ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Berechnung und Zurechnung der Wegekosten im Verkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1963) : Berechnung und Zurechnung der Wegekosten im Verkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 43, Iss. 6, pp. 237-244

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/133313

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

ABHANDLUNGEN

Berechnung und Zurechnung der Wegekosten im Verkehr

Beitrag eines Verkehrswissenschaftlers

Die Entwicklung des Verkehrswesens und seine Technisierungswelle erfuhren nach dem zweiten Weltkrieg eine abrupte Unterbrechung. Diese tiefe Zäsur ließ zunächst die Entwicklung der Verkehrsträger erlahmen und die scharfen Kontroversen vergangener Jahrzehnte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vergessen; Entwicklung und Streitigkeiten der Verkehrsträger erhielten jedoch bald nach dem Zusammenbruch neuen Auftrieb durch die stürmische Entfaltung des Kraftverkehrs. Hitzige, teils unsachliche Debatten über Wegekostenermittlung und -anlastung waren die Begleitmusik dieser Aufschwungsphase. Dabei flackerten die Gespräche in der Regel zu Zeitpunkten auf, in denen sich Branchenkrisen herauskristallisierten: Entweder kriselte es bei den einzelnen Verkehrsträgern selbst, oder Fluktuationen in anderen Wirtschaftsbereichen, insbesondere in der Montanindustrie, störten die Wirtschaftsentwicklung empfindlich. Der notwendige objektive Standpunkt in den teilweise polemischen Auseinandersetzungen fehlte. Das „Professoren-Gutachten" von 1962, eine Vorarbeit zur Methodik der Wegekostenermittlung und -zurechnung in der Bundesrepublik, mit der sich der Verfasser der folgenden Abhandlung kritisch auseinandersetzt, stellt einen Ansatzpunkt zur Versachlichung und Entspannung der auch hier von Einzelinteressen geprägten Diskussion und Verfahrensweise dar.

Die Auseinandersetzung zwischen den Verkehrsträgern hat in unserer Zeit einen besonderen Auftrieb erhalten. Es erklärt sich dies einmal aus der besonderen Dynamik, mit der die Entwicklung des Verkehrsträgers Straße vor sich gegangen ist, zum anderen aber auch aus gewissen regressiven Tendenzen, die sich im klassischen Verkehrsträger, der Eisenbahn, herausgebildet haben; für ihn war der Wettbewerb der Binnenschiffahrt von nicht geringer Bedeutung.

GRUNDPROBLEME EINER WEGEKOSTENRECHNUNG

Nun hat bei diesen Wettbewerbsauseinandersetzungen, die mehr oder weniger hochpolitischen Charakter annahmen, stets ein Argument eine große Rolle gespielt: der Vorwurf der ruinösen Konkurrenz bzw. der Unterkostenkonkurrenz. Mehr oder weniger stillschweigend wurde demgegenüber das Postulat erhoben, es habe jeder eben seine Vollkosten zu decken, und wer das nicht tue, handle mehr oder weniger unlauter. Dabei konnte die Eisenbahn immer darauf pochen, daß sie ja ihren Verkehrsweg unterhalte; inwieweit sie bei ihrem Tarifsystem tatsächlich alle Kosten ihres Betriebes deckte — das ist eine Frage, die mit den Defiziten mindestens nach dem zweiten Weltkrieg natürlich sehr akut wurde.

Andererseits war in bestimmten wissenschaftlichen Kreisen die Meinung sehr verbreitet, daß zumindest für die Kanäle die Binnenschiffahrtsabgaben keine Kostendeckung ergäben; daraus resultierte der Vorwurf, die Binnenschiffahrt würde mindestens teilweise vom Staat subventioniert, und dieser ruiniere sein eigenes Unternehmen, nämlich die Eisenbahn, weitgehend dadurch, daß er die private Wirtschaft subventioniere. Dabei wurde vielfach übersehen, daß sich ja mehr als ein Drittel der großen Binnenschiffahrtsreedereien in öffentlichem Eigentum befanden; und es wurde weiter übersehen, daß die Förderung bestimmter Wirtschaftszweige im Interesse des Ganzen — mochte sie nun durch Defizitübernahme bei den Kanalgebühren oder in der Gewinn- und Verlustrechnung der Bahnen erfolgen — letztlich eine staatspolitische Entscheidung darstellte, die u. U. im Interesse der Gesamtwirtschaft gerechtfertigt erscheinen mochte. Etwas anders stellte sich das Problem für die Straße dar, seitdem mit dem überdimensionalen Anwachsen der Anforderungen an den Straßenbau und den Kongestionserscheinungen beim modernen Massenverkehr volkswirtschaftliche Utilität und Disutilität mehr und mehr gegeneinander abzuwägen waren.

„social costs" oder kommerzielle Rechenhaftigkeit?

Wie immer dem auch sein mag: Es erschien sinnvoll, den Grad der Subventionierung einzelner Verkehrsträger festzustellen. Dabei ging es im wesentlichen um den Maßstab, den man dabei anwenden wollte. Mehr und mehr ist dabei mindestens seit dem zweiten Weltkrieg das betriebswirtschaftliche Denken in den Vordergrund getreten. Ursprünglich war das nicht so: Die deutsche Wirtschaftswissenschaft, speziell in ihrer finanzwissenschaftlichen Tradition, stand eigentlich auf dem Standpunkt, daß für staatswirtschaftliche Zusammenhänge die alte Methode der Kameralistik sinnvoll und zweckmäßig sei. Diese kameralistische Methodik basierte im wesentlichen auf dem Gedanken, daß sich das Vermögen der öffentlichen Hand schwer abschätzen läßt; denn da sich ein großer Teil der Staatslei-

stungen in immateriellen Werten oder doch in einer schwer meßbaren Verbesserung des Gesamtwohlstandes niederschlug, war die Anwendung eines Staatskapitaldenkens und die Idee einer Rentabilität staatlicher Investitionsleistungen den großen Theoretikern unserer Vergangenheit als recht fragwürdig erschienen. Der Grund hierfür war nicht zuletzt darin zu suchen, daß man die eigentliche Wirtschaftlichkeitsrechnung eben unter Einbeziehung außerwirtschaftlicher „Aufwendungen" und „Erträge" — einschließlich solcher sozialer, gesundheitlicher und kultureller Art — konzipierte. Diese Denkweise, der im angelsächsischen Raum die Theoretiker der klassischen „Welfare Economics" recht nahe kamen, sah im kommerziellen Rechnungswesen eben nur eine Teilrechnung.

