

Wegekostenproblem vor der Lösung?

VON DIPL.-VOLKSWIRT WILHELM DRESKORNFELD, FRANKFURT

I.

Historischer Überblick

Die Verlautbarungen des amtierenden Bundesverkehrsministers lassen vermuten, daß die Wegekostendiskussion in Kürze einem politisch langfristig wirksamen Abschluß zugeführt werden soll. Die auf diesem Gebiet erneut entwickelte Aktivität seit dem Sommer 1968 verspricht auf den ersten Blick zu Fortschritten zu führen, die die Erfüllung der politischen Aufgabe, eine dauerhafte Lösung zu finden, in greifbare Nähe zu rücken scheint.

Das Problem »Wegekosten« als solches ist seit etwa 40 Jahren im Gespräch. *Wiskott* untersuchte 1928 die Besteuerung der einzelnen Kategorien des Kraftverkehrs, während sich auf der am 27. Mai 1930 vom *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln* gemeinsam mit dem *Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen* durchgeführten Veranstaltung »Eisenbahn und Kraftwagen« mehrere Vertreter der Verkehrsträger, der Wirtschaft und der Wissenschaft zu diesem Thema äußerten¹⁾. Reichsbahndirektor Dr. *Zietzschmann* wies auf dieser Veranstaltung mit Nachdruck darauf hin, der Kraftwagen sei dadurch insbesondere begünstigt, daß er die Straßen zur freien Verfügung habe, ohne zu deren Ausbau und Unterhaltung ausreichend beitragen zu müssen²⁾.

Die Frage nach den Wegekosten der öffentliche Wege benutzenden Verkehrsmittel war allerdings schon am Ende des 19. Jahrhunderts aufgetaucht³⁾ und spielte insbesondere eine Rolle im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kanäle. In bezug auf den Kraftverkehr wurden entsprechende Überlegungen nach dem 1. Weltkrieg angestellt, die 1922 in der Einführung der Kraftfahrzeugsteuer zur Deckung der Ausgaben für den Landstraßenbau Ausdruck fanden. Eine wissenschaftliche oder politische Durchleuchtung dessen, was wir heute unter »Wegekostenproblem« verstehen, gab es jedoch noch nicht. Nach der öffentlichen Diskussion auf der Düsseldorfer Tagung entfachte sich — nicht zuletzt auf dem Hintergrund der heftigen Wirtschaftskrise — eine nachhaltige Diskussion auf Verbandsebene. Die zu Beginn der 3. Dekade vorgenommenen zahlreichen Erhöhungen der Sonderabgaben des Kraftverkehrs schafften nicht die Behauptung aus der Welt,

¹⁾ *Wiskott, C. T.*, Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe, Berlin 1928; *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln* (Hrsg.), »Eisenbahn und Kraftwagen«, Verhandlungen der Düsseldorfer Tagung vom 27. Mai 1930 und Kritik von *A. F. Napp-Zinn*, Köln 1931.

²⁾ Vgl. *Zietzschmann*, Vortrag zum Thema »Eisenbahn und Kraftwagen«, *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln*, a.a.O., S. 13 ff.

³⁾ Eine aufschlußreiche Übersicht bringt *Kühne, K.*, Koordinierung — Wunschbild und Realität, in: *Handbuch der öffentlichen Wirtschaft*, 1. Band, Stuttgart 1960, S. 853 ff., speziell S. 893 ff.

der Kraftverkehr werde zu Lasten der Bahn infolge unzureichender Beiträge zu seinen Wegekosten erheblich subventioniert⁴⁾.

Der Höhepunkt der Wirtschaftskrise und anschließend die auf Diktatur ausgerichtete und auch das Verkehrswesen erfassende Politik überschatteten die Einzelprobleme und ließen die Wegekosten zu einer drittrangigen Frage werden. Im 2. Weltkrieg schließlich hatte man ebenso wie in der ersten Nachkriegsphase andere Sorgen als die Erörterung über die Höhe der Kraftfahrzeugbesteuerung.

Erst zu Beginn der fünfziger Jahre traten die »Wegekosten« erneut in den Vordergrund der Tagespolitik und der wissenschaftlichen Diskussion. Die Arbeiten von *Ruckli*, *Vogels* und *Strommenger*⁵⁾ brachten erste Ansätze für eine nüchterne Durchleuchtung des Problems. In der Bundesrepublik Deutschland folgte dann zunächst eine an einseitiger Verkehrspolitik ausgerichtete Phase, die insbesondere durch die Zinsberechnung vom Wiederbeschaffungswert und die Verteilung der Wegekosten des Kraftverkehrs allein an Gewichtsschlüsseln gekennzeichnet war⁶⁾.

Seit Mitte der fünfziger Jahre befaßte sich der Unterausschuß »Wegekosten« des Binnenverkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission in Genf mit den Einzelproblemen, vor allem mit der kategorialen Zurechnung. Über das Verursachungsprinzip, das ebenso zu den Beeinflussungsfaktoren Geschwindigkeit, Motorstärke und Raumbedarf führte wie zu der Methode der Verteilung der gewichtsabhängigen Kosten nach dem Prinzip der Zusatzkostenrechnung, kam man zu einer differenzierten Betrachtung, wie sie beispielsweise auch in anderen Ländern, insbesondere in den USA⁷⁾, vorgezogen wurde.

In der Bundesrepublik Deutschland zeichnete sich erst mit der Schrift des Verfassers eine Wende ab⁸⁾, die zu einer tiefergehenden Untersuchung und einer Differenzierung vor allem der Zurechnungsprinzipien führte. Diese Phase der Vertiefung und der erneuten

4) Die zitierte Schrift über die Düsseldorfer Tagung kann als erste zusammenfassende Übersicht über den Beginn der Wegekostendiskussion im heutigen Sinne betrachtet werden. Seit dieser Zeit konzentriert sich die Erörterung der Wegekosten auf den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße, zumal die Wegekosten der Binnenschifffahrt aus verschiedenen Gründen schon früher mit mehr politischen Maßstäben beurteilt wurden; vgl. dazu *Kühne*, K., a.a.O., S. 893 ff.

5) *Ruckli*, R., Der Einfluß der Verkehrslasten auf die Straßenkosten, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 5. Jg. (1950), S. 356 ff.
Vogels, G., Grenzen der Koordinierung der Verkehrsmittel, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24. Jg. (1953), S. 89 ff.

Strommenger, G., Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten, Düsseldorf 1953.

6) Als besonders deutliche Beispiele dieser Orientierung können das Gutachten des *Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium* (Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Bielefeld 1954), die Arbeit von *Lübbecke*, G., (Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr im Bundesgebiet, Mainz 1957) und das Gutachten von *Morgenthaler*, K./*Wollert*, H. (Die Deckung der vom Güterkraftverkehr verursachten Straßenkosten, o. O. 1958) genannt werden.

Von dieser Auffassung abweichende Autoren hatten nur einen relativ unbedeutenden Einfluß auf die Diskussion. Vgl. dazu *Precht*, G. M., Ermittlung und Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, München 1954; *Schneider*, W. L./*Petersen*, J. P., Zur Frage der Verzinsung von Verkehrswegen, Heft 25 der Schriftenreihe des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin-München 1954.

7) Vgl. insbesondere die Berichte der Bundesstraßenverwaltung an den Kongreß, die ihren Abschluß fanden im Final Report of the Highway Cost Allocation Study, 87. Congress, First Session, House Document Nr. 54, vom 16. 1. 1961, und im Supplementary Report of the Highway Cost Allocation Study, 89. Congress, First Session, House Document Nr. 124 vom 24. 3. 1965.

8) *Dreskornfeld*, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bielefeld 1959. Vgl. dazu: Überlegungen des Arbeitskreises Wegekosten im Bundesministerium für Verkehr zur Frage einer vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße, Bonn 1961 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 1.

Zuwendung zur Wissenschaft fand auf nationaler Ebene ihren Höhepunkt in dem vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenen Gutachten von fünf Professoren⁹⁾, das vom Gesetzgeber ebenso wie von den Teilnehmern an der Wegekostendiskussion ungerechtfertigt vernachlässigt worden ist.

Hatte sich die aktuelle Erörterung des Wegekostenproblems zwischen den Verkehrsträgern und in der Verkehrspolitik damit etwas beruhigt, so gaben die Ende 1963 bekanntgewordenen Ergebnisse des *AASHO-Road-Tests* Anstoß zu einer erneuten heftigen Auseinandersetzung, in der oftmals Überheblichkeit¹⁰⁾ und Polemik¹¹⁾ im Vordergrund standen. Parallel zu dieser für eine wissenschaftliche Erörterung sicher unzureichenden Debatte in Deutschland führte die Kommission der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft auf der Grundlage der Entscheidungen des Rates Nr. 64/389 vom 22. Juni 1964¹²⁾ und Nr. 65/270 vom 13. Mai 1965¹³⁾ eine *Musteruntersuchung* über die Anwendbarkeit verschiedener Methoden zur Lösung des Wegekostenproblems durch¹⁴⁾.

