

Zu wessen Lasten ist das Anlagevermögen der deutschen Staatsbahnen aufgebracht worden?

Eine finanzwissenschaftliche Studie¹⁾

Von Prof. Dr. W. Andreae — Gießen

§ 1 Problemstellung

Der Finanzpolitik Westdeutschlands ist in jüngster Zeit ein neuer nichtfiskalischer Aufgabenbereich zugewachsen: Die Schaffung gleicher Startbedingungen für den Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger.

Zu den ausgiebig diskutierten Problemen einer solchen Finanzpolitik als Verkehrspolitik zählt auch die in den rein fiskalischen Bereich hineinragende Frage nach einer ungleichen Behandlung der konkurrierenden Verkehrsträger: ob der Staat selbst den Fahrweg des einen Verkehrsträgers erstelle und die Verantwortung dafür dem Fiskus auflade (Straße), während im andern Falle (Schiene) die Verantwortung für den Fahrweg beim Verkehrsträger selbst liege.^{1a)}

Diese Untersuchung soll sich vom finanzwissenschaftlichen Standpunkt aus lediglich mit der Frage befassen, ob die Investitionskosten (Anlagekapital) der Staatsbahnen vom Eisenbahnfiskus (Selbstfinanzierung über Tarif) bzw. vom Eisenbahnbenutzer im Beförderungspreis — dieser Preis ist es ja, der mit den Preisen der übrigen Verkehrsträger in Wettbewerb tritt — getragen worden sind, oder ob das Anlagekapital vom Staat aus Haushaltsmitteln (Steuern oder Anleihen) aufgebracht und den Eisenbahnen ebenso unentgeltlich wie die Straße den Kraftfahrzeugen etc. zur Verfügung gestellt worden ist.

Ohne also die Frage zu verfolgen, inwieweit auch der Straßenverkehr für Verzinsung und Amortisation des Straßenanlagekapitals im Steuerwege herangezogen wird, fragen wir nur, ob die Eisenbahn ihr Anlagekapital selbst aufgebracht hat, — was für die öffentlichen Eisenbahnen offenbar nicht zutrifft —, oder inwieweit es ihr gelungen ist, ein vom Staat aufgebrachtes Anlagekapital zu verzinsen und zu amortisieren.

Besonders wichtig erscheint zu untersuchen, inwieweit die Eisenbahn die zum Zwecke ihres Baues in staatlicher Regie oder ihres Ankaufs (Verstaatlichung) aufgelegten Anleihen bedient und getilgt hat; denn erst nach Beendigung der Tilgung darf man von einer Erstellung des Fahrweges „aus eigener Kraft“ sprechen. Erst wenn sämtliche Eisenbahnschulden zurückgezahlt sind, ist das Eisenbahnvermögen „schuldenfreier Besitz“ des Staates, und dann erst könnte die Deutsche Bundesbahn ein „volkseigenes Unternehmen“ sein, das „dem deutschen Volke geschenkt“ worden wäre.

¹⁾ Der Aufsatz wird als Diskussionsbeitrag veröffentlicht.

Er stellt, wie alle Aufsätze in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, die persönliche Meinung des Verfassers dar.

^{1a)} Vgl. Meid, J., „Schiene — Straße“, Schriftenreihe: Die Bundesbahn, Folge 5, Köln und Darmstadt o. J. (1954), insbes. S. 13 ff. und 37 ff.

I. Grundlegung

§ 2 Das finanzwirtschaftliche Verhältnis von Staat und Staatsbahn

Das finanzwirtschaftliche Verhältnis von Staat und Staatsbahn wird verkannt, wenn man in unhistorischer Weise versucht, Staat und Staatsbahn als zwei getrennte bzw. trennbare ökonomische Gebilde anzusehn, während sie in Wirklichkeit eine Einheit darstellen. Die Eisenbahn als Staatsbahn ist solange integrierender Bestandteil der Finanzwirtschaft, als sie nicht als Körperschaft des öffentlichen oder privaten Rechts vom Staate abgetrennt und gesondert verwaltet wird. Wirtschaftstheoretisch gehört sie zur Gruppe „Staat“ im Sinne Erich Schneiders und nicht zur Gruppe „Betriebe“; denn ihre Wirtschaftspläne und Organisationsprinzipien sind spezifisch staatswirtschaftlicher Natur.

Gerade politisch-staatswirtschaftliche Erwägungen sind es doch gewesen, die in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Verstaatlichungswelle auslösten! Allerdings muß beachtet werden, daß — solange privatwirtschaftliche Verkehrsträger bestehen — die Eisenbahnen in Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Betrieben treten und hierzu vom Staat instandgesetzt werden müssen, wenn die betreffenden Staatsziele erreicht werden sollen. Doch dies ist für unsere Untersuchung von untergeordnetem Belang. Entscheidend bleibt vielmehr die Feststellung, daß die deutschen öffentlichen Eisenbahnen stets Bestandteil der Staatswirtschaft gewesen sind.²⁾

(Diese Feststellung gilt auch für die Periode der Reichseisenbahngesellschaft nach dem ersten Weltkrieg, weil diese niemals Eigentümerin des Eisenbahnanlagekapitals war, sondern nur ein Nutzungsrecht daran hatte, das sogenannte „Betriebsrecht.“)

Aus unserer Feststellung lassen sich zwei Folgerungen ziehen:

Erstens: Staatsbahnschulden sind Staatsschulden, auch dann, wenn sie gesondert ausgewiesen werden. Rechnerisch und verwaltungstechnisch darf das Staatsbahnvermögen nicht als „Sondervermögen“ und dürfen die entsprechenden Schulden nicht als Sonderschulden angesehen werden: Der Staat ist und bleibt Schuldner, und zur Beurteilung der Frage, ob die Schulden zurückgezahlt worden sind, dürfen innerstaatliche Zahlungs- und Verrechnungsvorgänge nicht herangezogen werden, sondern entscheidend bleibt die effektive Schuldentilgung.

Zweitens: Die Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen sind nicht Erwerbseinkünfte, sondern teils Gebühren, teils Verbrauchssteuern, weil sie weder von einem öffentlichen, selbständigen „Betrieb“, noch nach dem erwerbswirtschaftlichen Prinzip erwirtschaftet worden sind. Soweit die Einnahmen der Staatsbahnen nur die Kosten decken, handelt es sich um Gebühren; soweit eine Ueberdeckung erfolgt (Betriebsüberschüsse), werden „positive“ Verbrauchssteuern erhoben, soweit eine Unterdeckung (Betriebsdefizite) eintritt: „negative“ Verbrauchssteuern (=Subventionen der Benutzer).

