

Die Entkommunalisierungsbewegung nach dem Kriege

Von Dr. Marcus Gitermann, Zürich.

Bekanntlich sind Privatunternehmer auf kommunale Betriebe gar nicht gut zu sprechen. Die Motive, welche die Unternehmerkreise bewegen, die öffentliche Regie mit allen Mitteln zu bekämpfen, sind nicht schwer zu erraten. Mit der Kommunalisierung bzw. Verstaatlichung der grossen Betriebe monopolistischen Charakters (Gaswerke, Elektrizitätswerke, Strassenbahnen und Eisenbahnen usw.) werden dem Privatunternehmertum bedeutende Profitquellen entzogen. Die öffentlichen Betriebe, die in sozialpolitischer Beziehung (in Bezug auf Belohnung, Feringewährung, Krankenversicherung) „Musterbetriebe“ sein sollen, können ihren Arbeitern Arbeitsbedingungen gewähren, die für die Privatbetriebe vorbildlich wirken müssen. Die gut organisierten Arbeiter der Staats- und Gemeindebetriebe werden in die Politik hineingezogen, indem sie in der Sozialdemokratischen Partei ihre Interessen am besten gewahrt wissen. Sie gewinnen auch die Möglichkeit, den sozialen Kampf zugunsten der Arbeiterklasse zu beeinflussen („Sympathiestreiks“ in öffentlichen Betrieben). Und nun kommt in der letzten Zeit noch ein wichtiger Grund: Die nach dem Krieg auf den Plan getretene Sozialisierungsbewegung, die eine breite Grundlage für die Gemeinwirtschaft schaffen will, bedroht die Existenz des Kapitalismus.

Die während des Krieges und der Inflationszeit entstandene Zerrüttung der Gemeinwirtschaft hat eine Reaktion gegen die kommunale Regie hervorgerufen: die sogenannte „Entkommunalisierungsbewegung“. Die Gemeindebetriebe, die nicht imstande waren, ihre Tarife und Arbeitsbedingungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage anzupassen, gerieten in eine schwierige finanzielle Lage; namentlich in den Ländern mit stark sinkender Valuta (Deutschland). Nun glaubten die Industriellen, dass es ein leichtes sein werde, die „ruinierten“ öffentlichen Betriebe in private Hände (vermitteltst einer Konzession) wieder zu gewinnen, und entfachten von neuem eine Propaganda gegen die Gemeinwirtschaft. Auch in der Schweiz machten sich 1920 und 1921 Stimmen hörbar, die nach Entkommunalisierung und Entstaatlichung riefen. In der Stadt Zürich haben bekannte Kommunalpolitiker freisinniger Richtung eine neue Maxime der „modernen Städtepolitik“ proklamiert: die „Rückführung kommunalisierter Betriebe in die Privatwirtschaft, wenn das Interesse der Allgemeinheit es verlangt“ (Neue Zürcher Zeitung, 1920, Nr. 1797; 1921, Nr. 969).

Hier erhebt sich die wichtige Frage: Welche Argumente vermochten die Befürworter der Entkommunalisierung ins Feld zu führen? Wie nicht anders zu erwarten war, wurde von den Kritikern als Angriffspunkt die schlechte Rentabilität (die „Verlustwirtschaft“) der Gemeindebetriebe während der letzten Zeit gewählt. Und der Hauptangriff war gegen die kommunalen Strassenbahnen gerichtet, die als typisches Beispiel eines böswillig „ruinierten“ Gemeindebetriebes dienen sollten. Die Gegner behaupten nämlich, dass die Hauptschuld an der Zerrüttung der kommunalen Strassenbahnen die Gemeindeverwaltungen tragen, die zu wenig kaufmännische Eigenschaften besitzen und aus politischen Gründen den Ansprüchen ihrer Angestellten zu weit entgegenkommen (hohe Löhne, kurzer Arbeitstag, lange Ferien). Ist diese Anklage begründet? Wenn auch die Gemeinden unter dem Druck der Revolution in ihrer Arbeiterpolitik vielfach Zugeständnisse machten, die mit der Wirtschaftlichkeit der Betriebe im Widerspruch standen, so muss doch mit allem Nachdruck betont werden, dass die erhöhten Ausgaben der kommunalen Strassenbahnen für ihre Angestellten unmöglich als ausschlaggebende Ursache des Zusammenbruches betrachtet werden können. Der Beweis liegt auf der Hand: Die privaten Strassenbahnen, denen der Vorwurf einer allzu weitgehenden Arbeiterpolitik sicherlich erspart werden muss, fielen doch dem gleichen Zerfall wie die kommunalen Betriebe anheim. Welche Rolle diese Ausgaben für das Personal in der Zerrüttung der deutschen Strassenbahnen gespielt haben, ist aus der Berechnung zu ersehen, welche in der Tagung des (bürgerlichen) Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik in Breslau (am 6. April 1923) von Fachmännern aufgestellt wurde: Während vor dem Krieg die Ausgaben für das Strassenbahnpersonal 54 Prozent, die für die Materialien 46 Prozent der Gesamtausgaben betrug, bildeten anfangs 1923 die Materialkosten 75 Prozent und die Personalausgaben nur 25 Prozent der Gesamtausgaben (Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1923, Nr. 9). Durchschnittlich stiegen die Materialkosten auf das 10'000fache, die Personalausgaben nur auf das 2650fache und die Gesamtausgaben auf das 5'000-6'000fache der Vorkriegsbeträge. Die Fahrtaxen konnten aber nur auf das 20500-2'600fache erhöht werden. Aus diesen Zahlen erhellt aber, dass die Ansprüche der kapitalistischen Lieferanten in weitaus stärkerem Masse stiegen als die Forderungen der Arbeiter, und dass folglich der Hauptfaktor der Erhöhung der Strassenbahnausgaben auf Seiten der Unternehmer (Lieferanten) und nicht der Strassenbahnangestellten oder der Munizipalitäten zu suchen ist. Freilich versuchten die in Betracht kommenden Privatunternehmer (aus der Kohlen- und Eisenindustrie) ihre Preisaufschläge durch unentrinnbare volkswirtschaftliche und soziale Notwendigkeiten, namentlich hohe Löhne, zu rechtfertigen. Allein parteilose, völlig objektive Fachmänner konstatieren, dass die übermassige Preiserhöhung der Materialien hauptsächlich der eigennützigen Preispolitik