Die Kommission entscheidet sich auftragsgemäß für keine der vier untersuchten Methoden¹⁵⁾ zur Ermittlung des zu verteilenden Gesamtbetrages, läßt jedoch durchblicken, daß nach ihrer Auffassung verkehrspolitische Konsequenzen am ehesten aus einer an den sozialen Grenzkosten bzw. am Haushaltsausgleich orientierten Wegekostenrechnung gezogen werden könnten. Für die Bundesrepublik Deutschland hochaktuell schließlich ist die in diesen Tagen dem Bundestag vorgelegte Untersuchung der *Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums*, bei der sich allerdings der starke zeitliche Druck durch den Bundesverkehrsminister selbst ebenso wie die verkehrspolitische Ausrichtung negativ bemerkbar machen. Darauf wird im einzelnen noch einzugehen sein.

II.

Grenzen einer langfristig wirksamen, wettbewerbsneutralen Lösung

Bevor auf die einzelnen Fragen innerhalb des Wegekostenproblems eingegangen werden soll, sind zunächst Zweckmäßigkeit und Erfolg zu überprüfen. Es zeigt sich dann schnell, daß zurzeit noch institutionelle Bindungen bestehen und politische Kräfte wirksam sind, die eine wissenschaftlich vertretbare, wettbewerbsneutrale Lösung des Wegekostenproblems beeinträchtigen und den bisherigen geistigen und materiellen Aufwand in Wissenschaft und Praxis als vergeblich, wenn nicht gar überflüssig erscheinen lassen.

⁹⁾ Böttger, W./Napp-Zinn, A. F./Riebel, P./Seidenfus, H. St./Wehner, B., Methodische Probleme der vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße, Bundestagsdrucksache IV/1449, Anlage 5, S. 45 (sog. *Professoren-Gutachten*).

¹⁰⁾ Vgl. z. B. Meyer, D., Zur Auswertung des AASHO-Road-Tests für die Aufschlüsselung der Straßenkosten, Straße und Autobahn, 15. Jg. (1964), S. 382 ff.

¹¹⁾ Vgl. z. B. Deischl, E., Warum scheidet die Verkehrssanierung?, Flügelrad, 23. Jg. (1968), S. 324 ff.

¹²⁾ Amtsblatt Nr. 102 vom 29. Juni 1964, S. 1598.

¹³⁾ Amtsblatt Nr. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1473.

¹⁴⁾ Die Untersuchung wurde dem Rat der Gemeinschaft im April 1969 vorgelegt, jedoch bis zur Abfassung dieser Darlegungen noch nicht veröffentlicht.

¹⁵⁾ Soziale Grenzkosten (Grenzkosten der Benutzung, Grenzkosten der Stauung und Grenzkosten der Umweltbeeinträchtigung), wirtschaftliche Entgelte (Bildung der Wegekostenabgaben nach den Marktverhältnissen, d. h. aufgrund der Nachfrageelastizität), Haushaltsausgleich (in Deutschland besser als kameralistische Ausgabenrechnung bekannt) und Gesamtkostenrechnung (betriebswirtschaftliche Kostenrechnung).



1. Verbindung zwischen Eisenbahnen und öffentlichen Haushalten

Die Eisenbahngesellschaften sind in den europäischen Staaten überwiegend Betriebe der Öffentlichen Hand. Gewinne werden – soweit überhaupt vorhanden – theoretisch zugunsten der öffentlichen Haushalte verrechnet und Verluste von den öffentlichen Haushalten abgedeckt. Hier und für die Bundesrepublik Deutschland interessiert in diesem Zusammenhang vor allem die Deutsche Bundesbahn, auf die deshalb die folgende Erörterung beschränkt bleiben soll.

§ 33 des Bundesbahngesetzes schreibt die Verwendung eines Gewinnes oder Verlustes vor. Zu verteilende Gewinne hat es in der Nachkriegszeit bei der Deutschen Bundesbahn nicht mehr gegeben. Demgegenüber sind die Verluste inzwischen bis in Milliardenhöhe gestiegen. § 33 Abs. 2 ist damit die für unsere Betrachtung maßgebende Bestimmung. Danach hat der Bund für die Deckung des Verlustes letztlich aufzukommen. § 28 Abs. 2 bestimmt darüber hinaus, daß – sofern die Deutsche Bundesbahn nicht zur Beschaffung der erforderlichen Mittel in der Lage ist – der Bund das Eigenkapital zu verstärken oder aber Darlehen aus Haushaltsmitteln zu gewähren habe. Als Konsequenz ergibt sich die allseits bekannte Tatsache, daß die Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn nicht unter dem Zwang des Ausgleichs, der Eigenkapitalverzinsung und des Gewinnstrebens steht, sondern daß der Verlustausgleich stets über den diesbezüglich unerschöpflichen Bundeshaushalt vorgenommen werden muß. Diese »Nabelschnur« zu den Haushalten der Öffentlichen Hand ist der im Wettbewerb wirksamste Unterschied zwischen den Eisenbahnen einerseits und den privaten Verkehrsträgern andererseits. Alle kostenwirksamen Entscheidungen des Staates zu Lasten der privaten Verkehrsträger oder der privaten Verkehrsbetriebe selbst berühren zwangsläufig den Gewinn oder die Existenz dieser Betriebe; bei den Eisenbahngesellschaften besteht dieser Zusammenhang nicht. Ihre Entscheidungen und formal gleiche Belastungen durch die Öffentliche Hand haben deshalb durchaus unterschiedliche materielle Auswirkungen¹⁶⁾.

Ein theoretisch vorstellbare Lösung des Wegekostenproblems muß in der Praxis durch diese Verbindung zwischen den Kostenrechnungen der Eisenbahngesellschaften und den öffentlichen Haushalten unlösbar werden, es sei denn, die »Nabelschnur« wird abgetrennt.

2. Verwendung des Aufkommens an Kraftverkehrsabgaben

Unter dem Gesichtspunkt der Annäherung der Wettbewerbsbedingungen ist mit einer Lösung des Wegekostenproblems zwangsläufig verbunden die Zweckbindung bzw. -verwendung der Sonderabgaben für Straßen- und Wasserstraßenbenutzung¹⁷⁾. Eine besondere Rolle spielt diese Bedingung nur im Straßenverkehr, wo die Abgaben als »Steuern«

¹⁶⁾ So hatte beispielsweise die Erklärung eines Fraktionssprechers im Deutschen Bundestag im Sommer 1964 rein deklamatorische Bedeutung, gegen die Tarifsenkungsanträge der Bundesbahn sei überhaupt nichts einzuwenden, wenn die Bahn diese Maßnahme selbst verkraften könne, ohne daß dadurch erhöhte Forderungen an den Bundeshaushalt gestellt werden müßten.

Vgl. stenographisches Protokoll des Deutschen Bundestages, 130. Sitzung, 10. 6. 1964, S. 6330. Nach erfolgter Genehmigung muß – lt. Bundesbahngesetz – in jedem Fall ein sich evtl. ergebender Verlust vom Bundeshaushalt übernommen werden.

¹⁷⁾ Vgl. dazu u. a. Adamek, R., Straßenwirtschaft und Straßenverwaltung, Wiesbaden 1956, S. 124 ff.; Böttger, W. u. a., a.a.O., S. 48; Dreskornfeld, W., Zur Zweckbindung der Sonderabgaben des Kraftverkehrs, Der Güterverkehr, 9. Jg. (1960), S. 8 ff.

erhoben werden und außerdem die Ausgaben der Straßenbaulasträger inzwischen überschritten haben. Es ist bekannt, daß zwar die Gemeinden kaum Anteil haben an den Sonderabgaben des Straßenverkehrs und die Länder seit Jahren die volle Kraftfahrzeugsteuer für den Straßenbau einsetzen, daß jedoch der Bund von Jahr zu Jahr mehr die ihm zufließende Mineralölsteuer anderen Zwecken als dem Straßenbau zuführt¹⁸⁾.

Eine Lösung des Wegekostenproblems, wie es heute definiert wird, ist so lange nicht zu erwarten, wie die Politik die sich aus einer — nach welcher Methode auch immer aufgestellten — Wegekostenrechnung ergebenden diesbezüglichen Konsequenzen nicht beachtet und die Mittel des Kraftverkehrs statt für den Straßenbau zunehmend für andere Zwecke verwendet, während die Eisenbahnen nicht zu derartigen kostenwirksamen Zahlungen an die Öffentliche Hand verpflichtet werden.

3. Sonstige politische Eingriffe

Die Verkehrswege sind seit jeher Grundlage der Errichtung von Staatsgebilden und Herrschaftsbereichen gewesen. Das gilt sowohl für das Römerreich als auch für das Deutschland des Mittelalters¹⁹⁾; es gilt vor allem jedoch unter Berücksichtigung unserer neuzeitlichen Gesellschafts- und Wirtschaftsstruktur.

Verkehrswege wurden und werden nicht nur nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter dem Bestreben einzelwirtschaftlicher Gewinnmaximierung angelegt, sondern man folgt dabei vielmehr Beurteilungsmaßstäben, die sich u. a. an wehr-, raum-, gesellschafts- und außenpolitischen Tatbeständen ebenso wie an dem Prestigedenken einzelner Städte oder Länder ausrichten. Diese Überlegungen spielen besonders beim Straßennetz eine Rolle, das der allgemeinen Kommunikation weit mehr als der Befriedigung betriebswirtschaftlichen Gewinnstrebens zu dienen hat. Diese politischen Eingriffe²⁰⁾ beeinflussen zwangsläufig die Wegekosten für die einzelnen Wegenetze — wenn auch in unterschiedlichem Maße —, so daß sich hier weitere Grenzen für die Ermittlung der Wegekosten ebenso wie für die Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrswegen aufzeigen. Voraussetzung für eine an rein ökonomischen Kriterien orientierte Wegekostenlösung ist damit auch die Selbstbestimmung der Verkehrsträger über Bau und Ausbau der Verkehrswege, die — primär wiederum bei der Straße — aus politischen Gründen jedoch nicht gewährt werden kann.