Nun unterscheidet sich eine kameralistische Rechnung von dem, was wir heute betriebswirtschaftliche Rechnungsweise nennen, im wesentlichen durch eines: Kapitalinvestitionen, die die Betriebswirtschaftslehre entsprechend ihrer Lebensdauer über eine größere Anzahl von Perioden bzw. Jahren verteilen möchte, um so den echten „Periodengewinn" (bzw. Verlust) ermitteln zu können, werden in der reinen Kameralistik eben gewissermaßen sofort „abgeschrieben". Man kann es auch noch anders formulieren: Man kann sagen, daß der Begriff der Erneuerung in der Kameralistik eigentlich nur einen Teil des Unterhaltungsbegriffs darstellt. Die kameralistische Denkweise, die auf eine Vielzahl von Anlagenkomplexen in ihrer Gesamtheit zugeschnitten ist, betrachtet einfach die Ersatzinvestitionen, die jedes Jahr für einen Teil dieses Gesamtkomplexes anfallen, gewissermaßen als „Unterhaltung des Gesamtanlagenkomplexes bzw. des gesamten Netzes in seinem ursprünglichen Zustand". Bei einer solchen fortentwickelten kameralistischen Denkweise bleibt dann nur noch die Schwierigkeit einer Unterscheidung zwischen Ersatz- und Neuinvestitionen. Im übrigen läßt sich nicht leugnen, daß gerade für große Anlagenkomplexe, die unteilbar zusammenhängen und nur künstlich in Teilabschnitte zerlegt werden können, diese Denkweise viel Bestechendes für sich hat.

Sie ist aber nun aus der Mode gekommen, weil dem modernen Geiste im Grunde der Gedanke widerstrebte, daß für öffentliche Angelegenheiten andere Maßstäbe gelten könnten als für private. Man hat nicht ganz zu Unrecht eingewendet, daß ja schließlich die Vergleichbarkeit in bezug auf die Wirtschaftlichkeit öffentlicher und privater Investitionen fehle, wenn zwei verschiedene Rechenmethoden angewendet würden. So berechtigt auch diese Bemerkung klingen mag, so muß man doch vielleicht zweierlei bedenken: Einmal steht natürlich die Frage offen, ob nicht doch das öffentliche Wirtschaften mindestens bei solchen Anlagen, die nicht unmittelbar betriebsmäßig in den Markt gestellt sind, eine spezielle Optik erfordert. Und zum anderen ist die Frage vielleicht nicht unberechtigt, ob denn wirklich die kaufmännische Rechenhaftigkeit, die Sombart als einen der Hauptzüge des modernen Kapitalismus empfand, hier der Weisheit letzten Schluß darstellt. Diese Rechenhaftigkeit geht letztlich vom Kapitalbegriff aus; er ist notgedrungen ein monetärer Begriff, und bei den inflationären Entwicklungen des letzten halben Jahrhunderts ist zwangsläufig das Rechnungswesen im Hinblick auf die Realwerte etwas durcheindergeraten.

Man hat die Dinge zu korrigieren versucht, indem man den Gesichtspunkt der Substanzerhaltung des Kapitals in die Debatte geworfen hat. Da gab es die berühmte Kontroverse zwischen Pigou und Hayek, die in den zwanziger Jahren ausgefochten wurde und im wesentlichen auf die Frage hinausläuft, was man denn eigentlich erhalten will: die spezifische Kaufkraft des einmal investierten Geldbetrages oder die Leistungsfähigkeit bzw. Ertragsfähigkeit des betreffenden Kapitalgutes, oder will man eher seine spezifische Form bzw. die in ihm verkörperte Menge von Produktionsmitteln als Realwert über die Jahre hinüberretten? Alle diese Vorfragen sind nun allerdings bei der modernen Tendenz, die eine Anwendung betriebswirtschaftlicher Gedankengänge auch auf staatswirtschaftliche Komplexe fordert, vielfach gar nicht mehr gestellt, geschweige denn gelöst worden. So kann man in gewissem Umfange sehen, daß diese moderne Tendenz der Allgegenwart betriebswirtschaftlichen Denkens auch ein wenig Modesache geworden ist.

Analyse der Wegekosten als Grundlagenforschung für die EWG-Verkehrspolitik

Es stellt sich die Frage, welche besonderen Probleme denn nun bei einer solchen Rechnung bestehen. In einem ersten Stadium geht es dabei um die Ermittlung, in einem späteren um die Zurechnung bzw. die steuerpolitische Anlastung der Wegekosten.

Da ist zunächst eines festzustellen: Das betriebswirtschaftliche Denken ist zweifellos zuständig für die Kostenermittlung. Für die Zurechnung einmal ermittelter Gemeinkosten gibt es speziell zwar auch im betriebswirtschaftlichen Rahmen theoretische Ansätze, u. a. die Arbeiten von Henzel, die allerdings zum Teil nur etwas rudimentär entwickelt sind. Dafür ist mindestens dort, wo steuerpolitische Zusammenhänge zur Debatte stehen, eigentlich eine andere Disziplin zuständig, die sich nun schon seit Jahrhunderten mit dem Begriff der Steuergerechtigkeit auseinandersetzt — nämlich die Finanzwissenschaft. Es dürfte nun sehr darauf ankommen, daß man diese Zuständigkeitsgrenze nicht ganz verwischt. Schließlich soll die Finanzwissenschaft der Betriebswirtschaftslehre in ihre Kostenermittlung nicht hineinreden; und was dem einen recht ist, ist dem anderen billig.

Wenn in neuester Zeit die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft den ganzen Fragenkomplex der Wegekosten aufgegriffen hat, so geschah dies aus zwei Gründen: Einmal darum, weil zwangsläufig die Bemühungen um eine Steuerharmonisierung in den einzelnen Ländern auch auf dem Spezialgebiet der Be-

steuerung des Kraftverkehrs früher oder später auf einen Nenner gebracht werden müssen; zum anderen aber auch deshalb, weil sich im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, die nach Artikel 74 des Vertrags erarbeitet werden soll, die weitere Frage stellt, ob nicht einzelne Länder u. U. durch das Fehlen einer rationalen Wegekostenanlastung in bestimmten Bereichen eine Subventionierung eines Teils ihrer Verkehrswirtschaft vornehmen, die einer Wettbewerbsverzerrung nahekommen könnte.