Nach dem Grundsatz der Nonaffektation decken aber alle staatswirtschaftlichen Einnahmen alle Staatsausgaben, so daß es müßig erscheint, den Betriebsüberschuß

²⁾ Vgl. Sarter-Kittel: Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. 5. Auflage, Berlin 1935, insbes. S. 18 und 53 ff.

der Staatsbahnen aufzuspalten³⁾ in einen Rohüberschuß, aus dem noch die Eisenbahnschuld getilgt bzw. Eisenbahninvestitionen finanziert werden können, und einen sozusagen „zweckentfremdeten“ Reinüberschuß⁴⁾, der für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung steht.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß gemeinwirtschaftlich betriebene Staatsbahnen ein Teil der Staatswirtschaft sind und sich in Einnahmen und Ausgaben in den Haushaltsplan als den „Niederschlag des finanzpolitisch Gewollten“ (Schmölders) einzufügen haben.

Dieser Feststellung entspricht die Forderung nach staatlichem Schutz der Eisenbahnen im Wettbewerb mit den nicht gemeinwirtschaftlich orientierten Verkehrsträgern.

§ 3 Die öffentliche Finanzierung der Staatsbahnen

Die Finanzierung der Staatsbahnen läßt sich begrifflich am besten mit der Termini-Kategorie der „Staatsausgaben für Vermögensbildungsbedarf“ erfassen. Solchen Staatsausgaben sollen nach den Deckungsregeln außerordentliche Einnahmen aus Anleihen entsprechen. Betriebswirtschaftlich ausgedrückt, handelt es sich — unter der Annahme der ökonomischen Einheit von Staat und Staatsbahn — um öffentliche Fremdfinanzierung.

(Allerdings sind auch öffentliche Eigen- und Selbstfinanzierung denkbar und gelegentlich vorgekommen. Als Eigenfinanzierung wäre staatliche Vermögensakkumulation aus Steuermitteln anzusprechen, als Selbstfinanzierung die Investition von Gewinnen staatlicher Betriebe.)

Analog der privaten hat auch die öffentliche Finanzierung insbesondere die hier zunächst interessierende Fremdfinanzierung der Probleme zu lösen:

- 1) Beschaffung
 - 2) Verzinsung
 - 3) Tilgung
- der Staatsbahnkapitalschuld.

³⁾ Vgl. Moll, Bruno, Probleme der Finanzwissenschaft, Leipzig 1924, 2. Exkurs Eisenbahn-Finanzien in früheren deutschen Einzelstaaten. S. 81 ff. und die dort angeführte Literatur.

⁴⁾ Eisenbahnreinüberschüsse von 1882 bis 1913 Preußen/Westfalen, nach Moll, Bruno: Die finanzielle Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen (dargestellt an deutschen Staatsunternehmungen) in „Beiträge zur Finanzwissenschaft“. Festgabe für Gg. v. Schanz, herausgegeben von H. Taschmayer, Bd. I, Tübingen 1928, S. 240. Zahlen:

Jahr	Mill.	Jahr	Mill.	Jahr	Mill.	Jahr	Mill.
1882	117	1891	60	1900	147	1911	220
83	84	92	77	01	149	12	227
84	129	93	116	02	155	13	234
85	108	94	111	03	182		
86	98	95	112	04	196		
87	73	96	107	05	211		
88	98	97	126	06	168		
89	95	98	122	07	164		
90	88	99	138	08	99		
				09	184		
				10	210		

Bayern
Eisenbahn-
zuschußbeträge
4 495 Mill. Mark

ad 1) Die Beschaffung der Staatsbahnkapitalschuld erfolgt durch Begebung von Eisenbahnanleihen seitens des Finanzministeriums. ⁵⁾ Ihre Problematik ist die gleiche wie diejenige sonstiger öffentlicher Anleihen.

ad 2) Die Verzinsung der Staatsbahnkapitalschuld ist sinngemäß aus den Erträgen des Eisenbahnvermögens aufzubringen. ⁶⁾

ad 3) Die Tilgung der Staatsbahnkapitalschuld kommt ökonomisch einer echten Vermögensbildung des Staates gleich. Damit wird ein neues Problem, das des Staatskapitalismus, berührt. Insoweit als die Eisenbahnen infolge technischen Fortschritts bzw. wirtschaftlicher Nachfrageverschiebung der Entwertung ausgesetzt sind, wird aber eine entsprechende Tilgung notwendig, um die Bahnobligationäre vor Verlusten zu schützen und eine Ueberschuldung der Eisenbahnen zu vermeiden.

Ein besonderes Problem tritt dann auf, wenn die Anleihen als Ablösung für Eisenbahnaktienbesitz begeben worden sind. Während Aktien nämlich als Anteilsrechte das Schicksal der Vermögensmasse teilen, sind die Staatsanleihen davon unabhängig und werden lediglich im Falle des Staatsbankrotts wertlos. Eine vorsichtige Staatsbahnfinanzpolitik wird stets bemüht sein, Anleihen in dem Maße zu tilgen, wie die Vermögensmasse sich voraussichtlich über die reinen Absetzungen für Abnutzung hinaus wertmäßig vermindert. Diese „Sonderabschreibungen“ und die hieraus finanzierten Tilgungen zählen demnach nicht zur Vermögensbildung, sondern zu den Kosten der Eisenbahnen i. w. S.

§ 4 Der „Aufbringungsträger“

Wenn sich in der Hand des Staates ein Eisenbahnvermögen gebildet hat, wenn also die Eisenbahnen „volkseigen“ geworden sind, so bedeutet dies eine Akkumulation von Staatseinnahmen. Da diese Staatseinnahmen von einem Einkommensbezieher aufgebracht worden sein müssen, erhebt sich die Frage, wessen Einkommen bzw. Vermögen zugunsten der Vergrößerung des Staatsbahnvermögens vermindert worden ist, d. i. die Frage nach dem endgültigen Lastenträger. Wir wollen dieses Wirtschaftssubjekt in Anlehnung an den Begriff des „Steuerträgers“ als „Aufbringungsträger“ bezeichnen. Zuseiner Ermittlung ist es notwendig, eine Staatsbahnbilanz zu erstellen und zu fragen, auf wessen Kosten der Staat in den Besitz der Differenz von Vermögen und Schulden, also des Eigenkapitals gelangt ist. Hier sind prinzipiell drei Wege denkbar: Aufbringungsträger können sein:

1) Die Eisenbahnbenutzer, wenn sie im Beförderungspreis außer den Kosten noch einen Gewinn vergüten müssen, welcher der Finanzierung von Nettoinvestitionen gewidmet wird (Selbstfinanzierung). Dieser Fall ist für Deutschland irrelevant, da es keinen rein erwerbswirtschaftlich geführten Staatsbetrieb Staatsbahnen gibt.