der kartellierten Industrie zuzuschreiben ist. (Vergleiche meine Untersuchung: „Konzessionierter oder kommunaler Betrieb?“, Seite 560-561).

Die Kritiker der Gemeinwirtschaft werfen den Kommunalverwaltungen noch weitere „Schwäche“ vor: Die Unfähigkeit, die Tarife auf die „gebührende Höhe“ zu bringen. Man vergisst aber dabei, dass Gemeindeverwaltung im Gegensatz zum privaten Unternehmer nicht Rentabilitätsrücksichten, sondern vor allem der sozialen und finanziellen Lage der breiten Schichten der Benutzer der kommunalen Betriebe Rechnung zu tragen hat. Die Gegner des kommunalen Betriebes verschweigen die Tatsache, dass die privaten Strassenbahnen in der Periode der stärksten Inflation ebenfalls nicht auf Rosen gebettet waren. Es drängt sich nun die Frage auf: Wieso kann der Übergang zum Privatbetrieb aus der Misere helfen, wenn die privaten Strassenbahnen unter den gleichen Missständen wie die kommunalen leiden? Haben wir es doch hier mit allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Faktoren zu tun (Inflation, gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung, Kartellierung und Preistreibereien der Eisen- und Kohlenindustrie) und nicht mit spezifischen, unvermeidbaren Mängeln der kommunalen Regie. Eine Besserung ist deshalb vor allem von einer allgemeinen Sanierung der Volkswirtschaft und speziellen Rationalisierungsmassnahmen in dem Strassenbahnbetrieb zu erwarten. Technische Neuerungen sind aber beim kommunalen Betrieb ebenso gut durchführbar, wie bei den konzessionierten. Es kommen aber Praktiker aus dem Lager der Privatindustrie und empfehlen den Gemeinden, die bedrängten Betriebe den privaten Konzessionären zu überlassen, als ob diese geneigt wären, die zur Sanierung notwendigen Kapitalien selbstlos zur Verfügung zu stellen und die vorhandenen Defizite aus eigener Tasche zu decken. Die Wirklichkeit lehrt uns aber, dass die Privatunternehmer noch nie etwas ohne Hoffnung auf Profit unternommen haben.