Es kann auf die diffizilen Vorarbeiten, die nun schon seit einigen Jahren bei den europäischen Behörden laufen dürften, nicht näher eingegangen werden; ihre bisherigen Ergebnisse blieben geheim. Man wird sich also damit begnügen müssen, das zu analysieren, was bisher mehr oder weniger öffentlichkeitsreif geworden ist. Dabei stehen in allererster Linie die Arbeiten in der Bundesrepublik zur Debatte — nicht nur deshalb, weil sie für die deutsche Wissenschaft naturgemäß im Vordergrund stehen müssen, sondern weil sie auch in mancher Hinsicht am meisten vorwärtsgetrieben worden sind.

METHODISCHE VORARBEITEN ZUR WEGEKOSTENRECHNUNG IN DER BUNDESREPUBLIK

In der Bundesrepublik Deutschland steht die Frage der Wegekostenrechnung eigentlich schon so lange im Vordergrund des verkehrspolitischen Interesses, wie es Ansätze zu einer Verkehrswissenschaft gibt. Schon in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es eine umfangreiche Debatte über die Wegekosten der Binnenschiffahrt, wobei die Frage nach der Verzinsung der Kanäle und der Deckung der Zinskosten allerdings meist nicht in der modernen betriebswirtschaftlichen Formulierung gestellt wurde, sondern unter der Überschrift „Tilgung". Dieser Tilgungsbegriff stand allerdings auch in der Eisenbahnterminologie vielfach noch im Vordergrund, so etwa bei Tecklenburg.

Zu Beginn der dreißiger Jahre fand diese Debatte vor allem zwischen Binnenschiffahrt und Bahn vorübergehend mit einem Gutachten des damaligen Reichsverkehrsministeriums (1929) zum Thema der Wegekosten der Binnenschiffahrt neue Nahrung.

Nach dem zweiten Weltkrieg kam es dann im Anschluß an diese Vorarbeiten speziell über die Straßenkosten zu einer neuen Debatte, die überwiegend zwischen wissenschaftlichen Kreisen, die zum Teil bestimmten Verkehrsträgern nahestanden, ausgefochten wurde. Besondere Bedeutung erlangte die Auseinandersetzung zwischen Lübbeke und Dreskornfeld in den Jahren 1957 bis 1959. Die verschiedenen verkehrswissenschaftlichen Richtungen bezogen meist ebenfalls gewisse Fronten; eine Ausnahme machten die wenigen finanzwissenschaftlichen Arbeiten u. a. von Gerloff, Ritschl, Otto/Krause und Adamek/Saake. Nur wenige Dokumente trugen bisher quasi-offiziellen Charakter: Das gilt nur teilweise für das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium (1954), dessen Bewertungs- wie Verzinsungsgrundsätze Gegenstand häufiger wissenschaftlicher Diskussionen bildeten. Diese Diskussion wurde auch mit dem Gutachten von Morgenthaler/Wollert von 1958 nicht beigelegt und ebensowenig mit dem Bericht der sogenannten „Brand-Kommission" (1960), der in einer Anlage eine vorläufige Berechnung der Wegekosten enthält, wobei nicht so sehr die einzelnen Ziffern, wohl aber die Methodik zur Debatte gestellt werden sollte. Diese Debatte läuft zur Zeit noch.

Dabei ist bemerkenswert, daß die spezifische Literatur über die Wegekosten der Bahnen größtenteils nur intern bei der Bundesbahn vorliegt. Dieser interne Charakter gilt auch für die Berechnungen der Wegekosten im Straßenverkehr, die im Rahmen der Straßenbauabteilung des Bundesverkehrsministeriums in den Jahren 1956/57 erheblich vorangetrieben wurden, und zwar auf der Basis des Zahlenmaterials für das Jahr 1954 und im Zusammenwirken mit dem sogenannten Selbstkostenausschuß des Ministeriums.

DAS „PROFESSOREN-GUTACHTEN" VON 1962

In neuester Zeit äußerte nun der Bundesverkehrsminister den Wunsch, diese Debatte zu einem gewissen Abschluß zu bringen, als er am 17. April 1962 einem Gutachterkreis von fünf Professoren den Auftrag erteilte, ein Gutachten zu den methodischen Problemen der vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße auszuarbeiten.

Dabei hatte dieser Kreis die außerordentlich schwierige Aufgabe, im Rahmen einer verhältnismäßig kurzen Darstellung nicht nur die Frage der Abgrenzung und Ermittlung der Wegekosten auf der Grundlage bestimmter Bewertungsprinzipien, sondern auch das Problem der Aufteilung bestimmter „verbundener" Leistungen sowie das Zurechnungsproblem zu erörtern.

Es mag vielleicht zulässig sein, heute einige Worte über ein Gutachten zu sagen, das inzwischen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden dürfte. Die Gutachter haben zunächst das Ziel einer Wegekostenrechnung in dem Sinne skizziert, daß die Herstellung formal gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrszweigen angestrebt werden sollte. Mit Recht weisen sie darauf hin, daß die Kenntnis der Wegekosten unerläßlich ist, ganz gleich, ob man nun dem Prinzip gleicher Belastung oder allgemeiner Entlastung folgen wolle. Sie sehen die Hauptschwierigkeiten einer solchen Rechnung darin, daß gerade bei den Verkehrswegen mit dem Einsatz bestimmter Kostengüter mehrere Leistungen zugleich entstehen; es ist dies das bekannte Problem der „joint costs", das vor Jahrzehnten in der berühmten Kontroverse zwischen Pigou und Taussig gerade zum Thema der Eisenbahn seine klassische Diskussionsbasis gefunden hat.

Des weiteren stellen die Gutachter fest, daß Schwierigkeiten für einen Vergleich zwischen Kosten und Leistungen vor allem dort entstehen, wo Kosten verursacht werden, ohne daß bzw. noch bevor irgendwelche Leistungen entstehen. Es ist dies das Problem der Kosten der Betriebsbereitschaft, die in der modernen angelsächsischen Literatur als „Threshold costs" bezeichnet werden. Hier hätte man vielleicht von vornherein darauf hinweisen sollen, daß die Kosten der Verkehrswege eigentlich so gut wie hundertprozentig solche Kosten der Betriebsbereitschaft darstellen, selbst wenn beim Bau der Wege die Intensität der Inanspruchnahme von vornherein in Rechnung gestellt werden muß.

