

meinden gerade auf dem Gebiete des Verkehrs- wesens die Aufgaben der Gemeinden auf den Gemeindebezirk beschränken, die örtliche Regelung der Verkehrswege bleibt der Gemeinde vorbehalten. Wir finden das so selbstverständlich, daß wir dieser Seite der gemeindlichen Politik kaum noch Beachtung zu schenken vermögen. Und doch ist auch gerade hier wieder der Einfluß der der Gemeinde angehöriger Privatwirtschaften auf die örtliche Verkehrspolitik kein gleichartiger, sondern nach den Kräfteverhältnissen stark abgestuft. Auch noch so gleiche politische Rechte schließen die Verschiedenheiten im wirtschaftlichen Kräfteverhältnis keineswegs aus. Wenn in einer Gemeinde eine große wirtschaftliche Unternehmung sich befindet, die Hunderten von Privatwirtschaften Arbeitsgelegenheit gibt, so wird die wirtschaftliche Wichtigkeit dieser Unternehmung für den Ort so stark sein, daß bei der Gestaltung der Verkehrspolitik dieser Gemeinde auf die Interessen der großen Unternehmung weitgehende Rücksicht genommen wird. Denn die Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen Interessen, die durch die Unternehmung für die in Frage kommenden Privatwirtschaften vorhanden ist, ist so stark, daß die Gegensätze zwischen der Unternehmung und einem Teil von Privatwirtschaften hinter die gemeinsamen Interessen zurücktreten müssen. Die Gemeinde wird mit Rücksicht auf diese Interessen das Wegenez so gestalten müssen, daß der Verkehr von Menschen und Waren von und nach der Unternehmung sich in einer für alle Beteiligten leichten Weise erfolgen kann. Die Ansprüche an die Ausgestaltung des Wegenezes wachsen mit der Größe und damit mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden. Wie primitiv sind die Wege in kleinen ländlichen Gemeinden gegenüber der Ausstattung der Straßen in Großstädten! Wie einfach dort die Wegepolitik, wie kompliziert dagegen hier! Diese Verschiedenheiten, die Folgen einer ganz ungleichartigen Entwicklung der zahlreichen Siedlungen, bedingen für die staatliche Regelung sowie für die gemeindliche Ordnung und Ausführung Abweichungen der in Frage kommenden Bestimmungen, die es erschweren, die Wegepolitik aller Gemeinden leicht auf gemeinsame Wurzeln zurückzuführen. Je größer das Gemeinwesen ist, desto reicher gestaltet sich die Tätigkeit der Gemeinden für den Verkehr. Der Bau und die Unterhaltung der Straßen erfordern schon große Mittel, indem die Pflasterung und Asphaltierung immer mehr zunimmt; die Reinigung und Bepflanzung der Straßen verursacht Ausgaben. Aber vor allem ist es die Kanalisation, deren Kosten stark ins Gewicht fallen. Hängt doch die Kanalisation eng mit der Straßenreinigung zusammen: sie führt nicht nur die Straßenwässer ab, sondern beseitigt auch die Abwässer der Häuser. So verschieden auch die finanzielle Verteilung der Kosten für die Kanalisation geregelt sein kann und geregelt ist, jedenfalls ist ihre Übernahme auf die Gemeinde eine zwingende Notwendigkeit. Mit der Ausdehnung und Verdichtung des Verkehrs

wird die Gemeinde aber auch zur Übernahme von Verkehrseinrichtungen gedrängt, obwohl hier die Ansichten und die finanziellen Erfolge noch ziemlich geteilt sind. Zu erwähnen sind der Bau und Betrieb von Straßenbahnen, Beteiligungen an interlokalen Bahnen, die im Verkehrsinteresse einer Reihe von Gemeinden gebaut und betrieben werden. Hier greift die Verkehrspolitik der Gemeinde in die Konkurrenz mit privaten Unternehmungen schon stärker ein. Kein Mensch denkt daran, daß der Bau und die Unterhaltung der Straßen eine Sache der privaten Unternehmung sein könne, während der Betrieb einer Straßenbahn keineswegs ohne weiteres als eine Angelegenheit der gemeindlichen Organisation betrachtet wird, die Verhältnisse auch nicht überall und gleichzeitig reif sind für einen verlustlosen Betrieb durch die Gemeinde. In Gemeinden, in denen die Rentabilität einer Straßenbahn fraglich ist, wird man vielmehr das Risiko gerne einer privaten Unternehmung überlassen, während wieder in ganz großen Gemeinden aus der Konkurrenz von privaten Unternehmungen Vorteile erwachsen können, die der Betrieb durch die Gemeinde kaum gewährleisten könnte. Auf der anderen Seite wird zweifellos die Ausnutzung des Verkehrs durch eine einzige private Unternehmung die Gemeinde zu Gegenmaßregeln zwingen, die das entstandene Monopol brechen und zuletzt zu einer Übernahme des Betriebes in gemeindliche Regie führen. Dabei ist freilich immer darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Übernahme solcher Betriebe auf die Gemeinde keine finanzielle Belastung in sich schließen darf, sondern eher einen Überschuß ergeben muß, damit man den steigenden Ansprüchen an die Verkehrsleistungen nachkommen kann. Die Aufgaben der gemeindlichen Verkehrspolitik differenzieren sich ungemein mit der zunehmenden Größe der Gemeinden und lassen dadurch immer deutlicher die starken Gegensätze in der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Gemeinden erkennen. Relativ wenige, aber ungemein volkreiche Gemeinden vermögen den ihnen angehörenden Privatwirtschaften weitgehende Vorteile und Erleichterungen auf dem Gebiete des Verkehrs zu bieten, hinter denen das Gros der mittleren Gemeinden schon weit zurückbleiben muß, während gar die Anzahl der kleinen Gemeinden weder die Bedürfnisse eines so hoch gesteigerten Verkehrslebens kennen noch aber auch nur daran denken können, einen Ausgleich in der Weise herbeizuführen, daß der interlokale Verkehr in einer den modernen Ansprüchen gerecht werdenden Art geregelt würde. Die kleine Siedlung bleibt ohnmächtig, während die große Gemeinde allen Privatwirtschaften Vorteile bieten kann, die die an sich schon starke Differenzierung der Privatwirtschaften noch mehr verschärfen müssen.

Bauwesen und Wohnungspolitik. Eine der wichtigsten Seiten der Wirtschaftspolitik der Gemeinden ist die Ordnung des Bauwesens. Damit greift die Gemeinde tief in die Wirtschaftssphäre