⁵⁾ Vgl. aber auch Witte, Bernhard: Eisenbahn und Staat, in WA, 4. Erg. Heft, Jena 1932, S. 203: „Während bei den Staatsbahnformen älteren Stils die Eisenbahnanleihen vom Staat selbst begeben werden, ist den verwaltungsmäßig selbständigen Organisationen in steigendem Maße die Befugnis eingeräumt worden, unter eigener Verantwortung Anleihen aufzunehmen.“

⁶⁾ Vgl. Sax, Emil: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 120:

„Für Staatsbahnen nimmt der Staat eine Eisenbahnschuld auf, und es ist die Bedingung der wirtschaftlichen Kapitalverwendung dann erfüllt, wenn der Ertrag des Bahnnetzes — abgesehen allenfalls von einer Entwicklungsperiode oder von Linien ausgesprochen staatswirtschaftlicher Rentabilität — mindestens die Zinsen der Eisenbahnschuld deckt.“

Eine Eigenkapitalvermehrung findet allerdings nur statt, wenn in der Bilanz die selbstfinanzierten Investitionen dem Anlagevermögen zugeschrieben werden. Die Bahnen schreiben aber auch werterhöhende Investitionen nicht immer den Anlagekonten zu, sondern buchen diese öfters als Aufwendungen.

2) Die Steuerträger, und zwar

- a) die Träger spezieller Verbrauchssteuern auf Staatsbahnbenutzung (z. B. Beförderungssteuer und Betriebsüberschüsse gemeinwirtschaftlich geführter Staatsbahnen),
- b) die übrigen Steuerträger

Beides ist als Fall der im § 3 dargelegten öffentlichen Eigenfinanzierung anzusprechen.*

3) Die Anleihegläubiger, und zwar

- a) die Gläubiger spezieller Staatsbahnanleihen und
- b) die Gläubiger sonstiger Staatsanleihen.

Beide sind jedoch, der Natur der Anleihe entsprechend, nur vorläufige Zahler. Zu endgültigen Trägern der Aufbringungslast werden sie erst dann, wenn sich der Staat im Wege des Staatsbankrotts dieser Schulden entledigt hat, so daß die Anleihebesitzer leer ausgehen. Der Staatsbankrott kann offen erklärt oder auch verdeckt, mittels Geldentwertung, durchgeführt werden. In beiden Fällen bleiben dem Staat die Eisenbahnaktiva mehr oder minder (Kriegszerstörungen!) erhalten, während die Eisenbahnpassiva gestrichen oder entwertet werden, so daß die Differenz von Vermögen und Schulden sich zugunsten des Staates und zulasten seiner Gläubiger verschiebt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß Eisenbahneigenkapital des Staates entstehen kann auf Kosten

der Eisenbahnbenutzer,
der Steuerzahler und
der Eisenbahnobligationäre.

Da die Finanzierung bzw. Uebernahme der deutschen Staatsbahnen in erster Linie im Wege der Begebung von Staatsanleihen erfolgt ist, beschäftigt uns vor allem die letzte Frage, deren Klärung das folgende Kapitel dienen soll, während sie im Kapitel 5 ihre Beantwortung findet.

*) Anmerkung über die Verwandtschaft von Steuer- und Eisenbahntarif. Wie schon in § 2 hervorgehoben, sind Eisenbahnüberschüsse bzw. -defizite positive bzw. negative Verbrauchssteuern. Hier sei dieser Gedanke in einer Mikroanalyse weitergeführt: Jeder Benutzer einer gemeinwirtschaftlich betriebenen Staatsbahn entrichtet in seinem Beförderungspreis zunächst eine Benutzungsgeld, welche die mehr oder minder exakt berechenbaren Selbstkosten der Beförderungsleistung deckt. Darüber hinaus zahlt er eine Transportsteuer, oder er empfängt eine Transportsubvention (= negative Transportsteuer), nämlich wenn er mehr an Beförderungsleistung erhält, als er zu deren Selbstkosten beiträgt. Im Eisenbahntarif ist also ebenso wie im Steuertarif ein Redistributions-effekt enthalten, der einen wesentlichen Bestandteil der sog. gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung ausmacht.

II. Die Aufbringung des Anlagekapitals der deutschen Staatsbahnen auf dem Anleihewege und das Schicksal dieser Anleihen

Vorbemerkung:

Die Geschichte der Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die Entwicklung der Eisenbahnfinanzen seit dieser Zeit ist überaus kompliziert. Sie hat eine brauchbare Darstellung gefunden in dem vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Sammelwerk: „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen“ (2. Auflage, Leipzig 1938), Abschnitt: „Hundert Jahre Eisenbahnfinanzwesen“ S. 423 ff., auf welche hier ausdrücklich verwiesen werden soll ⁷⁾, da hier nur die Grundlinien der Entwicklung aufzuzeigen sind und uns vor allem das Schicksal der Staatsbahnschulden in den beiden Weltkriegs-inflationen beschäftigen soll.

§ 5 Der Stand 1913 und die erste Inflation

Die entscheidenden Tatsachen liegen vor 1913. In diese Zeit fällt der staatliche Bau bzw. die Verstaatlichung privater Eisenbahnen durch die deutschen Bundesstaaten ⁸⁾. Die Eisenbahnen zählten demnach durchweg zum Ländervermögen, abgesehen vom Reichsland Elsaß-Lothringen. Schon vor Beginn der allgemeinen Verstaatlichung setzten verkehrspolitische Maßnahmen der Einzelstaaten ein, die eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung zum Ziele hatten ⁹⁾.

⁷⁾ Vgl. zu diesem Abschnitt auch Sammelwerk „Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn“, hrsg. von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1934.

⁸⁾ Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, a. a. O. S. 431:

„Preußen begann — wie das in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen ausführlich dargelegt ist — mit der Verstaatlichung um das Jahr 1879, nachdem der Versuch Bismarcks, eine einheitliche Reichsbahn zu schaffen, an dem Widerstand Süddeutschlands gescheitert war. Die anderen Bundesstaaten folgten dem Beispiel Preußens, soweit sie nicht schon vorher das Staatsbahnsystem übernommen hatten. Die Zeit war für die Durchführung einer so großzügigen Maßnahme, die wegen der Aufbringung der Kaufsumme in erster Linie eine finanzwirtschaftliche Frage war, günstig, da sich die Länder nach dem glücklichen Ausgang der Kriege und im Hinblick auf die französische Kriegsentschädigung durchweg einer guten Finanz- und Kreditlage erfreuten. Man ging dabei finanztechnisch in der Regel so vor, daß der Staat sämtliche Verbindlichkeiten der Privatbahngesellschaften übernahm und den Aktionären einstweilen eine feste Rente gewährte. Beim endgültigen Eigentumsübergang wurden dann die Aktien in Staatsschuldverschreibungen (Konsols) umgetauscht.“

⁹⁾ Ebendort, S. 430:

„Verkehrspolitische Notwendigkeiten allgemeiner Art, Rücksichten auf die Belange der Volkswirtschaft oder Wirtschaftsbedürfnisse bestimmter Gegenden waren und sind dem privaten Unternehmer gleichgültig, wenn er auf keine angemessenen Vorteile aus dem dafür zu schaffenden Unternehmen rechnen kann. Hier mußte der Staat frühzeitig eingreifen, um eine wirtschaftlich untragbare Zerstückelung des Eisenbahnnetzes und die drohende Verkümmernng abgelegener Wirtschaftgebiete zu verhüten. Er tat es, indem er sich bei der Gründung derartiger Eisenbahngesellschaften durch Zeichnung von Aktien oder durch Gewährung von Beihilfen beteiligte oder für das Anlagekapital des Unternehmens eine im Durchschnitt $3\frac{1}{2}$ % betragende Zinsbürgschaft übernahm. Auf diese Weise kam in den Jahren 1843 bis 1847 eine ganze Reihe wichtiger Bahnlinien zustande, so die Cöln-Mindener (1843), die Bergisch-Märkische (1843), die Thüringische (Halle-Erfurt-Gerstungen, 1846), die Potsdam-Magdeburger (1843), die Berlin-Hamburger (1843), die Aachen-Düsseldorfer (1846) und die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn (1847). Im ganzen belief sich die staatliche Kapitalbeteiligung Preußens damals auf 17 632 Millionen Mark; die Zinsbürgschaft erstreckte sich auf ein Kapital von 76 748 Millionen Mark.“

Hinsichtlich ihrer Wirtschaftsführung fielen die Staatseisenbahnen unter den allgemeinen Staatshaushalt¹⁰. Ähnliches gilt für die Eisenbahnkapitalschulden der Länder — ein Tatbestand, der es sehr erschwert, eine exakte Trennung von Eisenbahn- und sonstigen Schulden der Länder vorzunehmen¹¹).

Im Jahre 1913, also vor Beginn der ersten großen Inflation, boten die Eisenbahnfinanzen etwa das folgende Bild, das F. W. R. Zimmermann in seiner Monographie „Die Finanzwirtschaft des deutschen Reiches und der deutschen Bundesstaaten zu Kriegsausbruch 1914“ (Berlin und Leipzig 1916) eingehend schildert. Seine Hauptergebnisse enthält die folgende Tabelle.

Der Stand 1913

Quellen Seite	Staat	EB Anl. Vermögen (Mill. M.)	EB-Schuld Mill. M.)
80	Preußen	11,667	7,594
94	Bayern	2,176	1,913
104	Sachsen	1,186	728
111	Württemberg	806	603
120	Baden	868	585
127	Hessen	364	359
134	Meckl.-Schwerin	146	98
147	Oldenburg	101	64

Einem Eisenbahnanlagevermögen von ca. 17 Md. Mark stand also noch eine Eisenbahnkapitalschuld von ca. 12 Md. Mark gegenüber, woraus man die übertragende Bedeutung der Staatsanleihen für die Eisenbahnfinanzierung leicht erkennen kann. Der Unterschied von 5 Md. Mark stellt bereits gebildetes Eisenbahnreinvermögen dar, dessen Quellen Gewinne der Staatsbahnen, Steuermittel u. dgl. m. sind. (Siehe auch „Wirtschaftsführung und Finanzwesen der DRB“ a. a. O. S. 152.)

¹⁰) Ebendort, S. 432:

„Die Staatseisenbahnen wurden vom Staate selbst verwaltet. Sie bildeten einen wichtigen Teil des Vermögens der Länder und fielen als solcher unter die allgemeinen Staatsfinanzen, hinsichtlich ihrer Wirtschaftsführung also auch unter den allgemeinen Staatshaushalt.“

¹¹) Ebendort, S. 433:

„Die Eisenbahnkapitalschuld der Länder setzte sich danach im wesentlichen aus den Anleihe-schulden zusammen, die die Bundesstaaten für die Anlage ihres Eisenbahnnetzes (Baukredite) oder für die Durchführung der Verstaatlichung bereits bestehender Pivalbahnen (Verstaatlichungskredite) aufgenommen hatten. Für die Berechnung des Anlagekapitals traten dazu noch die Aufwendungen des Extraordinariums im Rahmen des jährlichen Haushalts.“

Im Verlaufe der geschichtlichen Entwicklung hat allerdings die Abgrenzung der eigentlichen Eisenbahnkapitalschuld in diesem Sinne von der allgemeinen Staatsschuld vielfach Schwierigkeiten bereitet, weil es die Staatsfinanzverwaltung, die die Mittel einheitlich verwaltete, unterließ, rechtzeitig die aus den Anleihen äußerlich nicht erkennbare Verwendung der aufgekommene Anleihegelder rechnermäßig genau festzulegen. Preußen schuf erst vom Jahre 1880 an eine klare Grundlage: alle am 1. April 1880 vorhandenen Staatsschulden (rd. 1,499 Milliarden Mark) wurden als Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld angesehen, der dann die späteren Kapitelaufwendungen zugeschlagen wurden.

Andero Länder, die sich schon früher ausschließlich oder überwiegend dem Staatsbahnsystem zugewandt hatten, sorgten eher für durchsichtige Verhältnisse in ihrem Eisenbahnschuldenwesen, so z. B. Baden in einem Gesetz betreffend Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse vom 16. September 1842, Hannover in einem Gesetz betreffend Errichtung einer Eisenbahnkasse vom 4. Mai 1843, Bayern mit seinen verschiedenen Eisenbahnbau-Dotationsgesetzen, die sämtlich eine reinliche Scheidung zwischen den allgemeinen Staatsschulden und denen der Staatseisenbahnen herbeiführten.“

Diese Anleihen hatten ein trauriges Schicksal. Nachdem nämlich 1920 die Staats-
eisenbahnen verreichlicht worden waren und das Reich als Kaufpreis unter
anderem die Eisenbahnschulden der Länder übernommen hatte, befanden sich
die Eisenbahnobligationäre ohne ihr Zutun in der Gesellschaft der Kriegsanleihe-
zeichner¹²⁾ und erlitten das gleiche Schicksal wie diese. Die Gesamtschulden
des Reiches sind nämlich in der Inflation bis 1923 zunächst restlos entwertet
worden. Erst auf Grund der Aufwertung von 1925 wurden 72 Md. Mark (sog.
„Anleiheablösungsschuld“) durch etwa $1\frac{3}{4}$ Md. RM abgelöst. Umgerechnet auf
12 Md. Mark Eisenbahnleihe ergibt dies eine Ablösung in Höhe von ca.
0,3 Md. RM, was einem Satz von etwa 2,5 % entspricht.