Ein letzter Hinweis auf die Wirkung politischer Eingriffe scheint erforderlich: Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat sich — wie auch einige andere Regierungen Europas — in ihrer Verkehrspolitik auf die Abschirmung der Eisenbahnen durch die Beschränkung des konkurrierenden Straßengüterfernverkehrs konzentriert. In diesem Zusammenhang sind einzelne Maßnahmen z. T. mit direktem Hinweis auf dieses Ziel,

¹⁸⁾ Vgl. u. a. *Dreskornfeld, W.*, Ist das Argument »Straßenbau« für Abgabenerhöhungen glaubwürdig?, *Der Güterverkehr*, 15. Jg. (1966), S. 351 ff.; *Ebsdorff, E.*, Straßenbau bleibt ein Stiefkind, *Industriekurier* Nr. 61 v. 24. 4. 1969, S. 10.

¹⁹⁾ Vgl. dazu z. B. *v. Lüder, Chr. F.*, Vollständiger Innbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte mit einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg-Gesetze, Frankfurt 1779, zitiert nach einer Festaussgabe der Deutschen Straßenliga, Vorschlag wie Deutschland mit Chaussees durchkreuzt werden könne, Bonn 1962.

²⁰⁾ Eklatante Beispiele für derartige politische Eingriffe aus der neueren Zeit sind die Zurückhaltung der Bundesregierung bei der vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn seit Jahren verlangten Stilllegung bestimmter Nebenstrecken, die Moselkanalisierung und der geplante Saar-Pfalz-Kanal, der sogar gegen das Votum der Binnenschifffahrt gebaut werden soll.

z. T. unter dem Deckmantel wissenschaftlich erscheinender Argumentation vorgeschlagen worden²¹⁾. Diese Grundhaltung hat sich auch auf die regierungsseitige Behandlung des Wegekostenproblems ausgewirkt. So hat beispielsweise die Bundesregierung zwar Beamte der Deutschen Bundesbahn in die Beratungen über die Wegekosten in Brüssel eingeschaltet, die mehrfach geforderte Hinzuziehung von Sachverständigen des Straßenverkehrs jedoch abgelehnt²²⁾. Eine derartige Ungleichbehandlung der verschiedenen Wettbewerber muß zwangsläufig die Chancen einer langfristige wirksamen Lösung des Wegekostenproblems weiter einengen.

III.

Ermittlung der Wegekosten

1. Abgrenzung des Problems

Die Diskussion über die Wegekosten wurde anfangs unter dem Gesichtspunkt des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern geführt. In den Vordergrund spielte sich schließlich die Frage, ob der Schwerlastverkehr infolge einer unzureichenden Deckung der ihm speziell anlastbaren Wegekosten gegenüber den Eisenbahngesellschaften begünstigt sei oder nicht. Seit einigen Jahren zeichnet sich neben dieser Zielsetzung ein zweiter Gesichtspunkt ab, der mit in das »Wegekostenproblem« eingeschlossen wurde. Die zunehmende Motorisierung der Arbeitnehmer hat in allen hochindustrialisierten Ländern zu verstärkten Verkehrsschwierigkeiten zu Spitzenverkehrszeiten geführt, die vor allem in den Ballungsräumen nahezu unerträglich geworden sind. Hatte sich die Erörterung über das Wettbewerbsproblem in diesem Zusammenhang auf die Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne einer vollen Deckung der anlastbaren Aufwendungen konzentriert, so geht die neuerliche Erörterung über die Bewältigung des Spitzenverkehrs in Ballungsräumen von der Marktpreisbildung aus²³⁾. Beide Prinzipien werden oftmals nur unzureichend voneinander getrennt²⁴⁾; der Verfasser versuchte 1967 eine Synthese dadurch herzustellen, daß der Straßenverkehr in »produktiven« und »konsumtiven« Verkehr zu trennen sei, wobei der erstgenannte seine Wegekosten nach dem Gesichtspunkt der verursachten Aufwendungen und der letztgenannte Teil einer Preisbildung nach Marktge-

²¹⁾ Vgl. dazu das als Bundestagsdrucksache V/2494 von der Bundesregierung dem Bundestag am 19. 1. 1968 vorgelegte »Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968–1972«, speziell S. VI f., XII, XX f., 7 ff., 22 f.

²²⁾ Der Verfasser wies bereits im Frühjahr 1967 auf diese Tatbestände hin. Vgl. *Dreskornfeld, W.*, Das Wegekostenproblem, *Der Güterverkehr*, 16. Jg. (1967), S. 65.

²³⁾ Vgl. dazu insbesondere die folgenden Arbeiten:
Beesley, M., Interview im Westdeutschen Rundfunk, 2. Programm, 19. 10. 1967, vervielfältigtes Manuskript, S. 1 f. (das Interview erfolgte im Anschluß an einen diesbezüglichen Vortrag von Professor Beesley vor dem Verkehrs-Symposium in München); *Funck, R./Peschel, K.*, Möglichkeiten der Kraftfahrzeugbesteuerung und ihre verkehrswirtschaftlichen Konsequenzen (= Heft 32 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr), Bad Godesberg 1967; *Hamm, W.*, Vortrag und Antworten vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages anläßlich des öffentlichen Anhörverfahrens am 7. 3. 1968 in Berlin, stenografisches Protokoll, speziell S. 33; *Seidenfus, H.*, Vortrag und Antworten vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages anläßlich des öffentlichen Anhörverfahrens am 7. 3. 1968, a.a.O., speziell S. 17.

²⁴⁾ Vgl. z. B. *Funck, R./Peschel, K.*, Möglichkeiten der Kraftfahrzeugbesteuerung und ihre verkehrswirtschaftlichen Konsequenzen, a.a.O., z. B. S. 15 ff.

sichtspunkten zu unterliegen hätte²⁵⁾). In dieser Abhandlung, in deren Vordergrund das Wettbewerbsproblem zwischen den Verkehrsträgern steht, wird die Regelung des Ballungsverkehrs außer acht gelassen und damit nur einer Preisbildung nach »Kostengesichtspunkten« Rechnung getragen.

Diese Abgrenzung erst gibt allen Überlegungen über die Wegekosten ihre primäre Bedeutung. Wollte man die »Preisbildung« im Straßenverkehr zur Abgeltung der Straßenbenutzung allein nach den Gesichtspunkten der Nachfrageelastizität vornehmen, wäre eine Kostenrechnung nur noch ex post als Kontrolle über Gewinn oder Verlust erforderlich; die Mittelpunktkontrolle, die das Wegekostenproblem bisher eingenommen hat, würde dann in die eines Statisten zurückfallen.

2. Methoden der Ermittlung

Für die Ermittlung des den einzelnen Fahrzeugkategorien anlastbaren Anteils an den gesamten Aufwendungen für die Verkehrswege haben sich inzwischen die bereits oben²⁶⁾ erwähnten vier Methoden herausgestellt, von denen zwei mehr den Gesichtspunkten der Marktpreisbildung und zwei dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit durch Aufwandsdeckung folgen. Entsprechend der bisher im Vordergrund stehenden Zielsetzung werden diese beiden Methoden — *betriebswirtschaftliche Vollkostenrechnung* und *kameralistische Ausgabenermittlung* — seit Jahren mit ihrem Für und Wider erörtert. Es ist auffallend, daß sich in der Bundesrepublik Deutschland vor allem die Vertreter des Straßenverkehrs für die Ermittlung nach einer kameralistischen Ausgabenrechnung²⁷⁾ und die Vertreter der Eisenbahnen sowie der Regierung²⁸⁾ für die betriebswirtschaftliche Vollkostenrechnung ausgesprochen haben.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Wahl der betriebswirtschaftlichen Methode für die Ermittlung der Wegekosten des Straßenverkehrs einer bestimmten Zielsetzung bzw. vorgezeichneten verkehrspolitischen Vorstellungen folgt. Auf eine spezielle Erörterung der betriebswirtschaftlichen Methode wird im nächsten Abschnitt eingegangen werden. Hier ist zunächst nur auf den Widerspruch in der Argumentation verschiedener Autoren hinzuweisen. Meyer ebenso wie der *Arbeitskreis Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums* begründen ihre Entscheidung für die betriebswirtschaftlichen Methoden damit, daß es »unerlässlich scheint, die hohen Investitionen der Gegenwart über die langen Nutzungszeiten der Straßen zu verteilen und sie nicht allein den gegenwärtigen Benutzern aufzubürden«²⁹⁾. Beide Autoren lehnen die kameralistische Ausgabenrechnung ab, weil sie den Kraftverkehr zu hoch belaste. Erstaunlich ist, daß im Gegensatz zu dieser Argumentation die ermittelten »Wegekosten« des Straßenverkehrs sowohl in den Berech-

²⁵⁾ Dreskornfeld, W., Das Wegekostenproblem, a.a.O., S. 64. Zu dieser Frage vgl. auch Kühne, K., Angelsächsische Wegekostentheorien im europäischen Blickpunkt, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 109.