Kameralistik oder Abschreibungsrechnung?

Die Gutachter sind dann weiter auf die Frage der „Zurechnung unregelmäßiger Ausgaben für Anlageninvestitionen auf die Perioden der Nutzung" eingegangen, d. h. auf die „zeitliche Verteilung des Werteverzehrs". Diese Verteilung erklären sie für nicht meßbar, und sie meinen, daß eine auf Vollständigkeit bedachte Kostenrechnung mehr oder weniger willkürliche Beziehungen zwischen Kosten und Leistungen konstruieren müßte. Wenn sie weiter glauben, die moderne industrielle Kostenrechnung beschränke sich heute auf die Verrechnung der direkten Kosten, so scheint dies doch eine etwas starke Vereinfachung moderner Kostenrechnungs- und Kalkulationsmethoden zu sein. Die gesamte Problematik der Abschreibungsrechnung, die hier zur Debatte steht, ist vielleicht nicht in voller Klarheit in diesem Gutachten herausgearbeitet worden, jedenfalls nicht im Hinblick auf die Bedeutung der Abschreibungsmethodik. Die Ausführungen der Ziffer 210 dieses Gutachtens wären noch näher zu erläutern.

Die Gutachter haben die Frage erörtert, ob nicht an Stelle einer Kostenrechnung nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten eine „Einnahmen- und Ausgabenrechnung", d. h. also letztlich die kameralistische Methodik vorzuziehen sei. Sie lehnen dies ab, weil hohe Investitionsaufwendungen in einem Jahre Leistungen zugerechnet würden, die an dem Werteverzehr nur in geringem Maße beteiligt seien, umgekehrt andere Leistungen in investitionsarmen Perioden nicht so belastet würden, wie es ihrem Werteverzehr entspräche. Man kann sich fragen, ob dies der entscheidende Grund für die Ablehnung einer kameralistischen Rechnung sein kann: Eine „richtige" Zurechnung des Werteverzehrs wäre im Grunde nur möglich, wenn nicht nur die Periodenverteilung der Aufwendungen, sondern auch die Leistungsintensität in gewissem Sinne „normalisiert" werden könnte.

Selbst wenn man die Aufwendungen periodenmäßig „richtig" verteilt hätte, so könnte die Richtigkeit der Zurechnung an die Leistungen immer noch dadurch erschüttert werden, daß diese von Jahr zu Jahr unregelmäßigen Schwankungen unterliegen. Vermieden werden könnte diese Schwierigkeit nur dann, wenn man bei der Aufwandsverteilung auf die Perioden die Leistungseinheiten weitgehend als Schlüssel benutzen wollte. Das aber dürfte immer nur teilweise möglich sein, da eben nur ein Teil des Werteverzehrs unmittelbar als leistungsbezogen angesehen werden kann.

Im übrigen sind eigentlich die Differenzen zwischen einer kameralistischen Rechnung, die jedes Jahr die Investitionsaufwendungen gewissermaßen als Betriebskosten verbucht, und einer betriebswirtschaftlichen Rechnung, solange sie jedenfalls Kollektivabschreibungen auf einen ganzen Anlagenkomplex vornimmt, wohl doch gar nicht so groß: Auch bei der letzteren läuft es eigentlich darauf hinaus, daß die in einem Jahr anfallenden Abschreibungsbeträge im Grunde im selben Jahr schon wieder für Erneuerung anderer Anlagen verwendet werden. Die Gutachter haben denn auch eine Kontrolle der Kostenrechnung durch kumulative Ausgabenrechnungen über mehrere Jahre hinweg gefordert. Wenn sie für eine „Grundrechnung" im Sinne Schmalenbachs plädieren, so wäre hier vielleicht ein Rückgriff auf das, was Schmalenbach das Problem der Kollektivabschreibung speziell im Hinblick auf die degressive Methode gesagt hat, recht interessant gewesen, ebenso eine Erörterung der Festwertmethode.

Wegekostenabgrenzung und „Betriebsfiktion"

Die Frage der Abgrenzung der Verkehrswege von sonstigen Anlagen bietet im wesentlichen eine technische und organisatorische Problematik. Im Grunde geht es hier nur um einige wenige zweifelhafte Posten. So werden z. B. in der amerikanischen und großenteils englischen Anlagegliederung unter „Way and Structures" auch die Elektrifizierungsanlagen, Leitungen und Kraftwerke miterfaßt, während in Europa die Tendenz besteht, die Elektrifizierung als eine besondere Methode der Traktion mit dem Motor gleichzustellen. Man könnte sich vielleicht darüber streiten: à la rigueur könnte man sogar auf den Gedanken kommen, die Gleise aus den Wegekosten auszuklammern, weil sie bei der Bahn im Grunde die Reifen ersetzen ... Es ist nun die Frage, ob solche Abgrenzungsprobleme für das Ergebnis der Rechnung wesentlich sind; vielleicht hätten die Bahnen ein Interesse daran, einen möglichst geringen Teil ihrer Anlagen als Wege zu deklarieren, damit möglichst wenig ungedeckte Wegekosten übrigbleiben. Umgekehrt kann man auch sagen: je mehr sie an Wegekosten herausrechnen, desto mehr können sie eventuell bei anderen Verkehrsträgern von „Subventionierung" reden. Welcher dieser beiden Aspekte die Oberhand behält, hängt letztlich von der Höhe des Defizits bzw. der Tarif- oder Steuerpolitik ab. Auch die Ausklammerung oder Einbeziehung der Bahnhofsanlagen, die eigentlich als Zugangspunkte zu den Wegen angesehen werden können, stellt hier Sonderprobleme.

Im Grunde geht es bei der ganzen Wegekostenrechnung um vier Hauptschwierigkeiten:

1. die sogenannte „Betriebsfiktion";
2. die Problematik der Bewertung von Anlagen, die weder einen eigentlichen „Markt" haben noch eine Alternativverwendung;
3. die besondere, keineswegs ergebnisneutrale Inzidenz der jeweils gewählten Abschreibungsmethodik;
4. daß hier die Kapitalkosten bis zu 80 % und mehr der Gesamtkosten ausmachen — eine Zahl, die sonst (mit Ausnahme von Wasserkraftwerken) nirgends in der Wirtschaft erreicht wird und auch hier nur zustande kommt, weil man willkürlich einen Betriebsbegriff für das fingiert, was eigentlich nur ein Teil des Betriebes „Bahn" oder „Kraftverkehr" ist.

