichen Sprachgebrauch.

Nun ist zwar niemand gehindert, sich für den Privatgebrauch einen eigenen Sprachschatz oder Begriffskasten zuzulegen. Es empfiehlt sich aber zur Erleichterung des geistigen Austauschs die Aufrechterhaltung eingebürgerter Begriffe, und dies um so mehr, wenn die Begründung für eine Neuabgrenzung unzulänglich ist. Dies ist hier der Fall. Denn es widerspricht zunächst einmal dem Wortsinn von „eigenwirtschaftlich“, wenn ein Teil der Kosten nicht durch die eigene Wirtschaft, sondern von außen aufgebracht wird. Insbesondere besteht in einer Sozialwirtschaft, die die Kapitaldisposition als Aufwand anerkennt, kein Grund, die Nichtaufbringung der Zinsen anders anzusehen als die Nichtaufbringung anderer Kosten. Wer eine Teil-Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne der IFO-Schrift prä tendieren wollte, müßte sich weiter darüber klar sein, daß er bei verschiedenen Unternehmen und Einrichtungen damit auch einen verschiedenen Wirtschaftlichkeitsgrad fordern würde, da das Verhältnis von Kapital zu anderem Aufwand selten das gleiche ist. Da schließlich zu „tatsächlichen betriebsnotwendigen Aufwendungen“ auch Zinsen für Fremdkapital, sofern solches aufgenommen wird, zu rechnen sind, würde für die Erreichung einer Teil-Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne der IFO-Schrift das für den Wirtschaftlichkeitsgrad in Wirklichkeit nichts besagende Verhältnis von Fremdkapital zu Eigenkapital eine maßgebliche Rolle spielen.

Die Annahme von Schneider/Petersen, die Eigenwirtschaftlichkeit wäre, wenn man nicht ihren Ansichten folgte, identisch mit „Rentabilität“ und stünde zu „fehlender Rentabilität“ in Gegensatz, wird den Tatsachen nicht gerecht. Die Rentabilität ist der in Prozenten des Eigenkapitals einer Unternehmung gemessene von Jahr zu Jahr schwankende Ertrag. Die auf das Gesamtkapital bezogene Eigenwirtschaftlichkeit ist hingegen ein von dem landesüblichen Zins bestimmter längerfristiger Ertragsmaßstab. Die Rentabilität kann über oder unter ihm stehen. Die Eigenwirtschaftlichkeit und ihren begrifflichen Gegenpart umriß ich schon 1928 in „Binnenschiffahrt und Eisenbahn“ (S. 63) wie folgt: „Eigenwirtschaftlichkeit liegt vor, wenn eine Unternehmung in der Lage ist, durch die Verkaufspreise für ihre Waren bzw. Leistungen ein volles Entgelt für ihren Aufwand einschließlich Verzinsung und Erneuerung des in dem Unternehmen angelegten Kapitals zu erzielen. Sie kann als im Gegensatz zu der „volkswirtschaftlichen Rentabilität“ stehend betrachtet werden. Diese ist gegeben, wenn ein Unternehmen zwar nicht die vorbezeichnete Eigenwirtschaftlichkeit zu erzielen vermag, indessen durch die von ihm ausgehenden Wirkungen auf die übrige Wirtschaft eine Hebung des gesamtwirtschaftlichen Effekts ermöglicht, die die mangelnde Selbstkostendeckung rechtfertigt“. Die gegenüber der „volkswirtschaftlichen Rentabilität“ zu wahrende Vorsicht ist von mir am angegebenen Orte (S. 73 ff.) des näheren begründet worden.

Wenn Schneider/Petersen noch darauf hinweisen, daß sich Rentabilität und Unrentabilität erst nach der Investition und nach einer Wirtschaftsperiode zu erweisen vermögen, daß einzelwirtschaftlich lohnende Investitionen wirtschaftspolitisch Fehlleitungen darstellen können, daß Kapitalverzinsung auch bei unwirtschaftlicher Betriebsführung vorkommt, so stoßen sie damit nur offene Türen auf. Ein Grundsatz wie der der Eigenwirtschaftlichkeit wird nicht dadurch unbrauchbar, daß außer ihm ökonomisch und außerökonomisch weitere Maßstäbe bestehen, die, wie von mir selbst oft genug dargetan, eine Ergänzung des Urteils bedingen können.