Da diese Anleiheablösungsschuld bis zum zweiten Weltkrieg nur ganz gering-
fügig getilgt worden war, ging sie in der zweiten Inflation völlig unter. Moll¹³⁾
faßt diese Entwicklung wie folgt zusammen:

„Das Reich hat das Eisenbahnanlagekapital auf jeden Fall billig erworben — die
Leidtragenden sind im wesentlichen nicht die Länder..., sondern
die Staatsgläubiger, die Obligationäre, also ein Spezialfall des
allgemeinen Inflations- und Aufwertungsbankrotts.“ (Sperrungen
vom Verfasser.)

§ 6 Der Stand 1940 und die zweite Inflation

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen¹⁴⁾ erfolgte bekanntlich die „Ab-
hängung“ der Reichsbahn von den Reichsfinanzen durch Gründung der „Deut-
schen Reichsbahngesellschaft“, die jedoch, wie schon gesagt, nur das Betriebsrecht
am Reichsbahnvermögen hatte, deren Aktiva und Passiva aber später in vollem
Umfange von der „Deutschen Reichsbahn“ übernommen wurden.

Ohne hier auf die komplizierten Rechtsfragen der alliierten Reparationspolitik
und der NS-Eisenbahnpolitik einzugehen, heben wir nur hervor, daß die „DR
1940 Schulden von rd. 4 Md. RM (Reichsbahnleihen, Schatzanweisungen, Bank-
kredite) hatte, über deren teilweise Fortgeltung noch gestritten wird.“¹⁵⁾ Also
sind auch diese Schulden bis dato im Wege des durch den Geldschnitt von 1948
verdeckten Staatsbankrotts untergegangen: Die Deutsche Bundesbahn hat nur
die Aktiva, nicht die Passiva der Deutschen Reichsbahn übernommen.

§ 7 Der Stand 1950.

Infolge der unausgeglichenen Betriebsrechnung war auch die Deutsche Bundes-
bahn gezwungen, sich in erheblichem Umfange neu zu verschulden. Die Ver-
schuldung der Bundesbahn stieg im Geschäftsjahr 1950 auf ca. 1,5 Md. DM an¹⁶⁾,
ein Tatbestand, der insofern bedenklich ist, als dieser Neuverschuldung (abgesehen
von den Autobahnen, über deren Finanzierung u. S. weiteres gesagt wird)
kein entsprechender Anlagenzugang gegenübersteht, weil, wie gesagt, die Gelder

¹²⁾ Vgl. Hd. St. 4. Auflage, Erg. Bd. S. 33, Artikel „Aufwertung“:

„Immerhin war vor dem Inkrafttreten des Ablösungsgesetzes noch mit einer Last von 72 Md.
für das Reich (worin die von den Ländern übernommenen Anleihen aus Anlaß der Uebernahme
der Eisenbahnen mitsteckten) . . . zu rechnen.“

¹³⁾ Vgl. Moll, Bruno: Lehrbuch der Finanzwirtschaft, Berlin 1936, S. 238.

¹⁴⁾ Vgl. hierzu auch Dorpmüller, Julius: „Die Deutsche Reichsbahn von 1918 bis 1936“ in
„Probleme des deutschen Wirtschaftslebens“, hrsg. vom Dt. Inst. für Bankwissenschaft und Bank-
wesen, Berlin und Leipzig 1937, S. 19 ff., insbes. Abschnitt V, Finanzpolitik.

¹⁵⁾ Sarter-Kittel: Was jeder von der Deutschen Bundesbahn wissen muß“, Frankfurt/M. 1953, S. 44.

¹⁶⁾ Vgl. „Die Bundesbahn“, Sechs Jahre Wiederaufbau, Köln 1951, S. 100.

auch zum Ausgleich der Betriebsrechnung benötigt wurden. Vieles geht naturgemäß auf Rechnung der Kriegszerstörungen und sozialpolitischen Lasten. Doch diese Fragen sind in der Literatur genügend aufgeklärt worden. (Vgl. insbesondere das „Wegekostengutachten“ des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium.)

III. Die fiktive Verschuldung der Deutschen Bundesbahn (1950) unter der Annahme einer vollen Aufwertung der Staatsbahnanleihen.

Vorbemerkung:

Die folgende Untersuchung geht, wie ausdrücklich betont sei, denselben Weg, welchen Behauptungen, die, hinsichtlich der Aufbringung der Straßenwegkosten, vorgebracht zu werden pflegen, grundsätzlich einschlagen.

§ 8 Der Anteil der Deutschen Bundesbahn an den entwerteten Schulden.

Wenn man davon ausgeht, daß die Deutsche Bundesbahn heute mindestens die Hälfte der ehemaligen staatlichen Eisenbahnlinien betreibt, erscheint es gerechtfertigt, ihr auch mindestens die Hälfte der Schulden der Staats- und Reichsbahnen anzulasten. (Man kann solchen Vergleichen nur die Länge der Schienenwege zugrundelegen. Würde man die Bevölkerungsdichte im westlichen und östlichen Teile Deutschlands, und dem entsprechend die verschiedenen Dichten des Verkehrsnetzes [ein- und mehrgleisige Strecken] berücksichtigen, so würde mehr als die halbe Schuldenlast der DRB auf die DB entfallen!) Das wären ca. 6 Md. Mark und ca. 2 Md. Reichsmark.

§ 9 Der Aufwertungskoeffizient.

Wenn man annimmt, daß eine Goldmark heute etwa den doppelten Preis ihres Nennwertes, der ja 1913 — bei Goldwährung — ihrer Kaufkraft entsprach, erzielt, so wäre der Aufwertungskoeffizient Mark : D-Mark 2 : 1, eine Mark also gleich zwei D-Mark.

Dieser Koeffizient ist offenbar zu klein. Wollte man den Wohnungsbaukostenindex zugrundelegen, so ergäbe sich folgende Rechnung:

1915 = 100 }
1938 = 136 } nach „Wirtschaft und Statistik“ 1939, Heft 1, S. 19

1938 = 100 }
1954 = 221 } ebd. 1955, Heft 3, S. 117

Stand 1954 umgerechnet auf Basis 1913 = 100 : 301

Diese Umwertungsrelation führt zu überhöhten Werten.

Der Index der Erzeugerpreise industrieller Produkte wird erst ab 1948 ermittelt, so daß er hier nicht anwendbar ist.

Der Lebenshaltungskostenindex stand 1939 auf Basis von 1913 = 100 : 213.

Der Index der Grundstoffpreise stand 1954 auf Basis von 1913 = 100 : 239.