Einmal will man hier eine Art Betriebsvergleich zwischen Anlagen vornehmen, bei denen nur die der Eisenbahnen „betrieblichen" Charakter im eigentlichen Sinne haben. Für Straßen und Wasserstraßen muß man gewissermaßen einen fiktiven Betriebsbegriff hinter den Kulissen konstruieren. Zum zweiten wird ein solcher Betriebsvergleich dann noch zwischen Betrieben durchgeführt, die ganz unterschiedlich strukturiert sind und bei denen die Unterstellung einer Gemeinsamkeit im Hinblick auf die Verkehrsleistung mindestens in qualitativer Hinsicht erheblichen Zweifeln unterliegt. Zum dritten unterstellt man nicht die gesamte Betriebseinheit „Eisenbahn" oder „Straßenverkehr", sondern muß mehr oder weniger willkürlich einen Teil, nämlich die Wegeanlagen, herausgliedern. Zum vierten haben diese Anlagen in der Verwaltung weitgehend den Charakter von Hoheitsträgerfunktionen, und man muß zwangsläufig den etwas gewagten Versuch unternehmen, betriebswirtschaftliche Denkkategorien auf volkswirtschaftliche bzw. staatswirtschaftliche Normen zu bringen.

Bewertung und Abschreibungsmethodik

Das Gutachten hat sich sodann um die Bestimmung des Inhalts der Wegekosten bemüht: Es unterscheidet zwischen Anlagekosten, die Abschreibungen und Zinsen umfassen, und Betriebskosten. Diese Unterscheidung ist insofern etwas problematisch, als nach dem Kriterium der Erhaltung der Nutzungsbereitschaft die Unterhaltungskosten der Betriebskostenkategorie zugerechnet werden sollen. Die Schwierigkeit einer klaren Trennung zwischen Erneuerung und Unterhaltung ist aber im Grunde hinreichend bekannt; nicht umsonst arbeiten zahlreiche Eisenbahnverwaltungen mit Sollsätzen für die Unterhaltung, die einfach in Prozenten der Grundwerte ausgedrückt und so Abschreibungen und Zinsen — vielfach auf globaler Basis — zugeschlagen werden. Immerhin handelt es sich hier im wesentlichen noch um direkte Wegekosten im Sinne der Ziffer 41 des Gutachtens, wobei allerdings der zahlenmäßige Schwerpunkt eben bei diesen Aufwendungen liegen dürfte: die Zurechnung indirekter Wegekosten (Ziffer 42) dürfte weitgehend mit der Zurechnung von allgemeinen Verwaltungskosten identisch sein und quantitativ nicht allzusehr zu Buche schlagen.

Das Gutachten baut die Ermittlung der Kapitalkosten auf den Wiederbeschaffungswerten zu Tagespreisen auf, soweit es jedenfalls um Kostengüter geht, die in langen Zeiträumen ersetzt werden (Ziffer 31). Dieser Grundsatz ist heute so ziemlich ein Gemeinplatz der Betriebswirtschaftslehre geworden. Mit Recht wird jedoch auf die Unsicherheit der Bewertungselemente hingewiesen. Dabei ist nicht auf die Frage eingegangen worden, wie weit Zusammenhänge zwischen Wertermittlung und Anlagenabgrenzung bestehen. In der gängigen Kostenrechnung pflegt man streng darauf zu achten, daß Anlagekosten nur auf der Basis des betriebsnotwendigen Vermögens verrechnet werden.

Mit der folgerichtigen Anwendung dieses Grundsatzes könnte man gewissen Schwierigkeiten, z. B. der Bewertung stillzulegender Anlagen, vielleicht aus dem Wege gehen. Allerdings würde dann die ganze Problematik einer näheren Definition des Betriebsbegriffes auf uns zukommen. Sind z. B. Nebenbahnen, bei denen die Stillegung vom Staat verweigert wird, wirklich noch für den Betrieb „Eisenbahn" notwendig? Sind ausgesprochene Wohnstraßen für den Kraftverkehr generell als Neben- und Zufahrtswege für den Güterverkehr mit Schwerlastern „betriebsnotwendig"? Alle diese Fragen würden bei einer rigorosen Anwendung betriebswirtschaftlicher Grundsätze zur Geltung kommen. Wenn das Gutachten nicht näher auf sie eingegangen ist, so doch wohl deshalb, weil man damit die Probleme weiter komplizieren würde.

Ehe man nun auf die Zurechnungsprobleme eingeht, denen immerhin rund die Hälfte des Gutachtens (bei Berücksichtigung der Kreuzungsprobleme usw. nahezu zwei Drittel) gewidmet ist, ist die Methodik zur Wegekostenermittlung von Interesse. Dabei ist die Warnung in Ziffer 40 für die Praxis von erheblicher Bedeutung: Hier empfehlen die Gutachter, keine Kostenbereiche nach „unten" aufzuschlüsseln, die man später wieder nach „oben" zusammenfassen müsse; z. B. solle man ministerielle Verwaltungskosten gar nicht erst auf Anlage und Betrieb aufteilen.

Die Gutachter halten die Ermittlung des „Mengengerüstes" für ein rein organisatorisches Problem. Für die Bewertung der Anlagen wollen sie zunächst zwischen typisierbaren und nicht typisierbaren Anlageteilen unterscheiden, sodann zwischen solchen, die heute nicht mehr hergestellt werden, und solchen, bei denen das noch der Fall ist. Schwierigkeiten sehen sie naturgemäß für nicht mehr hergestellte Anlagen, glauben aber, sie wenigstens für die nicht typisierbaren Anlagen teilweise damit umgehen zu können, daß sie in Teilleistungen aufgespaltet werden.

Wenn dieser Bewertungsgrundsatz generell für alle herstellbaren Anlageteile — trotz der Schwierigkeiten im einzelnen — anwendbar erscheint, so ist dies nicht

der Fall für Grundstücke. Zwar unterstellt der Ausschuß im Prinzip, daß Grundstücke eine unendliche Nutzungsdauer haben. Er nimmt jedoch solche Grundstücke aus, die in absehbarer Zeit als Verkehrswege aufgehoben werden und für eine anderweitige Verwertung nicht mehr geeignet sind.