Schneider/Petersen wollen des weiteren prüfen, welche wirtschaftspolitischen Konzeptionen einer Verzinsungsforderung für das Straßenkapital zugrunde gelegt werden können. Nach ihrer Einsicht würden „bezüglich des Straßennetzes und der anderen öffentlichen Verkehrswege ökonomisch gesehen nur zwei Standpunkte gerechtfertigt sein, von denen aus versucht werden könnte, die Verzinsung des vom Staat in den Verkehrswegen investierten Kapitals zu fordern. Im einen Fall würde der Staat aus der Bereitstellung des Straßennetzes in der Weise eine Einnahmequelle zu machen haben, daß er für jegliche Nutzung der Straße eine Benutzungsabgabe erhebt, um eine angemessene Verzinsung des durch seine Initiative in den Verkehrswegen investierten Kapitals zu erreichen. Im anderen Falle hätten alle diejenigen Verkehrstreibenden eine anteilige Verzinsung zu erwirtschaften, für die das Straßennetz ein Produktionsmittel darstellt. Im ersten Fall würde versucht, das im Straßennetz insgesamt investierte Kapital zu verzinsen, im zweiten Falle wäre nur ein Teil dieses Kapitals zu verzinsen“ (S. 29).

Die erste Alternative „Die Straße als Erwerbsmittel der öffentlichen Hand“ wird von den Verfassern abgelehnt, insofern „dieses erwerbswirtschaftliche . . . Motiv bei der Bereitstellung des Straßennetzes für den allgemeinen Verkehr den Grundsätzen widerspricht, die in der neueren Finanzwirtschaftslehre und Finanzpraxis für die Bewirtschaftung der für den Gemeingebrauch bestimmten Anlagen gelten“ (S. 30). Abgesehen davon, daß die Verzinsungsforderung noch nicht ein erwerbswirtschaftliches Prinzip involviert, wird man dieser Ansicht so weit beipflichten

können, als wirklich ein Gemeingebrauch der Straßen besteht, was indessen bezüglich des Kraftverkehrs zu bestreiten ist. Wenn die Verfasser zur Stützung ihrer Ansicht gerade die Subventionierung neuzeitlicher Krankenhäuser durch Verzicht der öffentlichen Hand auf Kapitalverzinsung anführen, so ist darauf hinzuweisen, daß kürzlich Nöll von der Nahmer die Frage aufwarf, ob „es wirklich richtig ist, wenn ständig behauptet wird, die Krankenkassenbeiträge könnten nicht erhöht werden und der Steuerzahler müsse für die steigenden Krankenhauslasten aufkommen“. (Kritik unsrer deutschen Finanzpolitik. Münster 1954. S. 13).

Die zweite Alternative der IFO-Schrift „Die Straße als Produktionsmittel der Wirtschaft“ will nur den produktiven, nicht den konsumtiven Verkehr einer Verzinsungsforderung unterstellen. Die Verfasser halten eine solche Begrenzung der Verzinsungsforderung an sich für begründbar, erkennen aber, daß es praktisch unmöglich ist, die Verkehrsgattungen des produktiven und konsumtiven Verkehrs einwandfrei zu trennen und die unterschiedliche Belastung der verschiedenen Straßen mit diesen zu erfassen. Sie ziehen aus diesen und weiteren Erwägungen die Folgerung, daß die rechnerische Grundlage für die Verzinsungsforderung nach diesem Maßstab nicht ausreichend ist.