Da durch keinen der Indices das Umwertungsverhältnis zuverlässig zu erfassen ist, kommt man vielleicht der Wahrheit am nächsten, wenn man unter Berücksichtigung der genannten Ziffern 1 Mark mit 2,50 DM und 1 RM mit 2 DM

bewertet. Selbstverständlich wären subtilere Berechnungen notwendig, wenn eine tatsächliche Aufwertung in Frage stünde; aber, um zu einem anschaulichen Ergebnis für die fiktive Verschuldung der DB zu kommen, genügen wohl die angenommenen Relationen.

§ 10 Das Ergebnis.

Nähme man nun an, die Schulden der Staatsbahnen wären 1950 in vollem Umfange wiederaufgelebt und dem Stande der Geldentwertung entsprechend aufgewertet worden, so ergäbe sich zu der in der Bilanz der Deutschen Bundesbahn von 1950 ausgewiesenen Verschuldung eine solche aus Altschulden in Höhe von

$$\begin{array}{r} 6 \text{ Md. M} \times 2,5 = 15 \text{ Md. DM} \\ + 2 \text{ Md. RM} \times 2,- = 4 \text{ Md. DM} \\ \hline 19 \text{ Md. DM} \end{array}$$

Dieser Verschuldung stünde ein Eigenkapital von 9,3 Md. DM gegenüber, so daß die Bundesbahn restlos überschuldet wäre und der Bundesstaat und die Bundesrepublikaner nicht nur kein Bundesbahnvermögen hätten, sondern eine Nettoverschuldung in Höhe von 9,7 Md. DM „geschenkt“ erhalten hätten!

Die Altverschuldung erwiese sich ferner als größer als das Bundesbahnanlagevermögen in Höhe von 25,5 Md. DM abzüglich 14,4 Md. DM Wertberichtigungen = 10,1 Md. DM. Dies ist nicht befremdlich. Denn es wäre unvorstellbar, wie ein Unternehmen nach zwei Kriegen mit schwersten Zerstörungen ein Eigenkapital von nahezu 10 Md. DM aus dem Nichts sich erwirtschaftet haben könnte. Unrealistisch erscheint das Ergebnis nur deshalb, weil die rasche bzw. schleichende Geldentwertung als eine solche Selbstverständlichkeit in unser Bewußtsein eingedrungen ist, daß wir Schulden über 70 Jahre hinweg nicht mehr als wertbeständig anzusehen pflegen. Und doch besteht das Wesen der Schuldverschreibung im Gegensatz zur Aktie darin, daß jene in vollem Umfange bedient und getilgt werden soll, ohne Rücksicht auf den Gang der Geschäfte — es sei denn, das Unternehmen melde Konkurs an.

Mit der Argumentation, daß zwar die Schulden nicht getilgt worden seien, dies jedoch nicht Sache der Staatsbahn, sondern des Staates gewesen wäre, der seitens der Staatsbahn die dafür erforderlichen Mittel aus Betriebsüberschüssen erhalten habe, befaßte sich schon § 2, wo dargelegt wurde, daß Staat und Staatsbahn nicht getrennt betrachtet werden dürfen. Gleichwohl soll diesem Argument im folgenden Kapitel noch eine eingehende Würdigung zuteil werden¹⁷⁾.

¹⁷⁾ Hundert Jahre deutsche Eisenbahn, a. a. O. S. 434:

„In der Finanzwirtschaft der deutschen Staatseisenbahnen hat von jeher Einigkeit darüber bestanden, daß die Erträge des Unternehmens mindestens die einen Teil der Betriebskosten bildenden Zinslasten für ihre Anlagekapitalschuld tragen müßten. Die Wirtschaftspolitik war daher immer so einzurichten, daß aus den Einkünften die Zinsen der Anlagekapitalien gedeckt werden konnten, die im Durchschnitt zwischen 3 und 5 % schwankten.

Nicht so einig war man sich anfangs bei der Beantwortung der Frage, ob und in welchem Umfang die Kapitalschulden zu tilgen seien. Man vertrat vielfach die Ansicht, die Staatsanleihen für derartige werbende Anlagen seien das Kennzeichen einer hohen Stufe der deutschen Volkswirtschaft und machten eine Tilgung ganz und gar entbehrlich. Andere hielten es dagegen für gefährlich, die Zukunft in so großem Umfange durch Ausgaben der Gegenwart zu belasten, und traten deshalb für eine kräftige Schuldentilgung ein, zumal da gerade bei der Eisenbahnkapitalschuld nicht mit Sicherheit feststehe, inwieweit das Anlagekapital der Eisenbahnen der Entwertung durch technische Wandlungen und durch die Entwicklung anderer Verkehrsmittel unterliege. Die deutschen Bundesstaaten haben sich — wohl auch im Hinblick auf die gewaltigen Vermögenswerte, die in ihrem Eisenbahnbesitz ruhten — grundsätzlich für die zweite Auffassung entschieden und eine effektive

Berichtigungen zu Heft 2/1955

In dem Aufsatz von Herrn Prof. Dr. W. Andreae: „Zu wessen Lasten ist das Anlagevermögen der deutschen Staatsbahnen aufgebracht worden?“, in Nr. 2/55 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft sind folgende Zahlen richtigzustellen:

1. Seite 79, 5. Textreihe von unten: nicht 50 Md. RM,
sondern 50 Mio. RM;
2. Seite 79, 2. Textreihe von unten: nicht 4565 Md. RM,
sondern 4,565 Md. RM;
3. Seite 80, 4. Textreihe nach der Tabelle: nicht 1019 Md. RM,
sondern 1,019 Md. RM.

In dem Aufsatz von Herrn Prof. Dr. Linden „Das Tempo der Motorisierung des Straßenverkehrs“ in Heft 2/55 wurden auf Seite 98 folgende Zeilen des Manuskriptes nicht abgedruckt:

1. Absatz

Bemerkenswert bei der Betrachtung (Schleswig-Holstein mit Hamburg, Niedersachsen mit Bremen, Nordrhein/Westf.) über diesem Durchschnitt, drei darunter (Hessen, Baden/Württemberg, Bayern), und ein Land (Rheinland/Pfalz) stimmt mit der Bundesziffer überein. Aufschlußreicher als diese Gesamtzahlen ist die Gliederung nach Fahrzeugarten in den Ländern. Hier hat Schleswig-Holstein mit Hamburg den größten LKW-Bestand pro Kopf der Bevölkerung, während Bayern weit dahinter rangiert. Die günstige Endziffer Bayerns erklärt sich daher aus dem relativ hohen Bestand an Personenkraftwagen



IV. Die Betriebsüberschüsse der deutschen Staatsbahnen.

§ 11 Ihre Entwicklung.