²⁶⁾ Vgl. Anmerkung 15.

²⁷⁾ Vgl. z. B. Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, a.a.O.

²⁸⁾ Vgl. z. B.: Meyer, D., Beitrag zur Weiterentwicklung der vergleichenden Wegekostenrechnung, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 39. Jg. (1968), S. 151 ff.; ferner die Überlegungen des Arbeitskreises Wegekosten im Bundesministerium für Verkehr . . ., a.a.O., und den zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Darlegungen noch nicht veröffentlichten Bericht aus dem Bundesverkehrsministerium, der von der im August 1968 neu gebildeten Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums erstellt worden ist.

²⁹⁾ Meyer, D., Beitrag zur Weiterentwicklung . . ., a.a.O., S. 152.

nungen von Meyer als auch in dem Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums wesentlich höher liegen als die Ausgaben, obwohl diese inzwischen nahezu 70 % Investitionsmittel enthalten.

Der Verfasser vertritt nach wie vor die Auffassung, daß aus verschiedenen Gründen die — relativ sicher feststellbaren und nicht manipulierbaren — Ausgaben die Obergrenze für den Gesamtbetrag der zu verteilenden Aufwendungen für das Straßenwesen zu bilden haben. Nachstehend sollen nur einige kritische Bemerkungen zur Anwendung der betriebswirtschaftlichen Vollkostenrechnung für die Lösung des Wegekostenproblems gemacht werden.

3. Grenzen einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung

Die konkrete Wegekostendiskussion wird stets mit dem Ziel geführt, den anzulastenden Aufwendungen für die Verkehrswege angepaßte Sonderabgaben für Binnenschifffahrt und Kraftverkehr zu ermitteln. Bei der Frage nach der Methode darf dieses Ziel als primäre Voraussetzung für die Analyse nicht vergessen werden, wenn realisierbare Ergebnisse erreicht werden sollen. Man muß ferner davon ausgehen, daß die gegenwärtigen politischen Daten in bezug auf Struktur und Verwaltung insbesondere des Straßennetzes nicht geändert werden. Unter diesen Daten ist der Straßenverkehr stets der Auffassung gewesen, daß die Summe aller jährlichen Ausgaben der Straßenbaulastträger (incl. der Aufwendungen für die Verkehrspolizei) die Obergrenze für die Verteilung auf die Straßennutzer sein muß³⁰⁾.

Die Berechnung von Sonderabgaben, d. h. die Preisbildung auf der Grundlage betriebswirtschaftlicher Kostenrechnungsmethoden, unterstellt, daß das Wegenetz betriebswirtschaftlichen Denkkategorien unterworfen sei und deshalb zugeordnet werden könne. Im Vordergrund einzelwirtschaftlichen Handelns steht die Erzeugung von Gütern oder Leistungen zur Befriedigung gegebener Nachfrage mit dem Ziel der Gewinnmaximierung oder zumindest der Aufrechterhaltung der Eigenwirtschaftlichkeit. Im Gegensatz dazu läßt sich der Staat beim Bau und Betrieb öffentlicher Verkehrswege — wie bereits ausgeführt wurde — ebenso von Gesichtspunkten der Raumordnung, der Landesverteidigung, der Raumerweiterung, der Gesellschaftspolitik wie von wirtschaftlichen Überlegungen leiten. Die Gemeindestraßen dienen zunächst der allgemeinen Kommunikation, d. h. der Verbindung der Anwohner untereinander. Sie würden und werden auch dann gebaut, wenn ihre einzelwirtschaftliche Rentabilität über Anliegergebühren und Kraftfahrzeugabgaben nicht gesichert ist.

Gleiches gilt für einen großen Teil der Landstraßen I. und II. Ordnung sowie der außerörtlichen Gemeindestraßen, bei denen mangels ausreichender Auslastung betriebswirtschaftliche Rentabilität nie erreicht werden kann; trotzdem käme niemand auf den Gedanken, diese Straßen zu schließen, weil sie zur Verbindung der Gemeinden untereinander notwendig sind.

³⁰⁾ Das bereits genannten *Professoren-Gutachten* (Böttger, W. u. a., a.a.O., S. 48, 74) hält zwar die betriebswirtschaftliche Methode zur Ermittlung der Wegekosten der Verkehrsträger für einen Vergleich für zweckmäßig, knüpft daran jedoch Bedingungen, die in der Praxis nicht vorherrschen und z. Z. auch nicht realisiert werden können. Das läßt den Schluß zu, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die betriebswirtschaftliche Methode nach Auffassung der Professoren für die Berechnung konkreter Sonderabgaben des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt nicht angewendet werden kann. Vgl. auch *Predöhl, A., Verkehrspolitik*, 1. Auflage, Göttingen 1958, S. 296 ff.

Die Erstellung und der Betrieb von Verkehrswegen sind somit kein Zweck an sich wie die einzelbetriebliche Produktion oder Leistungserstellung, sondern der Staat ist bei seiner Wege-Investitions- und Betriebspolitik darauf bedacht, mit Hilfe der Leistungen der Verkehrswege bestimmte »außerbetriebliche« Ziele zu erreichen³¹⁾. Im Gegensatz zum privaten Einzelunternehmen sind für den Staat nicht Rentabilität oder Gewinnerzielung Richtschnur des Handelns, sondern im weitesten Sinne politische Zwecke unter Vernachlässigung oder sogar unter bewußtem Verzicht auf einzelwirtschaftliche Rentabilität.

Die Anwendung betriebswirtschaftlicher Kostenrechnungsprinzipien auf die Verkehrswege zur Ermittlung »gerechter« Sonderabgaben für die privaten Fahrzeughalter muß unter diesen Verhältnissen zu nicht sachgerechten Ergebnissen führen³²⁾.

4. Einzelheiten der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung

Grundlage für die Ermittlung der Kapitalkosten innerhalb einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung ist das betriebsnotwendige Kapital. Es umfaßt das im Betrieb gebundene Kapital, das zur Herstellung der zu verkaufenden Waren und Leistungen notwendig ist. Abgängige, nicht mehr für die Herstellung der Lieferungen oder Leistungen benötigte bzw. rentabel verwendbare Anlagen scheiden aus dem betriebsnotwendigen Kapital aus. Alle Autoren, die die dem Kraftverkehr anlastbaren Wegekosten bisher nach betriebswirtschaftlicher Methode ermitteln wollten, haben diesen Tatbestand nicht berücksichtigt. Insbesondere muß ein solches Verfahren bedauert werden, wenn es von der Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums — theoretisch einer neutralen Behörde — angewendet wird, obwohl die gehörten Sachverständigen ausdrücklich auf die Zusammenhänge hingewiesen haben. Innerhalb einer betrieblichen Betrachtung würde ein großer Teil des Straßennetzes als veraltet oder als nicht betriebsnotwendig ausgeschieden werden müssen.

In der Literatur sind weitere deutliche Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Bewertung festzustellen. Während die Vertreter der einen Richtung³³⁾ die Bewertung des vorhandenen Wegenetzes auf der Grundlage der Anschaffungspreise vornehmen, plädieren andere Autoren³⁴⁾ für die Einsetzung des Wiederbeschaffungswertes zur Ermittlung der Wegekosten. Im Gegensatz zu steuerrechtlichen Vorschriften und der betrieblichen Kalkulation scheint uns bei der Abschreibung der Wiederbeschaffungswert als Basis geeigneter zu sein, damit die Erhaltung des Realkapitals³⁵⁾ gesichert bleibt.

Für die Bemessung des Zinses hingegen ergeben sich andere Grundsätze. Der kalkulatorische Zins auf das Eigenkapital ist handels- und steuerrechtlich Gewinn. Für den

³¹⁾ Vgl. dazu auch die Ausführungen des derzeitigen Bundesverkehrsministers G. Leber in Marbach bei Marburg am 24. 3. 1969.

³²⁾ Vgl. dazu auch Schneider, W. L. / Petersen, J. P., a.a.O., S. 28 ff.

³³⁾ Vgl. u. a.: Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, a.a.O.; Eidgenössisches Statistisches Amt, Schweizerische Straßenrechnung, Bern 1968 —. Diese Rechnung stellt die offizielle Wegekostenrechnung der Schweiz dar, die im Einvernehmen mit allen Betroffenen erstellt wurde, ein bisher einmaliger Vorgang in der weltweiten Erörterung über die Wegekosten des Straßenverkehrs; Predöhl, A., a.a.O., S. 296.

³⁴⁾ Vgl. u. a.: Arbeitsgruppe Wegekosten im Bundesverkehrsministerium, Bericht über die Wegekosten (z. Z. der Abfassung dieser Untersuchung noch nicht veröffentlicht); Lübbecke, G., Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr im Bundesgebiet, Mainz 1957; Professoren-Gutachten, a.a.O. Dieses Gutachten weist allerdings auf die Bedingungen bei Anwendung dieser Methode hin, die in concreto nicht erfüllt werden können, wie bereits ausgeführt wurde.

³⁵⁾ Vgl. Predöhl, A., a.a.O., S. 292.