Mit der Ablehnung der vorerwähnten beiden Alternativen verneinen Schneider/Petersen die Verzinsungsforderung erledigt zu haben. Zutreffend stellen sie fest, daß die Verzinsungsforderung des Wissenschaftlichen Beirates sich den nach ihrer Ansicht allein möglichen Begründungen einer Verzinsung nicht eingliedern läßt. Denn diese richtet sich auf eine Heranziehung des Kraftverkehrs — nicht mehr und nicht weniger — zur speziellen Straßenkostendeckung einschließlich der Verzinsung, also auf weniger, als die erste, und mehr, als die zweite Alternative anstrebt. Die IFO-Schrift glaubt es dem Beiratsgutachten als Willkür vorwerfen zu können, daß es eine Verzinsung des Straßennetzes nur von jenen Benutzern verlange, die sich bei der Fortbewegung eines bestimmten technischen Mittels bedienen (S. 39). Man dürfe nicht an technische, sondern müsse an äquale ökonomische Tatbestände anknüpfen. Diese Kritik muß einmal erstaunen, weil die Verfasser selbst zuvor (S. 29) konzidiert haben, daß „es zumutbar ist, den Kraftverkehr — (ohne Unterscheidung! N. Z.) —, der auf den Fernstraßen die überwiegende Bedeutung besitzt, zur Aufbringung von Straßenbaumitteln besonders heranzuziehen“, einandermal, weil doch auf der Hand liegt, daß der Kraftverkehr nicht bloß eine besondere Technik darstellt, sondern dank seinem Leistungsvermögen wie seiner stärkeren Straßeninanspruchnahme durch einen Teil der Straßenbenutzer eine eigene ökonomische Kategorie, die eine andere Behandlung rechtfertigt wie die anderer Verkehrsarten. In der IFO-Schrift liest man hingegen (S. 35): „Warum einer, der sonntags an Stelle wie bisher mit einem Fahrrad seine Ausflüge nun mit einem Motorrad macht, deswegen plötzlich dazu beitragen sollte, das Straßennetz zu verzinsen, entbehrt jeder ökonomischen Logik.“ Nach der hier vertretenen „Logik“ müßte es auch gleichgültig sein, wenn jemand seinen Ausflug statt zu Fuß mit dem Kraftwagen macht, weil das „nur“ verschiedene Techniken eines konsumtiven Vorganges sind. Nun, ich glaube: Diese „Logik“ richtet sich ohne weitere Darlegungen selbst. —

Daß die Verfasser eigene Denkmethode entwickeln, ergibt sich auch aus einer Konfundierung von Ziel und Mittel (S. 40), der gegenüber festgestellt sei: Nicht um zusätzliche Mittel für Straßenbauzwecke aufzubringen, fordert das Beiratsgutachten die Verzinsung; sondern die durch die ökonomisch gerechtfertigte

Verzinsung eingehenden Beträge sollen mangels anderer Kapitalquellen zeitweise dem Straßenbau zur Verfügung gestellt werden.

Ein wesentliches Anliegen des Beiratsgutachtens scheint mir in der IFO-Schrift überhaupt nicht erfaßt zu sein: Zwar hat der Beirat festgestellt, daß es wirtschaftlich vertretbar ist, wenn unter dem Druck neuer Konkurrenz ältere Verkehrszweige die vollen Kosten alter Wege nicht mehr hereinbringen (bei voller Deckung der Wegekosten durch den neueren Verkehrszweig); aber das ganze Gutachten steht unter dem Gedanken, daß Eisenbahn und Kraftverkehr in gleicher Weise der Eigenwirtschaftlichkeits- und damit auch der Verzinsungsforderung unterworfen werden sollen. Es wird also eine, wie gesagt, unter Umständen ökonomisch vertretbare Günstigerstellung der Eisenbahn bezüglich der Verzinsungsforderung „aus dem Altenrecht“ für die Gegenwart nicht als notwendig erachtet und nicht verlangt. Wenn nun Schneider/Petersen — in zu bejahender Ueberzeugung von der Unentbehrlichkeit der Bahn — hierfür „spezifische, selektiv wirkende Maßnahmen“ (S. 40/41) verlangen, so liegt dieser Gedanke gerade nicht auf der Linie des Beirates. Sie meinen: „Unter wettbewerbpolitischen Zielsetzungen wäre es überflüssig, den gesamten Kraftverkehr zu belasten, da er nur teilweise in Konkurrenz zur Bahn tritt, teilweise aber — durch Bedienung von Zu- und Ablaufverkehr — sogar mit der Bahn eng zusammen arbeitet“. Ich erwidere: Wenn man den Kraftverkehr, soweit er Zu- und Abbringerverkehr zur Bahn darstellt, günstiger behandeln wollte, um die Bahn zu erhalten, so läge hierin eine Bevorzugung des gebrochenen Bahn-Kraftwagenverkehrs gegenüber dem direkten Kraftverkehr, die nicht dem grundsätzlichen Gleichstellungsgedanken des Beirates entspricht. Schafft man gleiche Startbedingungen für Eisenbahn- und Kraftverkehr, so bedarf die Bahn keiner besonderen Hilfen; sondern sie dürfte, wenn anderweitige Ueberspitzungen des Wettbewerbs vermieden werden, ihrerseits ihr gesamtes Anlagekapital zu verzinsen in der Lage sein.