Wie Tettenborn¹⁸⁾ gezeigt hat und die statistischen Jahrbücher für das Deutsche Reich es bestätigen, haben die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, die etwa 70 % der Ländereisenbahnen Deutschlands ausmachten, seit ihrer Verstaatlichung (1879) bis 1913 einen Gesamtüberschuß von 16 Md. Mark erwirtschaftet, woraus sich eine Rendite des Anlagevermögens von nahezu 6 % ergibt. Abgesehen von der Tatsache, daß die bayrischen Bahnen mit einem Defizit arbeiteten¹⁹⁾, und abgesehen davon, daß ein Teil dieser Mittel für Neuinvestitionen verwandt wurde, soll im folgenden diese Annahme beibehalten werden. Danach hätten die Staatsbahnen mit diesen Ueberschüssen Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden bestreiten können und der Staat hätte nur die ihm zugeführten Beträge anderweitig verausgabt.

Um diesen Gedanken würdigen zu können ist es erforderlich, der Berechnung von Moll²⁰⁾ zu folgen, der versucht hat, die sog. „Reinüberschüsse“ der preußisch-hessischen Eisenbahnen der Vorweltkriegszeit zu ermitteln, also diejenigen Beträge, die wirklich für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung gestanden haben. Moll kommt für die Zeit von 1882 bis 1913 zu einem Gesamtergebnis von ca. 4 Md. Mark. Der Staat hat also von den oben erwähnten 16 Md. Mark den Eisenbahnen lediglich 4 Md. Mark für eisenbahnfremde Zwecke entzogen. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft brachte bis 1932 weitere 7,5 Md. Goldmark auf, davon 5,8 Md. Goldmark für allgemeine Staatszwecke²¹⁾, was ebenfalls einer 6prozentigen Verzinsung, zumindest des Fahrweges entsprach. Von 1933 bis 1945 erwirtschafteten die Eisenbahnen zusätzlich 10 Md. RM²²⁾, davon etwa 5,5 Md. RM für allgemeine Staatszwecke. Für die Finanzierung der Autobahnen hat die Deutsche Reichsbahn das Grundkapital von 50 Md. RM aufgebracht, das bis 1945 unverändert geblieben ist. Nach Agartz ist Kreditaufnahme die wesentliche Finanzierungsquelle der Autobahnen geblieben:

„Die ausgewiesene Verbindlichkeit von 4565 Md. RM gliedert sich in Prozentsätzen der Gläubigerforderungen wie folgt:

Schuldentilgung, wenn auch in verschiedenem, meistens mäßigem Umfange, gesetzlich geordnet.“
„Viel wichtiger als diese ziffernmäßig vorgeschriebene Tilgung waren jedoch die Beträge, die die Eisenbahnverwaltung jährlich als Reingewinn nach Deckung ihrer eigenen Ausgaben für Betrieb, Verzinsung, Mindesttilgung und Aufwendungen des Extraordinariums der allgemeinen Staatsfinanzverwaltung zur Verfügung stellte. Diese Reingewinne wurden nämlich nach dem Garantiegesetz von 1882 als außerordentliche Tilgung von der Eisenbahnschuld abgeschrieben, soweit sie für Staatsausgaben verwendet wurden, für die die Mittel andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen hätten beschafft werden müssen, und das war durchweg der Fall.“

18) Tettenborn, Heinz-Dietrich: „Geschenkte Bundesbahn“ in „Die Bundesbahn“, Jg. 28, 1954, S. 1163 ff.

19) Vgl. Maiholzer: „Die Rentabilität der Bayr. Staatseisenbahnen“, Leipzig 1911, zitiert nach Moll, Probleme, a. a. O. S. 89.

20) Vgl. Moll, Bruno: Die finanzielle Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen (dargestellt an deutschen Unternehmungen) in: „Beiträge zur Finanzwissenschaft“, a. a. O. S. 240.

21) Vgl. Tettenborn, a. a. O. S. 1164.

22) Ebdort, S. 1164.

	% der Kredite	% der Baukosten
Deutsche Reichsbahn	8,8	7,1
Finanzministerium	10,3	8,3
Reichsversicherung	2,2	1,7
Privatversicherung	5,2	4,2
Reichsstock der Arbeitslosenversicherung	73,5	59,4
	100,0	80,7

Aus der Arbeitslosenversicherung sind somit fast drei Viertel der Kreditfinanzierung entnommen worden.

Der Rest der Baukosten von 19,3 % war durch Abschreibungen gedeckt, die mit 1019 Md. RM als Rückstellung ausgewiesen wurden.

Die Abschreibungen wurden ermöglicht ebenso wie der Zinsendienst durch jährliche Ueberweisungen von Zoll- und Steuererträgen. Diese Ueberweisungen beliefen sich in den Jahren 1936 bis Ende 1944 auf 1919 249 426,— RM. Für das Kalenderjahr 1944 betrug die Zuweisung 250 Mill. RM.

In den Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung ist regelmäßig vermerkt: „Diesen Betrag hat das Reich den ‚Reichsautobahnen‘ zur Verfügung gestellt aus der mit Wirkung vom 30. November 1935 angeordneten Erhöhung der Oelzölle,

aus der Ausdehnung der Beförderungssteuer auf die gewerbsmäßige Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen ab 1. Oktober 1936 und auf die gewerbsmäßige Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen ab 1. März 1937, sowie aus der mit Wirkung vom 1. Dezember 1936 angeordneten Erhöhung der Oelzölle und der Mineralausgleichsteuer.“

(Agartz, V. Zur Finanzierung der Autobahnen. In: Finanzarchiv N. F. 1955 Bd. 15, S. 416 ff.)

Seit Beendigung des zweiten Weltkrieges bis zur Währungsreform lieferten die Eisenbahnen im Bereich der Bundesrepublik ca. 2,5 Md. RM²³⁾ an den Staat ab. Von 1948 bis 1953 erwirtschaftete die Deutsche Bundesbahn 3½ Md. DM²⁴⁾. Davon kam fast nichts allgemeinen Staatszwecken, sondern fast alles den mit den Staatsbahnen verbundenen Zwecken zugute, die zwar staatswirtschaftlicher Natur sind, was aber für die Führung der Staatsbahn überhaupt gilt.

§ 12 Ihr Wesen.

Im Schluß von § 11 ist bereits das entscheidende Stichwort gefallen: Die staatswirtschaftlichen Lasten der Staatsbahnen, wie Reparationszahlungen und sonstige politische Lasten (z. B. aus Art. 137 GG), ferner Beseitigung von Kriegsschäden und Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, entbinden die Bahnen bzw. die diese umfassende Staatswirtschaft keineswegs von der Verpflichtung zur Bedienung und Tilgung ihrer Schulden. Sind doch auch die privaten Verkehrsträger gehalten, sich an den staatswirtschaftlichen Lasten zu beteiligen, und zwar durch Zahlung von nahezu 50 verschiedenen Steuern, von denen die Staatsbahnen nur die wenigsten zu entrichten haben. Man müßte also bei der Prüfung der unterschiedlichen „Startbedingungen“, die für den Wettkampf der einzelnen

²³⁾ Ebendort, S. 1165.