Ein Großteil der Argumente des Gutachtens basiert auf Grundsätzen, die heute mehr oder weniger allgemein anerkannt sind. Das gilt insbesondere für die Abschreibungen zu Wiederbeschaffungswerten, für die Notwendigkeit einer Verzinsung und für die Einbeziehung bestimmter Funktionen (vor allem der Straßen- und Strompolizei) sowie der laufenden Verwaltungskosten in die Rechnung.

Einige Entscheidungen sind dabei zweifellos nicht ganz ausreichend erörtert worden; das gilt insbesondere für die Wahl der Abschreibungsmethodik, bei der man die lineare Methode bevorzugt. Das gilt ferner auch für das außerordentlich schwierige Problem einer Abgrenzung der Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten von den Erneuerungskosten. Hier erhebt das Gutachten die Forderung, man solle auch „kurzfristige vermögenswirksame Ersatzinvestitionen" (z. B. das laufende Ausbaggern der Fahrrinnen in den Wasserwegen) der Unterhaltung zuordnen.

Diese Forderung ist nicht ganz ungefährlich: Sie läuft praktisch nicht nur darauf hinaus, daß dann bei der Binnenschiffahrt nur ganz geringe Erneuerungskosten übrigbleiben und der Abschreibungsgedanke so gut wie nicht wirksam wird, sondern es besteht auch die Gefahr, daß man diesen Grundsatz auf andere Bereiche überträgt und damit praktisch die Erhaltung z. B. des Schienennetzes, die ja auch abschnittsweise erfolgt, mehr oder weniger unter diese Rubrik subsumiert. Hinzu kommt dann eine eminent praktische Schwierigkeit, nämlich die Tatsache, daß die Unterhaltungskosten vielfach als Soll, nämlich als Prozentsatz von den Basiswerten (hier Wiederbeschaffungswert zu Tagespreisen) berechnet werden, ähnlich wie die Abschreibungen beim linearen Verfahren. Die Trennung beider Komplexe und die Zuweisung in die Rubrik der Betriebskosten würde hier in der Praxis einen Zusammenhang zerreißen, der rechnungsmäßig gegeben ist.

Das Sonderproblem der „Stationskosten"

Eine Hauptschwierigkeit des ganzen Berichtes dürfte aber schon in der Abgrenzung der Verkehrswege liegen. Wenn im Bericht die Tendenz besteht, grundsätzlich die Stationskosten aus den Wegekosten auszuklammern, so widerspricht das nicht nur der gängigen Terminologie (z. B. bei Pirath), sondern dürfte u. U. zu einer wesentlichen Verschiebung in den Resultaten eines Wegekostenvergleichs führen: Da der Anteil der Stationskosten bei den Eisenbahnen relativ groß ist, kann sich die Gefahr ergeben, daß hier ein wesentlicher Teil der Wegekosten der Bahnen gar nicht erfaßt wird. Im Grunde sind die Bahnhofskomplexe Zugangspunkte zum Wegenetz der Bahn, das ohne sie funktionsunfähig wäre. Sie können hier in gewisser Hinsicht mit den Auffahrts- und Ableitungsstraßen zu und von der Autobahn verglichen werden. Diese Zugangspunkte der Straßen werden ihres Charakters wegen miterfaßt, die der Bahn u. U. nicht; hier dürfte eine gewisse Inkongruenz bestehen. Da ferner das Hafenproblem bei der Binnenschiffahrt ähnliche Schwierigkeiten aufwirft und u. U. hier anfallende Summen darüber entscheiden könnten, ob Kostendeckung gegeben ist oder nicht, mag dieser Fragenkomplex von nicht unerheblicher Bedeutung sein.

Das Gutachten geht so weit, z. B. Haltebuchten, Schutzhäfen und Kaianlagen, „die über die normal erforderlichen Uferbefestigungen hinausgehen", aus den Verkehrswegen auszuschließen. Man kann sich fragen, ob es damit seiner eigenen Definition der Verkehrswege entspricht, die „alle dauerhaften ortsfesten Anlagen" umfassen sollen; allerdings hat sich das Gutachten dadurch einen Ausweg geschaffen, daß es nur solche Anlagen als Wege ansieht, die die Verbindungen zwischen den Verkehrsstationen herstellen. Sicherlich ist es schwierig, die Abfertigungs- und Umschlagsfunktion der Stationen abzugrenzen. Aber man darf doch nicht vergessen, daß mindestens beim Verkehrsträger Straße der ruhende Verkehr und der Abfertigungs- und Umschlagsvorgang in der Mehrzahl der Fälle eben auf der Straße selbst erfolgen.

Diese Tendenz zur Ausklammerung der Knotenpunkte der Verkehrswege, die die Stationen schließlich darstellen, würde teilweise aufgewogen durch die Einbeziehung von Elektrifizierungsanlagen. Das Gutachten macht nicht zu Unrecht darauf aufmerksam, daß beim elektrifizierten Schienenverkehr die Rückführung des Fahrstroms über die Schiene erfolgt, so daß im Grunde hier der Elektrifizierungskomplex von den sonstigen Wegeanlagen schwer zu trennen ist. Damit kommt man dem amerikanischen System der Einbeziehung aller Elektrifizierungsanlagen und dem Wegekostenbegriff bei der Schiene sehr nahe.

Nun hat das Gutachten den Schwerpunkt seiner Ausführungen eigentlich nicht so sehr auf die Kostenermittlung abgestellt, für die in erster Linie das Mandat erteilt war, sondern mehr auf die Frage der Zurechnung der einmal ermittelten Kosten. An den Anfang dieser Überlegung stellte es den Gedanken, man dürfe aus den Ergebnissen einer Kostenrechnung nur dann verkehrspolitische Konsequenzen ziehen, wenn ein Zusammenhang zwischen Wegeausgaben und Wegeeinnahmen in der Weise hergestellt wird, daß die Verkehrsnutzer selbst an der Entscheidung über die Verwendung der Einnahmen beteiligt werden. Man kann sich fragen, ob eine solche Überlegung mit der Fiktion eines Betriebes vereinbar ist, von der die ganze Wegekostenrechnung ausgeht.