Freilich: Auch die Ansichten der IFO-Schrift über die Gleichstellung der Startbedingungen sind teilweise korrekturbedürftig. Sie meint (S. 42): „Streng genommen hätte es überhaupt nur dort einen Sinn, aus wettbewerbpolitischen Gründen „gleiche Startbedingungen“ zu schaffen, wo von verschiedenen Verkehrsträgern in beförderungstechnischer Hinsicht qualitativ gleiche Leistungen angeboten werden.“ Es liegt doch wohl aber auf der Hand, daß die anerkanntermaßen sehr weit gehende Differenzierung der Verkehrsmärkte nach Leistung und Marktformen die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen nicht überflüssig macht, weil unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen ein ökonomisch unberechtigtes „Ueberströmen“ von Verkehrsleistungen von einem zum anderen Markt hervorrufen.

Ich verzichte hier auf eine Stellungnahme zu den Ausführungen der IFO-Schrift über die Kostenrechnung bei den Verkehrswegen, die mit ihren Thesen „Die Kostenrechnung muß genau sein“ und „Die Kostenrechnung muß umfassend sein“ Allerweltsweisheiten verkündet, selbst aber so gut wie keinen zahlenmäßigen Beitrag liefert und mit der Meinung einer vollen Verzinsung des im Kraftverkehr investierten Kapitals, „da er nach dem Prinzip der Rentabilität arbeitet“ (S. 25), eine unbewiesene, auf schwachen Füßen stehende Annahme ausspricht, und wende mich abschließend noch zu der Berechnung, die die IFO-Schrift über die Entwicklung des dem Kraftverkehr zu Last zu legenden Verzinsungsbetrags in den nächsten Jahren auf Grund von Berechnungsansätzen, die dem Beiratsgutachten entsprechen, gibt (S. 26). Hiernach würde die Zinslast von 1,26 Milliarden DM im 1. Jahr auf 1,86 Milliarden DM im 6. Jahr steigen können. Die IFO-Schrift

führt hierzu aus (S. 27): „Sollte sich im Laufe der Zeit auch noch der Anteil~~satz~~ von 70 v. H. erhöhen und sollten evtl. Preissteigerungen eine weitere Kor~~rektur~~ des Wiederbeschaffungswertes erforderlich machen, dann errechnen sich Beträge, die wirtschaftspolitisch nur noch als „utopisch“ bezeichnet werden können“. Ich halte eine solche wirtschaftspolitische Einstellung für „Vogel Strauß~~Politik~~“. Erkennt man, daß ein Verkehrszweig bestimmte Aufwendungen er~~fordert~~, so muß man auch den Mut haben, ihre Deckung durch seine Nutzer zu for~~dern~~. Sollte man dies auf die Dauer nicht wagen, so müßte man zumindest zwecks Aufrechterhaltung gleicher Startbedingungen den Wettbewerbern eine ihren Ge~~samt~~-Verkehrspreis um den gleichen Prozentsatz ermäßigende Nichtdeckung ihrer Kosten zugestehen. Man bewegt sich dann aber in einer „Verkehrs~~Inflation~~“. — Das Gesamturteil über die IFO~~Schrift~~ kann nur eindeutig negativ sein. Ich habe selten eine destruktiver wirkende Ausarbeitung gesehen. Sie bringt wohl einige eigene, aber unhaltbare Einfälle wie eine neue „Eigenwirtschaftlichkeit“ und die Zinsleistung allein des produktiven Straßenverkehrs. Sie kann oder will einen Teil der verkehrspolitischen Konzeption des Beiratsgutachtens nicht verstehen, leistet sich erkleckliche ökonomische Schiefheiten und bringt zur Lösung der gegenwärtigen Verkehrsprobleme nur ein Konglomerat nicht ausgereifter Ge~~danken~~. Wenn das IFO~~Institut~~ als ernst zu nehmender Gesprächspartner an verkehrspolitischen Debatten teilnehmen will, wird man künftig mehr von ihm verlangen müssen.