²⁴⁾ Ebendort, S. 1165.

Verkehrsträger bestehen, entweder die gesamte steuerliche Belastung miteinander beziehen oder aber — wie wir es getan haben (§ 4) — die Staatsbahnüberschüsse als Verbrauchssteuern ansehen, die grundsätzlich ohne Zweckbindung vom Staat beliebig verwandt werden können.

§ 13 Ihre Verwendung.

Wie in § 11 bereits gesagt, hat der Staat die „Eisenbahnsteuern“ nur zum geringeren Teil zur Tilgung der Staatsbahnschuld verwendet, zum größeren Teil hat er daraus Eisenbahnneuinvestitionen vorgenommen und die Kosten einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung sowie sozialpolitische Ausgaben gedeckt, so daß, wie in Kapitel 3 gezeigt, die Bundesbahn heute überschuldet wäre, wenn der Staat sie nicht durch Inflation von diesen Schulden befreit hätte.

V. Die Inzidenz der Aufbringung des Bundesbahnvermögens.

Vorbemerkung:

Wie in § 3 dargelegt, gibt es, entsprechend der Steuerinzidenz, eine Aufbringungsinzidenz. Jene trifft den, der die Steuerlast durch Minderung seines Einkommens letztlich zu tragen hat, diese denjenigen, der endgültig den Zuwachs an Staatsvermögen durch Minderung seines Privatvermögensbestandes bzw. „zugangs“ (= Einkommen) aufgebracht hat.

Dieser „Aufbringungsträger“ ist überaus schwer zu ermitteln, wenn — wie im Falle des Bundesbahnvermögens — der betreffende staatliche Vermögensaufbau vielfältige Rückschläge erlitten hat. Genau genommen, müßte zum Zwecke dieser Untersuchung der gesamte Vermögensbildungsprozeß der Staatsbahnen von 1879 bis heute berechnet werden, einschließlich der durch Kriegszerstörung vernichteten Vermögensteile, die ja auch „aufgebracht“ werden mußten. Diesem Betrage wären gegenüberzustellen die Aufbringungsträger als letzte Quelle der Finanzierung. Diese umständliche Untersuchung entfällt, wenn man davon ausgeht, daß Obligationäre nach dem Wesen der Schuldverschreibung gegenüber den Inhabern des Eigenkapitals stets bevorrechtigt sind.

Diese Tatsache scheint sich allerdings für den Staat ins Gegenteil verkehrt zu haben, ja wie die Entwicklung der Aktien- und Obligationenwerte seit den Inflationen, und besonders seit der Währungsreform lehrt, auch für die Privatwirtschaft!

§ 14 Die Eisenbahnbenutzer.

Gesetzt, die Staatsbahn sei — was aber für Deutschland nicht gilt, — ein erwerbswirtschaftlich geführter Betrieb gewesen, dann wäre der Fall denkbar, daß die Eisenbahnbenutzer im Beförderungspreis nach und nach zur Aufstockung des Staatsbahnvermögens beigetragen hätten, sei es, daß die Ueberschüsse aus der Differenz von Beförderungspreis und Beförderungskosten zur Tilgung der Staatsbahnschuld, sei es, daß sie zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet worden wären. Das so im Wege der Selbstfinanzierung (von innen) gebildete Eigenkapital in öffentlicher Hand hätte aber alle Zerstörungen, Entwertungen etc. der Aktiva aufzufangen gehabt. Da nun aber die Aktiva, wie wir in Kapitel 3 gesehen haben, derart zusammengeschmolzen sind, daß sie nicht einmal die Schulden decken, könnte das Eisenbahnvermögen wohl von den Benutzern aufgebracht worden sein: vorhanden wäre es jedoch nicht mehr!

§ 15 Die Steuerzahler

Folgt man unserer These vom Wesen der Staatsbahnüberschüsse, so läge die Aufbringungsinzidenz des heutigen Bundesbahnvermögens möglicherweise bei den Transportsteuerzahlern bzw. den sonstigen Steuerzahlern. Doch auch unter diesem Aspekt ergeben sich die gleichen Konsequenzen wie in § 14. Denn die Kapitalbildung hätte dann durch Finanzierung seitens des Staates als Eigentümer der Staatsbahnen und Ertragshoheitsträger der Steuern stattgefunden. Aber auch dieses Eigenkapital wäre durch die teilweise Vernichtung der Aktiva aufgezehrt worden.

§ 16 Die Eisenbahnanleihebesitzer

Schließlich bleiben die theoretisch bevorrechtigten, praktisch jedoch benachteiligten Eisenbahnobligationäre als Aufbringungsträger übrig, denn sie finanzierten die Bahnen (von außen) und zeigten damit, daß sie den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend ihr Vermögen risikolos anzulegen und neben der Erhaltung ihrer Vermögenssubstanz nur eine feste Rente zu beziehen wünschten.

Besonders paradox ist in diesem Zusammenhang das Schicksal der Eisenbahnaktionäre, die gezwungen wurden, anlässlich der Verstaatlichung ihre Aktien in Staatsobligationen umzutauschen, die also ein Risikopapier gegen ein scheinbar risikoloses hergaben und heute nichts mehr besitzen, während sie als Aktionäre wenigstens einen Anteil an dem nicht unbeträchtlichen Staatsbahnvermögen hätten, wenn ihnen auch dieses z. Zt. noch keine Dividende eintrüge.

Schluß

§ 17 Der Staatsbankrott als Quelle des Bundesbahnvermögens

Unsere Untersuchung führt zu dem Ergebnis, daß das Eigenkapital des Staates an seinen Bahnen zu Lasten des Fremdkapitals von Privaten aufgebracht worden ist, was durch zwei Staatsbankrotte nur verschleiert wird.

Dieser Schluß kann ebenso unter der Voraussetzung der Einheit von Staat und Staatsbahn, wie unter der entgegengesetzten Annahme gezogen werden, daß die Bahnen als selbständiger Betrieb anzusehen seien.

Sind Staat und Staatsbahn eine wirtschaftliche Einheit, so wird die Staatsbahn durch eine anderweitige, staatswirtschaftlich vielleicht notwendige Verwendung von Betriebsüberschüssen nicht schuldenfrei und damit unbelastetes Reinvermögen des Volkes. Sind Staat und Staatsbahn zwei verschiedene Wirtschaftsgebilde, so bedeuten finanzielle Leistungen der Bahn an den Staat, sofern dieser sie nicht zur Abtragung der Staatsbahnschulden verwendet, keine Schuldentilgung. Allerdings ist dann der Staat als solcher der Bankrotteur und nicht ist es der Eisenbahnfiskus!