Denn letztlich läuft diese Forderung darauf hinaus, daß die Verbraucher einer Leistung mitbestimmen

über die Betriebsführung der Unternehmung, die diese Leistungen erbringt — es handelt sich gewissermaßen um eine Transponierung des genossenschaftlichen Denkens auf die Ebene der Wegekostenanlastung. Wollte man diesen Gedanken konsequent zu Ende verfolgen, so müßte man notgedrungen auch die Idee einer Rückerstattung etwa zuviel gezahlter Steuern oder Gebühren in Erwägung ziehen. Das würde aber vielleicht etwas zu weit führen. Eigentlich sollte man auch der öffentlichen Hand, wenn sie sich schon in ihrer Kalkulation betriebsähnlich geben soll, auch dieselbe freie Verfügung über ihre Erträge zubilligen, die man dem privaten Betrieb zugesteht, notfalls unter Abzug eines bestimmten Steueranteils im Interesse der Allgemeinheit.

Die Zurechnungsprinzipien

Mit diesem letzteren Gedanken gerät man nun bereits mitten in die Zurechnungsprinzipien hinein. Das Gutachten hat hier vielleicht ein wenig Verwirrung gestiftet; unterscheidet es doch folgende drei Hauptprinzipien:

— Verursachungsprinzip
— Proportionalitätsprinzip
— Final- oder Zweckprinzip.

Das Verursachungsprinzip faßt das Gutachten sehr streng auf, denn es glaubt, eine unmittelbare „Ursache" beispielsweise im Kraftverkehr für die Existenz des Wegenetzes nicht sehen zu können. Damit schafft es einen Sprachgebrauch, der vielleicht nicht wenig Anlaß zur Verwirrung gibt; denn das, was das Gutachten selbst später als sogenanntes „Veranlassungsprinzip" bzw. als Unterprinzip zum Finalprinzip anerkennt, wird im sonstigen Sprachgebrauch vielfach als „Verursachungsprinzip" bezeichnet. Sicherlich ist es nicht so, daß irgendein Verkehrsmittel direkt die Existenz von Verkehrswegen „verursacht"; es geht darum, wieweit es Kosten verursacht.

Das Proportionalitätsprinzip ist nach Auffassung der Gutachter bei hinreichend strenger Korrelation zwischen der Schlüsselgröße und den variablen Kosten anwendbar. Insofern mag man schließen, daß es z. B. bei der Untersuchung des AASHO-Tests etwa für den Teil der Straßenkosten, der unmittelbar die Abnutzung beeinflußt, in Anwendung kommen könnte. Da die Gutachter aber mit Recht geltend machen, daß der Schwerpunkt der Kosten eigentlich in den „Bereitschaftskosten" liegt, sind sie der Meinung, daß dieses Prinzip für den größten Teil der Kosten nicht ausreicht, und sie konzentrieren sich daher auf das sogenannte „Finalprinzip".

Das Finalprinzip unterteilen sie wieder in zwei Haupt-Unterprinzipien, nämlich das Veranlassungs- und das Nutzungsprinzip. Das zweite dieser beiden Haupt-Unterprinzipien untergliedern sie gleich wieder in das Benutzungsprinzip und das Netto-Nutzen- bzw. Tragfähigkeitsprinzip.

Diese Einteilung nach Prinzipien ist mit dieser Gründlichkeit im europäischen Raum bisher noch kaum durchgeführt worden. Interessant wäre es, einmal einen Vergleich mit dem sehr ausgefeilten System vorzunehmen, nach dem die Amerikaner in ihren verschiedenen „Progress-Reports" die Zurechnung der Wegekosten angepackt haben. Man kommt in diesem Zusammenhang auf etwa 20 verschiedene Zurechnungsprinzipien, und es ist mit einigem guten Willen vielleicht möglich, im Interesse einer einheitlichen Sprachregelung zwischen diesen Prinzipien im angelsächsischen Sprachraum und den unsrigen eine gewisse Analogie herzustellen.

Im Interesse einer solchen Vergleichbarkeit wäre es in erster Linie nützlich, wenn man dem Benutzungsprinzip und dem eigentlichen Nutzenprinzip jeweils einen eigenen Rang neben dem Veranlassungsprinzip zuerkennen würde, so daß sich der Oberbegriff des Finalprinzips jeweils in drei Unterprinzipien aufgliedert. Die ersten beiden Haupt-Unterprinzipien (Veranlassungs- und Benutzungsprinzip) zerfallen wiederum in jeweils vier bis fünf eigentliche Unterprinzipien, während das letzte, das Netto-Nutzen- bzw. Tragfähigkeitsprinzip, im Rahmen dieses Gutachtens nicht weiter unterteilt wird.

Das Veranlassungsprinzip und seine Unterprinzipien

Das Gutachten unterscheidet zwischen Veranlassung nach bestimmter Rangfolge und gleichrangiger Veranlassung. Der erste Begriff umfaßt zwei Prinzipien: das der historischen Zweckfolge und das der sachlich bedingten Rangfolge. In die zweite Rubrik fallen das Prinzip der alternativen Einzelinvestitionen und das Prinzip der anteiligen Bereitstellung. Diese letzten beiden Prinzipien, insbesondere aber das der alternativen Bereitstellung, finden den besonderen Beifall der Gutachter.

Bei der historischen Zweckfolge fragt man sich eben, wer zuerst da war; diesem Verkehrsträger bzw. dieser Nutzerkategorie wird dann die Grundlast zugerechnet, den übrigen der Rest. Insofern steckt hierin ein gewisses Element des „historischen" Marginalismus; der Marginalgedanke kommt dann in dem Prinzip der sachlich bedingten Rangfolge noch stärker zum Ausdruck, das einen Hauptzweck und mehrere Nebenzwecke kombiniert. Dabei soll jedoch dieses Prinzip nur anwendbar sein, wenn die Investition eben auch für den Hauptzweck allein durchgeführt worden wäre.

Bei der alternativen Einzelbereitstellung dagegen wird versucht, die Gesamtinvestitionen so aufzugliedern, daß die einzelnen Beträge errechnet werden, die „jeder Benutzer allein für sich investieren würde". Dieses von den Gutachtern bevorzugte Prinzip dürfte in seiner praktischen Anwendung auf außerordentliche Schwierigkeiten stoßen, denn es erfordert neben der Gesamtfiktion eines Betriebes auch noch die zusätzliche Fiktion, daß dieser Betrieb gewissermaßen in Teilbetriebe aufzulösen sei.