Einzelbetrieb ist die Erwirtschaftung des kalkulatorischen Zinses, soweit er den Zins für Fremdkapital übersteigt, für die Aufrechterhaltung des Betriebes nicht unbedingt notwendig. Der kalkulatorische Zins stellt für den Einzelbetrieb eine variable Position dar, deren Erzielung über den Markt von den konkreten Marktverhältnissen abhängt. In einer vergleichbaren Wegekostenrechnung für die verschiedenen Verkehrsträger macht sich dieser Unterschied deutlich bemerkbar. Während die privaten Verkehrsbetriebe über zwangsweise erhobene Abgaben den kalkulatorischen Zins wie unabweisbare Kosten aufzubringen hätten, würden die Eisenbahnen, die ihre Verkehrswege als Betriebsbestandteile selbst betreiben, den kalkulatorischen Zins je nach der Marktlage vernachlässigen können.

Aus dieser Feststellung ergeben sich zwei Schlußfolgerungen: Der kalkulatorische Zins hätte zunächst analog der Zinsermittlung in der Wirtschaft allein vom Anschaffungswert des Kapitals auszugehen. Seine Berücksichtigung bei der »Preisbildung« müßte bei Gleichbehandlung der konkurrierenden Verkehrsträger nur dann und in dem Maße Platz greifen, wenn und indem die Deutsche Bundesbahn in der Lage ist, kalkulatorischen Zins nicht nur auf das Wegekaptal, sondern im Gesamtbetrieb zu erwirtschaften³⁶⁾.

5. Schlußfolgerung

Unter Berücksichtigung des Zieles dieser Abhandlung sowie der hier kritisierten Beiträge anderer Autoren, eine Wegekostenrechnung für die Ermittlung sachgerechter Abgabesätze (»Preise«) zur Abgeltung der Wegenutzung auf Straße und Wasserstraße durchzuführen, kann die betriebswirtschaftliche Kostenrechnung keine geeignete Methode zur Ermittlung des zu verteilenden Aufwands für Straße und Wasserstraße sein. Die Verkehrswege entsprechen nach Netzzumfang, Netzdichte, Streckenführung, Ausbauzustand und Qualität zu einem großen Teil nicht ökonomischen Anforderungen, sondern sind an den vergangenen und gegenwärtigen gesellschaftlichen Bedürfnissen orientiert, die vielfach im Gegensatz zu ökonomischen Anforderungen stehen.

Die betriebswirtschaftliche Vollkostenrechnung erfaßt demgegenüber nur rein ökonomische Vorgänge. Die Anwendung einer solchen Methode für die Wegekostenrechnung kann die komplexe Zielsetzung ebensowenig wie die zahlreichen außerökonomischen Beeinflussungsfaktoren erfassen.

Auch innerhalb der von den erwähnten Autoren vorgetragenen Wegekostenrechnungen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen müssen kritische Anmerkungen gemacht werden. Die Abgrenzung des betriebsnotwendigen Kapitals und die Berücksichtigung der sich aus dem Gewinncharakter des kalkulatorischen Zinses ergebenden Konsequenzen werden nicht beachtet. Als Grundlage der Kostenrechnung wird ein fiktiver Wert selbst

³⁶⁾ Dieser Gedanke der Berücksichtigung des globalen Betriebsergebnisses der Verkehrsträger bei einem Vergleich ist erstmalig von der schweizerischen »Expertenkommission«, die 1949/1950 unter Leitung von Professor Dr. M. Saitzew ein Gutachten für das Eidgenössische Amt für Verkehr der Schweiz ausarbeitete, vorgetragen worden. Vgl. Gutachten vom 7. 9. 1950, S. 34 ff.

Der gleiche Gedanke tauchte später bei *Schneider/Petersen*, a.a.O., S. 25, auf. Zur Frage der Verzinsung des in die Verkehrswege investierten Kapitals vgl. auch *Aberle, G.*, Zur Frage des kalkulatorischen Zinses in der Verkehrswirtschaft, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 34. Jg. (1963), S. 98, der den Ansatz kalkulatorischer Zinsen bei der Ermittlung der Wegekosten für »nicht unproblematisch« hält. *Aberle* weist insbesondere auch darauf hin, daß im Falle der Bereitstellung des Kapitals durch den Kraftverkehr selbst der Berechnung kalkulatorischer Zinsen eine entsprechende Gutschrift gegenüberzu stehen habe.

für älteste Wegeanlagen genommen, von dem der Staat nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung Zinsen berechnen soll.

Angesichts der die Daten der Realität nicht berücksichtigenden Verfahren können die in jüngster Zeit bekanntgewordenen bzw. vorgenommenen Untersuchungen zum Wegekostenproblem nicht zur Lösung der Wettbewerbsproblematik führen³⁷⁾.

IV.

Verteilung der Wegekosten³⁸⁾

Nach der Ermittlung der gesamten Aufwendungen für die Verkehrswege stellt sich das Problem der Verteilung auf die verschiedenen Nutzer. Einigkeit besteht bei allen Autoren³⁹⁾ der bisherigen Wegekostenrechnungen darüber, daß ein Teil der Aufwendungen für die Straßen⁴⁰⁾ vom Staat zu übernehmen ist. Dementsprechend wird die nachstehende Erläuterung aufgeteilt in die erste und zweite Zurechnungsstufe.

1. Der »Staatsanteil«

Die Straßen dienen nicht nur der Benutzung durch uneingeschränkt abgabepflichtige Kraftfahrzeughalter. Von ihrer ursprünglichen Funktion her sind sie zunächst für die allgemeine Kommunikation, ja für die Existenz eines modernen Staates überhaupt notwendig. Ohne Verkehrswege gibt es keinen Staat. Konkret tritt diese Funktion dann in Erscheinung, wenn zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit die Straßen von für diese Zwecke geeigneten Fahrzeugen befahren werden.

Neben diese Funktionen der allgemeinen Kommunikation⁴¹⁾ und der staatsnotwendigen Vorhaltung treten die der primär nicht ökonomisch orientierten Gestaltung des Straßennetzes aus Raumordnungs-, sozial- und außenpolitischen Motiven. Diese Größen lassen sich zwar qualitativ, nicht jedoch quantitativ erfassen. Für sie muß — insbesondere in einer betriebswirtschaftlichen Rechnung — ein pauschaler Teil der Gesamtaufwendungen der Staatskasse zugerechnet werden.

Darüber hinaus wird das Straßennetz von zahlreichen abgabebefreiten Kraftfahrzeugen benutzt. Hier ist insbesondere zu denken an über eine Million Zugmaschinen der Landwirtschaft, die steuerbefreiten Fahrzeuge der Behörden und öffentlichen Körperschaften,

³⁷⁾ Während Meyer, D., Beitrag zur Weiterentwicklung . . ., a.a.O., sich überhaupt nicht mit den Problemen der Wahl einer geeigneten Methode bzw. innerhalb der betriebswirtschaftlichen Methode befaßt, geht die Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums in ihrem Bericht zwar auf diese Fragen ein, behandelt jedoch die entgegenstehenden Argumente nicht oder unzureichend.

³⁸⁾ Wenn hier von der »Verteilung der Wegekosten« gesprochen wird, so im Sinne des landläufigen Begriffsinhalts, der unter »Wege-Kosten« nicht nur Kosten im betriebswirtschaftlichen Sinne, sondern die irgendwie zu ermittelnden gesamten Aufwendungen überhaupt erfaßt.

³⁹⁾ Eine Ausnahme macht nur die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Vgl. o. V., Milliardendefizite durch Güterkraftverkehr, Verkehrswirtschaftliche Informationen der GdED, 13. Jg. (1968), Nr. 1–3, Seite 10.

⁴⁰⁾ Diese Abhandlung befaßt sich vornehmlich — speziell aber im nachfolgenden Teil — nur mit den Wegekosten des Straßenverkehrs, obwohl zahlreiche grundsätzliche Bemerkungen ebenso für die Binnenwasserstraßen gelten.

⁴¹⁾ Im Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des BVM »Wohnfunktion« genannt.

die Privat- und Dienstfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte, den gesamten Ausländerverkehr, der mit einem täglichen Aufenthalt von rd. 200 000 Fahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland bemessen werden kann, sowie an die sonstigen im Kraftfahrzeugsteuer- und Mineralölsteuerrecht befreiten bzw. begünstigten Kategorien. Für diese Fahrzeuge läßt sich der »Staatsanteil« in Form entgangener Steuereinnahmen auch quantitativ einigermaßen exakt ermitteln. Die *Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums* hat sich, ähnlich wie auch das *Eidgenössische Statistische Amt* in der bereits erwähnten neuen *Schweizerischen Straßenrechnung*, mit bewundernswerter Akribie dieser Aufgabe unterzogen und dabei für die abgabefreie und -begünstigte Straßenbenutzung einen nicht unbeachtlichen Anteil errechnet⁴²⁾.

Im Gegensatz zu diesen Ansätzen einer jedenfalls teilweise quantitativen Ermittlung stehen die auf mehr oder weniger intensiv angestellten qualitativen Überlegungen begründeten Pauschal-Verfahren, die zu einem Staatsanteil zwischen 70 und 90 % gelangen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß sich die verschiedenen Autoren sowohl auf unterschiedliche Zeiträume als auch auf unterschiedliche Objekte beziehen⁴³⁾.

Sicher wird man bei zunehmender Motorisierung dem abgabepflichtigen Kraftverkehr einen zunehmenden Anteil zurechnen müssen; andererseits dürfen jedoch auch die gegenläufigen Einflußfaktoren⁴⁴⁾ nicht übersehen werden, die ein schnelles Ansteigen dieses Satzes nicht gerechtfertigt erscheinen lassen.