Ohne spezielle Bezugnahme auf die IFO~~Schrift~~ seien noch einige grundsätzliche Ausführungen zu dem Beiratsgutachten, der an ihm geübten Kritik und den verkehrspolitischen Notwendigkeiten der Gegenwart gestattet:

Als der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium das Wege~~kostengutachten~~ erstattete, glaubte er sich in der Motivierung seiner verkehr~~s~~ökonomischen und verkehrspolitischen Grundsätze kurz fassen zu können. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit und als dessen Teil die Forderung einer Ver~~zinsung~~ des Verkehrswege~~Kapitals~~ schienen ihm Gemeingut der Verkehrswissen~~schaft~~ und in Schriften seiner Mitglieder wie in seinem auf Grund einer Frage des Haushaltsausschusses des Bundestages 1951 erstatteten Wasserstraßen~~Gutachten~~ hinreichend begründet. Die verkehrspolitische Diskussion der letzten Monate scheint allerdings zu zeigen, daß diese Grundsätze erst von einem Teil der über ökonomische Einsichten Verfügenden angenommen sind und daß insbesondere die Kreise, die aus privatwirtschaftlichen Interessen an der Nichtverwirklichung der Grundsätze interessiert sind, noch gewisse Chancen haben, mit effektvoll aufgemachten Gegenargumenten, die freilich volkswirtschaftlichen Maßstäben nicht standhalten, Eindruck zu erzielen. Es ist hier nicht der Ort, um in extenso die Prinzipien der Eigenwirtschaftlichkeit und der Verzinsung des Verkehrswege~~Kapitals~~ zu verfechten. Doch halten wir fest:

Ohne den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit zwangs~~läufig~~ Vergeudungen in der Verkehrswirtschaft!

Ohne Kapitalverzinsung keine Eigenwirtschaftlichkeit, mithin Vergeudung!

Ohne Verzinsung auch des Wegekaptals im Wettbewerb stehender Verkehrsmittel keine Gleichheit der Tätigkeits~~bedingungen~~ für Arbeit und Kapital der Verkehrsträger!

Die bisherigen Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats lassen indessen des weiteren erkennen, einmal daß er aus standorts-, produktions- und sozialpolitischen Gesichtspunkten Einschränkungen gegenüber dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit anerkennt, ja befürwortet. Die Öffentlichkeit muß sich aber klar darüber sein, daß man nicht etwa die Verkehrspolitik primär von solchen Zielsetzungen her anpacken und dann die Eigenwirtschaftlichkeit als Zusatzkriterium behandeln oder sogar vernachlässigen kann. Man kommt nämlich dann zu einer punktuellen, maßstablosen Verkehrspolitik, bei der letztlich nur die Stärke der politischen Ellenbogen entscheidet.

Einandermal hat der Wissenschaftliche Beirat die Zweckmäßigkeit einer etappenweisen Verwirklichung der Eigenwirtschaftlichkeitsforderung anerkannt. Es steht also jetzt sowohl der Grundsatz als solcher wie das Maß und das Tempo seiner Realisierung zur Entscheidung der politischen Körperschaften. Der Wissenschaftler kann nur wünschen, daß es den hierzu berufenen Politikern gelingt, den Weg zur Eigenwirtschaftlichkeit zu erkennen und vorzuschreiben, der das Ziel gleicher Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel mit möglichster Vermeidung von Beschäftigungsausfällen in der Kraftverkehrswirtschaft erreicht.

Daß die Zeit eine baldige grundsätzliche Entscheidung erfordert, dürfte zutage liegen. Denn wursteln die politischen Gremien jetzt einfach weiter, indem sie die künftige Belastung des Kraftverkehrs mit Abgaben nur das Ergebnis eines Kräftespiels werden lassen, so dürften sie voraussichtlich bald wieder vor den gleichen Fragen stehen und das Spiel „Wem kann ich was aufbrummen?“ und „Wie kann ich mich um eine neue Belastung herum drücken?“ erneuert sich. Eine von dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit ausgehende Verkehrspolitik oder eine grundsatzlose Verkehrspolitik — für eines von beiden werden sich Bundestag und Bundesrat zu entscheiden haben.