Das Prinzip der anteiligen Bereitstellung endlich rechnet dem einzelnen Nutzer seine anteiligen Bereitschaftskosten „auf Grund des angemeldeten Bedarfs oder der vom Investor gehegten Erwartungen" zu. Die Gutachter sagen selbst, es ließe sich nur sinnvoll anwenden, wenn die Nutzer gleiche qualitative Anforderungen an Kapazität und Betriebsbereitschaft stellen. Aber auch die Feststellung der Quantität an Hand eines „angemeldeten Bedarfs" dürfte in vielen Fällen sehr schwierig sein — es sei denn, man will die Anträge auf Zulassung bestimmter Fahrzeugtypen für das nächste Jahr jeweils als „angemeldeten Bedarf" unterstellen.

Das Benutzungsprinzip

Hier teilen die Gutachter nach ungleichrangiger und gleichrangiger Inanspruchnahme ein: der ersten ordnen sie zwei, der letzten drei Unterprinzipien zu.

Zunächst enthält das Grundkosten- und Zusatzkostenprinzip wieder einen Marginalgedanken, wobei dem Hauptnutzer die Grundkosten und dem Nebennutzer die Marginalkosten zugerechnet werden. Nach dem Restkostenprinzip will man fragen, „what the traffic can bear", jedenfalls für die Nebennutzer; diesen „verkauft" man sozusagen ihren Leistungsanteil zu dem Preis, den sie gerade noch zahlen wollen, womit der Hauptnutzer gewissermaßen als „Verkäufer" billig davonkommt. Die Gutachter sagen selbst, daß sich dieses Prinzip schlecht für eine Wegekostenrechnung anwenden ließe. In der Tat stellt es eine Mischung zwischen dem Tragfähigkeitsprinzip und den kostenbedingten Prinzipien dar.

Bei der gleichrangigen Inanspruchnahme unterscheidet das Gutachten zwischen den Prinzipien des Spitzenanteils, der Höchstlast und des Durchschnittsanteils. Das sind letztlich die Grundsätze, die speziell bei der Preiskalkulation der Elektrizitätswirtschaft zur Anwendung gelangen. Diese Grundsätze verdienen eine besonders vertiefte Betrachtung; dabei darf man allerdings nicht vergessen, daß hier die Vorentscheidung getroffen werden muß, ob man Spitzenanteile bzw. Höchstlast in die Zukunft hineinprojizieren will oder sich mit der gegenwärtigen Kostenlage begnügen will. Im übrigen ließe sich mindestens das Spitzenanteil- bzw. Höchstlastprinzip ebensogut auch dem Haupt-Unterprinzip der Veranlassung zuordnen.

Die Hauptschwierigkeit beim Prinzip der Spitzenbelastung dürfte darin liegen, daß man im Verkehr den berühmten „letzten Wagen", der die Spitzenbelastung zur Kongestion werden läßt, schwer gesondert erfassen kann — es sei denn, durch spezielle und differenzierte Gebührenerhebung. Spitzen- wie Höchstlastgedanke, die im übrigen ohnehin schwer zu unterscheiden sind, stellen auf den einzelnen Nutzer ab, und die Anlastungsmethodik speziell auf dem Steuerwege kann nur schwer auf eine solche Individualisierung abgestellt werden — es sei denn bei Einzelgebühren. Eine Kategorisierung dürfte bei dem Durchschnittsanteilprinzip eher durchführbar sein.

Das „Nettonutzen"- bzw. Tragfähigkeitsprinzip

Wenn man vom Tragfähigkeitsprinzip spricht, so müßte man eigentlich den alten Gedanken „what the traffic can bear" analog zur Wertstaffel in den Tarifsystemen in den Vordergrund stellen. Nun ist das hier insofern schwierig, als bei allen Oberprinzipien und auch bei dem Finalprinzip, zu dem diese ganze Fächerung von Unterprinzipien gehört, stillschweigend immer eines unterstellt wird: daß man nämlich anstreben will, als Globallast im wesentlichen nicht mehr als die Gesamtkosten (wie immer sie definiert sein mögen) der Gesamtheit der Nutzer anzulasten. Wollte man aber von einer echten Betriebsfiktion ausgehen, so könnte man z. B. angesichts der monopolistischen Position eines Unternehmens „Straße" durchaus an eine differenzierte Preis- bzw. Steuer- bzw. Gebührenpolitik denken, die den einzelnen Nutzerkategorien anlastet, was sie gerade noch zahlen wollen, mit Rücksicht auf die Gesamtkostensumme.

Gemeinhin wird jedoch das Tragfähigkeitsprinzip nicht in diesem Sinne verstanden: Auch bei der Binnenschiffahrt, bei der im System der Kanalgebühren eine solche differenzierte Preispolitik in Analogie zur Wertstaffel zur Anwendung kommt, ist als stillschweigender bzw. praktischer Rahmen oder Obergrenze eigentlich immer nur die Gesamtkostensumme unterstellt worden, wobei viele Beobachter gar nicht glauben, daß sie bisher erreicht wurde.

Auch die Gutachter scheinen von dieser stillschweigenden Voraussetzung der Anlastung bis zur Gesamtkostensumme auszugehen. Eigentlich gibt es also zwei Tragfähigkeitsprinzipien, nämlich einmal mit und einmal ohne Rücksicht auf die Gesamtkostensumme.

Hier rührt man an eines der Kernprobleme. Wenn nun das Gutachten davon spricht, daß im Rahmen des Prinzips den einzelnen Nutzern die Kosten eines Weges im Verhältnis ihres Nettonutzens zugerechnet werden sollen, so kommt man mitten in die komplexe Problematik der angelsächsischen und amerikanischen Zurechnungsanalysen hinein, die sich gerade um die Feststellung eines sogenannten „Benefit" für die einzelnen Nutzerkategorien bemüht haben. Wenn das deutsche Gutachten in diesem Punkte nicht ausführlich genug abschließt und auf diese amerikanischen Studien nicht zurückgegriffen hat, so wäre es vielleicht interessant, einen Blick auf diese Bemühungen jenseits des Atlantiks zu werfen.

Im Prinzip wird man sagen können, daß mit dieser deutschen Studie die Wegekostenanalyse zwar sicher ein Stück vorangekommen ist, daß es aber dringend notwendig wäre, diese Dinge nicht im begrenzten nationalen Raum anzupacken, sondern den Blick offenzuhalten für die Arbeiten in anderen Ländern und auf der internationalen Ebene. Davon ist in dem Gutachten leider nicht die Rede. K.