Man wird eine Betrachtung über den der Öffentlichen Hand anzulastenden Anteil an den Gesamtaufwendungen nicht ohne einen Blick auf die in den USA inzwischen bevorzugte *earnings-credit-method* abschließen können. Bei diesem Verfahren handelt es sich um eine auf objektiven Daten gegründete Berechnungsmethode, die einerseits die staatsnotwendige Vorhaltung der Straßen und andererseits die Benutzung durch den Kraftverkehr zum Ausdruck bringt⁴⁵⁾. Das Ergebnis dieser amerikanischen Berechnungen für inzwischen 16 Staaten und den Bund führt zu einem Staatsanteil von rd. 25 %, den der Verfasser z. Z. auch für die Bundesrepublik Deutschland für angemessen hält.

Meyer behandelt bei der Erörterung des Staatsanteils auch die Frage der Kosten der Vorhaltung und Sicherung der Bahnübergänge, die nach seiner Auffassung je zur Hälfte auf Eisenbahn und Straßenverkehr verteilt werden sollten⁴⁶⁾. In einem kurzen Exkurs soll deshalb auch hier auf diese Frage eingegangen werden, die ebenfalls in dem Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums eine Rolle spielt.

Aus arteigenen, der Eisenbahntechnik zuzuschreibenden Gründen muß der Eisenbahnverkehr an den Bahnübergängen die uneingeschränkte Vorfahrt behalten⁴⁷⁾. Dieser Tatbestand wird selbst von der Eisenbahn nicht bestritten, ja sogar zum Gegenstand ihrer

⁴²⁾ Nähere Einzelheiten lassen sich erst nach Veröffentlichung des Berichts ermitteln und beurteilen.

⁴³⁾ Dieser Tatbestand wird beispielsweise auch von Meyer, D., Beitrag . . ., a.a.O., nicht beachtet, wenn er die 70 % des *Wissenschaftlichen Beirats* mit den 85 % von Adamek vergleicht. Tatsächlich besteht zwischen der Auffassung des Verfassers mit einem Satz von rd. 75 % für den abgabepflichtigen Kraftverkehr und der Vorstellung Meyers (85 % incl. der steuerbegünstigten Fahrzeuge) materiell kaum ein Unterschied.

⁴⁴⁾ Vgl. Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs unter Berücksichtigung des AASHO-Road-Tests, Der Güterverkehr, 13. Jg. (1964), S. 239.

⁴⁵⁾ Vgl. dazu: Final Report . . ., a.a.O., S. 130. Vgl. dazu auch: Castiglia, C./Chiorino, M./Jürgensen, H./Vignoles, A., Technischer und ökonomischer Forschungsbeitrag zu dem Problem Straßenbau und Straßenverkehr, Genf 1966, S. 75 f.

⁴⁶⁾ Vgl. Meyer, D., Beitrag . . ., a.a.O., S. 160.

⁴⁷⁾ Vgl. dazu: Dreskornfeld, W., Bemerkungen zum Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, Der Güterverkehr, 9. Jg. (1960), S. 214; Professoren-Gutachten, a.a.O., S. 74 f.

Werbung («Stets grüne Welle») gemacht. Auch die Politik ermuntert die Eisenbahn, diesen Vorteil so weit wie möglich auszunutzen⁴⁸⁾.

Unter diesen Umständen hält es der Verfasser für nicht vertretbar, die Kosten der Sicherung und Vorhaltung der Bahnübergänge je zur Hälfte auf Eisenbahn und Kraftverkehr aufzuteilen, da in einem solchen Falle der Kraftverkehr den täglich durch Zeit- und Kostenaufwand spürbaren Nachteil zusätzlich bezahlen müßte.

2. Kategoriale Zurechnung

a) Das Prinzip

Für die kategoriale Zurechnung der dem abgabepflichtigen Kraftverkehr insgesamt anzulastenden Aufwendungen für das Straßenwesen hat die Wissenschaft vor allem im letzten Jahrzehnt ebenso bemerkenswerte wie sich langsam auch in der Tagesdiskussion durchsetzende Methoden entwickelt, auf die hier im einzelnen nicht mehr eingegangen werden soll⁴⁹⁾.

Schließlich haben sich in der europäischen Diskussion das *Benutzungsprinzip* und das *Verursachungsprinzip* als wichtigste Zurechnungskriterien herausgestellt. Für den Straßenverkehr bedienen sich die meisten Autoren zunächst des *Verursachungsprinzips* zur möglichst weitgehenden Verteilung direkt kategorial zurechenbarer Aufwands-Anteile. Bei der Verteilung der Gemeinkosten schließlich wird hier und da auch auf das *Benutzungsprinzip* ausgewichen. Eine Ausnahme der sich im allgemeinen klar ausdrückenden Autoren macht Meyer⁵⁰⁾, der sich gegen das *Veranlassungsprinzip* und für das *Benutzungsprinzip* ausspricht, bei der Verteilung der Wegekosten des Straßenverkehrs jedoch dann später das *Verursachungsprinzip* — ohne es freilich direkt zu nennen — anwendet. Der Autor gerät in bezug auf die verschiedenen Prinzipien wohl deshalb in eine gewisse Verwirrung, weil er die Übertragbarkeit der bei der Eisenbahn zu Recht verwendeten Prinzipien unterstellt, ohne die unterschiedliche Technik dieser Verkehrsmittel, die unterschiedlichen Einflüsse der Umwelt auf die Verkehrswege und die unterschiedlichen Verkehrsstrukturen auf den Wegen zu beachten.

Will man die Preisbildung zur Abgeltung der Straßenbenutzung mit dem Ziel der Deckung der Aufwendungen — im Gegensatz zum Ziel der optimalen Wegenutzung bzw. der Orientierung an der Nachfrageelastizität — vornehmen, wird man sich angesichts der stark divergierenden Fahrzeugeinheiten, zeitlichen Inanspruchnahme und Verkehrsströme vor allem des *Verursachungsprinzips* bedienen müssen und das *Benutzungsprinzip* nur für die auch qualitativ nicht mehr zurechenbaren Gemeinkosten verwenden. Um wegen der unterschiedlichen Begriffe keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, sei hier festgestellt, daß die Unterteilung in *Grenzkosten* und *Kapazitätskosten*, die sowohl in der

⁴⁸⁾ Vgl. Möller, A., Die Deutsche Bundesbahn und die öffentliche Finanzwirtschaft, Grundsatzreferat vor dem 8. Kongreß der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands am 9. 10. 1968, vervielfältigtes Manuskript, Bremen 1968, S. 14: »Die garantiert grüne Welle bedeutet einen echten Wettbewerbsvorteil der Bahn, den diese mehr als bisher nutzen sollte.«

⁴⁹⁾ Vgl. dazu u. a.: Kühne, K., Angelsächsische Wegekostentheorien im europäischen Blickpunkt, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 106; Otto, H./Krause, R., Verkehrs- und finanzpolitische Aspekte zur fiskalischen Belastung von Kraftfahrzeugen und Kraftverkehr (= Sonderhefte des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Neue Folge Nr. 45 Reihe A: Forschung), Berlin 1959; Professoren-Gutachten, a.a.O., S. 52 ff.

⁵⁰⁾ Meyer, D., Beitrag . . . , a.a.O.

Musteruntersuchung der Kommission als auch im Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums vorgenommen wird, grundsätzlich ebenfalls diesem Gedanken folgt. Innerhalb der von beiden Autorengruppen erörterten Gesamtkostenmethode werden die *verkehrsabhängigen* Kosten als *Grenzkosten* bezeichnet und in der Annahme einer wissenschaftlich gesicherten direkten Zurechenbarkeit den einzelnen Kategorien zugerechnet. Die – weit größere – Differenz zu den Gesamtkosten bezeichnet man als *Kapazitätskosten*, bei deren Verteilung man anschließend einen unter Berücksichtigung sowohl der Benutzung als auch der Verursachung pauschal »ermittelten« Schlüssel zur Gewichtung der einzelnen Fahrzeugkategorien verwendet. Das System in diesen beiden Gutachten ist in sich geschlossen; über die Schlüssel selbst läßt sich allerdings diskutieren, da sie nach Meinung des Verfassers den Zusammenhang mit der Realität zum Teil nicht, zum Teil unzureichend darstellen.

b) Verschiedene Schlüssel

Von dem von den Eisenbahnen übernommenen und dem Laien auch durchaus einleuchtenden Schlüssel Brutto-Tonnenkilometer ist die weltweite Diskussion über die Verteilung der Wegekosten inzwischen abgekommen. Einerseits wird von einigen Autoren dem Gewicht eine noch weit stärkere Rolle zugemessen, andererseits befaßt sich die Literatur inzwischen auch mit der Raumbeanspruchung, den zeitlichen Unterschieden in der Straßenbenutzung, den durch Geschwindigkeit, Antriebskräfte, Abbremsen und Beschleunigung hervorgerufenen Einflüssen sowie mit der reinen Fahrleistung als Maßstab für nicht mehr mit dem Verkehr direkt zusammenhängende Gemeinkosten. Zahlreichen Autoren⁵¹⁾ erscheinen die Ergebnisse des AASHO-Road-Tests wie ein Zauberschlüssel zur Lösung des Wegekostenproblems. An dieser Stelle braucht im einzelnen nicht mehr darauf eingegangen zu werden⁵²⁾.

Bedenklich ist vor allen Dingen dabei, daß sich diese Autoren weder mit den Berichten über den AASHO-Road-Test selbst noch mit den weltweit dazu erschienenen Ausführungen befassen. Dadurch, daß sich die Mitarbeiter der Eisenbahnen gegenseitig zitieren⁵³⁾ oder aber überhaupt nicht bzw. nur am Rande mit der Problematik befassen⁵⁴⁾, werden die Ausführungen auch nicht richtiger.

⁵¹⁾ Überwiegend Mitarbeiter der Eisenbahngesellschaften.

⁵²⁾ Vgl. zu diesen Fragen u. a.: *AASHO-Road-Test-Ausschuß* der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (Hrsg.), *Der AASHO-Road-Test* (= Heft 73 der neuen Folge der Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen), Bad Godesberg 1968; o. V., *AASHO-Test und Wegekosten*, *Der Güterverkehr*, 14. Jg. (1965), S. 255 ff.; *Meyer, D.*, Zur Auswertung des AASHO-Road-Tests für die Aufschlüsselung der Straßenkosten, *Straße und Autobahn*, 15. Jg. (1964), S. 382 ff.; *Mittmeyer, H.*, *Der AASHO-Road-Test und die Bemessung von Fahrbahnbefestigungen*, Sonderdruck aus: *Straßen und Tiefbau*, Hefte 4 und 5 (1966); *Schwaderer, W.*, Grundsätzliche Betrachtungen zum AASHO-Road-Test, *Straße und Autobahn*, 17. Jg. (1966), S. 320 ff.

⁵³⁾ Vgl. z. B. *Stier, G.*, *Das Wegekostenproblem aus der Sicht der Eisenbahn*, *Nahverkehrspraxis*, Heft 9 (1968), S. 392 ff.

⁵⁴⁾ Vgl. z. B.: *Meyer, D.*, Zur Auswertung . . . , a.a.O., S. 382 f.; *derselbe*, Beitrag . . . , a.a.O., S. 163 f. In dieser Abhandlung bezieht sich *Meyer* wiederum auf seine schon früher getroffene Feststellung, es sei »im Ingenieurwesen üblich«, beim Modellversuch ermittelte Funktionen auf die Realität zu übertragen. Er übersieht dabei jedoch, daß diese Übertragbarkeit sich auf bestimmte Materialien und ähnliche homogene Baukörper bezieht, während es sich beim Straßenkörper um ein höchst heterogenes, den verschiedensten variierenden Einflüssen ausgesetztes Gebilde handelt. Außerdem beachtet er nicht, daß sich die Belastungsrelationen dann ändern müssen, wenn statt für einen Teil der Versuchsobjekte unterdimensionierter Straßenstrecken für alle Versuchsobjekte ausreichend dimensionierte Versuchsabschnitte bzw. Straßen zu Grunde gelegt werden.

Meyer erfand als erster die angeblich aus dem AASHO-Road-Test abzuleitenden »Gesetze«⁵⁵). Außer von einigen Mitarbeitern deutscher Eisenbahnen⁵⁶) wurde dieser Begriff der Gesetzmäßigkeit in der Literatur nicht übernommen. Der wissenschaftliche Leiter des AASHO-Road-Tests hält die Ergebnisse nicht für physikalische Gesetze, sondern für »sehr enge Beziehungen; ob sie woanders Gültigkeit haben, mag sein oder auch nicht«⁵⁷). *Schwaderer*⁵⁸) bezeichnet die Extrapolation der in zwei Jahren gewonnenen Ergebnisse des AASHO-Road-Tests als eine Spekulation. Der AASHO-Road-Test-Ausschuß der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen stellt fest: »Es besteht jedoch nach Baumeethoden, Bauweisen, Baustoffen und Anforderungen auch eine Anzahl von Unterschieden und Abweichungen, die eine unmittelbare Übertragung der Ergebnisse des AASHO-Road-Tests auf deutsche Verhältnisse nicht zulassen.«⁵⁹)

Es sei erlaubt, hier noch einen weiteren grundsätzlichen Zusammenhang zu erläutern, der in den meisten Untersuchungen übersehen wird. Viele Autoren wenden die beim AASHO-Road-Test gefundene Beziehung zwischen der Befahrbarkeit der Teststrecken und den verschiedenen Achslasten, die im groben Mittel mit der 4. Potenz der Achslasten wächst, allein an. *Meyer* dagegen differenziert sachgerechter zwischen der Beziehung in bezug auf die Dimensionierung eines Straßenkörpers und dem Verlust der Befahrbarkeit bei gegebener Fahrbahnbemessung. Geht man davon aus, daß die Bemessung eines Straßenkörpers um so dicker und widerstandsfähiger sein muß, je schwerer in Häufigkeit und dynamischem Gewicht der Verkehr auf einer Straße ist, und wendet man hierauf die beim AASHO-Road-Test gefundene Beziehung ($2/3$ Potenz) für die Berechnung der den einzelnen Kategorien anzulastenden Wegekosten an, dann bedeutet das, daß unter der Bedingung gleicher Lebensdauer einer Straße die einzelnen Kategorien entsprechend dieser Beziehung belastet werden sollen. Die Bedingung schließt dann aber aus, daß man auf die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten zusätzlich noch die zweite beim AASHO-Road-Test gefundene Beziehung anwendet (4. Potenz). Wenn nämlich tatsächlich eine so für den Gesamtverkehr gut dimensionierte Straße für den Leichtverkehr länger halten würde, dann ist das nur auf den Tatbestand zurückzuführen, daß die Verstärkung vom Schwerverkehr bezahlt worden ist. Die der ersten Beziehung innewohnende Bedingung der gleichen Lebensdauer ist bisher in der deutschen Literatur unbeachtet geblieben⁶⁰).

Es ist selbstverständlich, daß sich die Erörterung des Maßstabes Brutto-Tonnenkilometer bzw. der Ergebnisse des AASHO-Road-Tests nur auf die gewichtsabhängigen Kosten beziehen kann. Unter den wissenschaftlich beachtenswerten Abhandlungen sind die beiden mehrfach zitierten von *Meyer* die einzigen, die von einem gewichtsabhängigen Anteil an den Gesamtkosten von über 50 % ausgehen. Aus der bisher bekannten Literatur läßt sich

⁵⁵) Vgl. *Meyer, D.*, Zur Auswertung . . ., a.a.O., S. 384. Inzwischen ist er von diesem Begriff wieder abgerückt; er nennt die Beziehungen jetzt »Funktionen«. Vgl. Beitrag . . ., a.a.O., S. 162.

⁵⁶) Vgl. dazu z. B. *Effmert, W.*, Das Wegekostenproblem, Die Bundesbahn, 41. Jg. (1967), S. 215; *Stier, G.*, Das Wegekostenproblem aus der Sicht der Eisenbahn, a.a.O., S. 394.

⁵⁷) Vgl. *Carey, W. N.*, Seine Ergebnisse sind keine Gesetze!, Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 25 vom 27. 2. 1969, S. 13.

⁵⁸) Vgl. *Schwaderer, W.*, Mathematische Grundlagen, Bericht des AASHO-Road-Test-Ausschusses, a.a.O., S. 45.

⁵⁹) Bericht des AASHO-Road-Test-Ausschusses, a.a.O., S. 10.

⁶⁰) Der Verfasser legte im Herbst 1964 dem Arbeitsausschuß Wegekosten des Binnenverkehrsausschusses der ECE in Genf entsprechende Überlegungen vor. Parallel dazu entwickelte auch die amerikanische Bundesstraßenbaubehörde ähnliche Gedanken, die in dem bereits zitierten »Supplementary Report . . .«, a.a.O., S. 179 f., dargelegt sind.

durch Rückrechnung und Umkehrschluß ermitteln, daß die gewichtsabhängigen Kosten der Straße um 20 % streuen⁶¹⁾. Die Musteruntersuchung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften ebenso wie der Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums bestätigen die bisherigen Forschungsergebnisse⁶²⁾.

Die zahlreichen Einflußfaktoren, die bei der Betrachtung des Verhaltens eines Straßenkörpers zu beachten sind, spiegeln sich wider in den Vorträgen anlässlich der zweijährig abgehaltenen Straßenbautagung und in den jährlichen Essener Fachseminaren der Technischen Hochschule Aachen, die sich insbesondere in den beiden letzten Jahren mit diesen Problemen befaßten. Eine noch ungeklärte Frage ist die zunehmende, nach Ansicht der Straßenbauverwaltungen sogar beängstigende Beeinträchtigung der Straßenoberfläche durch die Benutzung von Spikes-Reifen⁶³⁾. Wenn die Musteruntersuchung und der Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten im Bundesverkehrsministerium die Grenzkosten der Benutzung für allein gewichtsabhängig halten, so stehen sie damit offensichtlich in Widerspruch zur Realität.

Neben den gewichts- und direkt verkehrsabhängigen Kosten fällt der größte Teil der gesamten Wegekosten als »Fixkosten« an. Auch hier lassen sich jedoch funktionale Zusammenhänge erkennen. So wird von Jahr zu Jahr deutlicher, daß der Ausbau des Straßennetzes primär eine Funktion nicht nur der Motorisierung an sich, sondern vor allem der zeitlichen Verteilung des stetig zunehmenden Verkehrs ist. Zur Zeit befinden sich mehr als 70 % aller Personenkraftwagen in Arbeitnehmerhand. Dieser Anteil wächst weiter. Das bedeutet, daß der Berufsverkehr ebenso wie der Feiertags- und Urlaubsverkehr zunehmen werden. Auf diesen Bedarf stellt das Bundesverkehrsministerium seine Planungen ab. Die Auflockerung der Ballungsgebiete und die Erleichterung des Verkehrs in den Gemeinden ebenso wie auf den Fernverkehrsstraßen zwischen den Ballungsgebieten stehen im Mittelpunkt des Straßenbaus. Die Bewältigung des Spitzenverkehrs steht in direktem Zusammenhang mit den Aufwendungen für das Straßenwesen. Unter Anwendung des *Verursachungsprinzips* muß bei realistischer Betrachtung auch diesem Tatbestand Rechnung getragen werden. Das aber wird ebenso in der Musteruntersuchung und in dem Bericht der Arbeitsgruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums vermißt wie in den neuerlichen Darlegungen von Meyer.

c) Schlußfolgerung

Die kategoriale Zurechnung der Wegekosten des Straßenverkehrs ist nach wie vor noch nicht gelöst. Die Verwendung der beim AASHO-Road-Test gefundenen Ergebnisse läßt sich unter Berücksichtigung der gesamten zu diesem Straßenversuch vorhandenen Literatur nicht rechtfertigen. Hat die Straßenbauforschung schon nach wie vor Bedenken bei der Ermittlung geeigneter Bemessungsverfahren, so hat sich der Wirtschaftswissenschaftler noch mehr Zurückhaltung aufzuerlegen, wenn er derart ungesicherte Maßstäbe bei der

⁶¹⁾ Vgl. *Secretary of Commerce*, Maximum Desirable Dimensions and Weights of Vehicles Operated on the Federal Aid Systems, 88. Kongreß, 2. Sitzung, Hausdokument Nr. 354 v. 19. August 1964, S. 153 ff.

⁶²⁾ Daß im übrigen die Dinge noch keineswegs geklärt sind, zeigt allein die Tatsache, daß die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen sich in über hundert Ausschüssen mit den Problemen des Straßenbaus und der Straßenbenutzung befaßt. Daß Meyer mit seinen »Ergebnissen« so wesentlich von der Realität abweicht, deutet auf einen unzureichenden Kontakt zur Straßenbauforschung hin.

⁶³⁾ Vgl. dazu die — noch nicht veröffentlichten — Ausführungen der Professoren Grob (Zürich), Krebs (Karlsruhe), Leins (Aachen) und Webner (Berlin) auf der letzten Essener Tagung am 23. u. 24. 4. 1969.

Wegekostenzurechnung in Betracht zieht. Die Autoren, die sich für die Verteilung der gewichtsabhängigen Kosten nach der Befahrbarkeits-Beziehung des AASHO-Road-Tests aussprechen, müßten — wenn sie objektiv sein wollten — auf der anderen Seite auch die Abhängigkeit eines nicht unbeachtlichen Teils der Gesamtaufwendungen vom Spitzenverkehr und damit vom Leichtverkehr als anderes »Extrem« berücksichtigen⁶⁴).

Mit Extremen kann man nie die Wirklichkeit erfassen und »gerechte« Politik betreiben. Exakt und wissenschaftlich beweisen läßt sich weder das eine noch das andere. Nach Auffassung des Verfassers ist es deshalb zweckmäßiger, sich in einer Kompromißlösung dahingehend »zu einigen«, daß man zu weniger extremen Verteilungsschlüsseln übergeht. Dabei könnte man die gewichtsabhängigen Kosten, die ebenfalls pauschal bestimmt werden müßten, nach den geleisteten Brutto-Tonnenkilometern⁶⁵), einen Teil der Wegekosten nach der beanspruchten dynamischen Fläche (Breite multipliziert mit der Geschwindigkeit) und den Rest nach der Fahrleistung der Fahrzeuge verteilen. Dem Verfasser scheint es jedenfalls wesentlich sachlicher zu sein, für die Verteilung der Wegekosten gute qualitative Argumente zu sammeln und gegenüberzustellen, als sich auf ungesicherte quantitative Extreme zu stützen. Da sich die Lösung von der Quantität her nicht ergibt, sollten sich die interessierten Autoren in Anlehnung an die Ergebnisse und Tendenzen der Straßenbauforschung auf die Verbesserung der Qualität ihrer Argumentationen konzentrieren, statt sich auf rhetorische Floskeln bzw. wissenschaftlich scheinende Formeln ohne gesicherten Hintergrund zurückzuziehen.

V.

Konsequenzen

Der Verfasser ist nicht autorisiert, sich in diesem Zeitpunkt bereits mit Einzelheiten des im Bundesverkehrsministerium auf Anweisung des Ministers erstellten Berichts zum Wegekostenproblem zu befassen. Er kann damit im Moment nur seine Auffassung wiedergeben, daß dieser Bericht — zu weit von den Daten der Wirklichkeit entfernt — keine Förderung der Lösung des Wegekostenproblems zu bieten vermag.

Auch in der Bundesrepublik Deutschland hat die Chance bestanden, die Lösung des Wegekostenproblems durch eine gemeinsam von allen Interessierten und Betroffenen durchgeführte Untersuchung⁶⁶) so weit zu fördern, daß sich eine allseits akzeptable, dauerhafte politische Entscheidung hätte fällen lassen. Ein derartiges Verfahren ist bisher nur in der Schweiz gelungen, die sich allerdings in ihrer *Schweizerischen Straßenrechnung* auch weit mehr Zeit genommen hat, als sie — unzumutbar — der Arbeits-

⁶⁴) Wenn hier von der Verteilung eines Teiles der Wegekosten auf den Spitzenverkehr als einem »Extrem« gesprochen wird, so ist das lediglich als ein gewisses Zugeständnis an die Sicht Andersdenkender zu sehen; der Verfasser ist nach wie vor der Auffassung, daß dieser Zusammenhang durchaus realistisch ist, während die Verwendung der AASHO-Road-Test-Formeln nach Auffassung des Verfassers sachlich keine Rechtfertigung finden kann.

⁶⁵) Die Berechnung hat selbstverständlich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Auslastung und nicht des höchst zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge zu erfolgen. Meyer (Beitrag . . . , a.a.O., S. 165) berücksichtigt dies zwar qualitativ; quantitativ dagegen überschreitet er die aus der Statistik zu entnehmende Auslastung nicht unbeträchtlich. Vgl. dazu auch Castiglia u.a., a.a.O., S. 118.

⁶⁶) Der Verfasser hat diese Forderung bereits vor 10 Jahren aufgestellt. Vgl. Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs . . . , S. 8, 45.

gruppe Wegekosten des Bundesverkehrsministeriums zugestanden wurde. Im Moment jedenfalls zeichnet sich nur ein weiterer Schritt zur Vervielfältigung der bisher vorhandenen Gutachten, Analysen und Untersuchungen ab, ohne daß eine vertretbare Lösung des Problems erreicht werden könnte.

Die schriftliche Auseinandersetzung in Broschüren, Zeitungen und Zeitschriften führt so lange zu keinem tragbaren Ergebnis, wie die Kontrahenten aneinander vorbeireden, um nicht ihre Argumentation zu verlieren, bzw. je nach den Umständen die Meinung wechseln⁶⁷⁾. Der Verfasser regt deshalb erneut an, im Schoße der Wissenschaft einen Wegekostenausschuß zu bilden, der sich fern von Polemik und Vorurteilen, fern von Einseitigkeit und Oberflächlichkeit mit den Dingen befaßt und in mündlichen Auseinandersetzungen die Argumentation überprüft. Selbst wenn ein derartiges Verfahren mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde, ließe sich doch eher ein Abschluß voraussehen als in der bisherigen über vierzigjährigen Diskussion.

⁶⁷⁾ Vgl. dazu z. B. *Brandt, K.*, Untersuchungen zur Frage der Wegekosten des Straßenverkehrs kritisch beleuchtet, *Die Bundesbahn*, 43. Jg. (1969), S. 411. Im Gegensatz zur offiziellen Auffassung der DB und zu der Meinung seiner Kollegen dürften nach *Brandts* Auffassung »die Ergebnisse der Ausgabenrechnung der ökonomischen Wahrheit näher kommen«, weil die Kosten in der Schweizerischen Straßenrechnung unter den Ausgaben lägen und bei der Ausgabenrechnung eine Wegekostendeckung in Höhe von nur 57 % erreicht werde. *Brandt* läßt allerdings offen, ob er sich bei einer anderen als der innerhalb der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung angewendeten Methode (Verzinsung und Abschreibung vom Wiederbeschaffungswert statt vom Anschaffungswert) ebenfalls für die Ausgabenrechnung entschieden hätte. Er läßt auch nicht erkennen, welche Methode er z. B. in der Bundesrepublik Deutschland angewendet wissen möchte. Der Verfasser jedenfalls begrüßt die letzte in einer offiziellen Veröffentlichung der Deutschen Bundesbahn erschienene Äußerung, die seine von Beginn an vorgetragene Forderung zur Anwendung der Ausgabenrechnung unterstützt.