Auch auf dem Gebiete der Elektrizitätsversorgung traten die Elektrokonzerne mit vielversprechenden Plänen für die Entkommunalisierung ein, obwohl die kommunalen Elektrizitätswerke während und nach dem Kriege an die jeweilige Lage sich anzupassen vermochten. Angestellte des deutschen Riesenkonzerns Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft versuchten auf Grund veralteten statistischen Materials zu beweisen, dass der Privatbetrieb der kommunalen Regie überlegen sei. Als sie eingesehen hatten, dass die Städte keine Lust haben, zum konzessionierten Betrieb zurückzukehren, ersannen sie neue Formen des „Zusammenarbeitens“ von öffentlichen Korporationen (Staat, Gemeinden) mit der Privatwirtschaft: gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen, „Zwillings-Gesellschaften“, Errichtung von 'grossen Zentralkraftwerken unter der Leitung bzw. Auf Kosten des Staates. Die Elektroindustrie wurde aus der staatlichen „Mitwirkung“ den Vorteil ziehen können, dass sie die alte Kraftverteilung beibehielte und, 'ohne einen Pfennig eigenen Kapitals zu investieren, 'umfangreiche und vorteilhafte Aufträge für mehrere Jahre erhielt. Es liegt uns der Gedanke fern, die Vorteile der Zentralisation der Elektrizitätserzeugung in Abrede zu stellen. Allein die grossen Überlandzentralen sollen nicht dem Privatunternehmertum, sondern den öffentlich-rechtlichen Korporationen anvertraut werden. Die Verteilung des Stromes (Lieferungsverträge) soll Funktion der Gemeinden bleiben. Im Jahre 1923 veröffentlichte ein Angestellter der A.E.G. Dr. Siegel, einen Aufsatz: „Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung, die zeitgemässe Form kommunaler Elektrizitätsversorgung“ („Zeitschrift für Kommunal- Wirtschaft“, 1923, Nr. 10). In seiner Darstellung der Vorzüge des Privatbetriebes will Siegel bei dem Leser den Glauben erwecken, dass die Elektrokonzerne nur zum Wohle der Gemeinschaft Geschäfte machen, als ob die Geschichte der Konzessionswirtschaft gar nicht existierte. Am Schluss erklärt er offen: „Am vollständigsten würde ein voller Erfolg erreicht durch völligen Übergang an das private, fachkundige Unternehmertum. Einer solchen Umwandlung sind aber die Zeitumstände nicht sonderlich günstig. Das Schlagwort der Sozialisierung ist allzu tief in die Gehirne der Massen eingehämmert, als dass nicht stärkstes Misstrauen gegen das Privatunternehmertum bestehen sollte.“ Daher empfiehlt Siegel als „Mittelweg“ die gemischtwirtschaftliche Unternehmung, für deren Kapitalbeschaffung die Gemeinden „Bürgerschaft übernehmen“ sollen. Gegen Siegels Lobgesang auf das „sachkundige Unternehmertum“ ist zu erwidern, dass das „stärkste Misstrauen gegen das Privatunternehmertum“ tiefe Wurzeln gefasst hat zu einer Zeit, als „das Schlagwort der Sozialisierung“ noch völlig unbekannt war, und zwar in solchen Kreisen, die dem Sozialismus überhaupt abhold sind. Fachmänner bürgerlicher Richtung, prinzipielle Gegner des Sozialismus, zollen heute dem kommunalen Betrieb ihre volle Anerkennung. (Vergleiche „Konzessionierter oder kommunaler Betrieb?“, Seite 569-574.) Der bürgerliche Professor Fuchs weist den Vorwurf der Schwerfälligkeit und technischer Rückständigkeit der Gemeindebetriebe entschieden ab: „Im Gegenteil“, - sagt er - wir finden hier oft die grössere Unternehmungslust und Kühnheit: die Gemeinden haben in vielen Fällen Unternehmungen begonnen, für welche sich kein Privatkapital und kein privater Unternehmer fand, oder sie gleich in grösserem Umfang gewagt als diese. Und auch die Behauptung „technischer Rückständigkeit der öffentlichen Betriebe und damit einer Erschwerung des technischen Fortschrittes in der betreffenden Industrie steht durchaus mit den an verschiedenen Orten festgestellten Tatsachen in Widerspruch“ (Artikel: „Gemeindebetriebe“ in dem „Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften“, Band II, Seite 248-50).

In der letzten Zeit beansprucht die Privatindustrie eine neue Domäne: die Fern-Gasversorgung. Hier begegnet die elektrische Wärme- und Kraftversorgung einem gefährlichen Konkurrenten. Doch sind die Gemeinden gar nicht geneigt, dieses Gebiet der Offensive des Privatkapitals zu räumen, denn die Folgen der Monopolstellung der Privatwirtschaft sind allzu bekannt. Wenn die Vorteile der zentralen Gasversorgung von unverkennbarer Bedeutung sind, so will man doch vermeiden, dass von dieser technischen Umwälzung gerade das private Kapital den Hauptnutzen zieht, während doch die bestehenden öffentlichen Gaswerke diese Funktion ebenso zweckmässig ausfüllen könnten. In Sachsen vollzieht sich die Entwicklung der Ferngasversorgung in der Richtung zur Gemeinwirtschaft.

Die Erfahrungen der neuesten Zeit haben die Haltlosigkeit der gegen die Gemeindebetriebe gerichteten Kritik klar bewiesen. Die kommunalen Werke haben die Krise der Inflation und Teuerung mit nicht geringerer Standhaftigkeit überwunden, als die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, die höhere Preise von den Konsumenten erhoben und schlechtere Bedingungen ihren Arbeitern gewährten. Der Vorstand des Deutschen Städtetages hat am 8. Februar 1924 zur Frage der Entkommunalisierung Stellung genommen und sich; dahin ausgesprochen: „Die Gaswerke, Elektrizitätswerke und Strassenbahnen dürfen sowohl ihres Monopolcharakters und wegen ihrer lebenswichtigen Bedeutung für die Bevölkerung als auch wegen ihres engen Zusammenhanges mit der allgemeinen Kommunalpolitik, vor allem der Siedlungspolitik, nicht der reinen Privatwirtschaft überlassen werden“ sondern sind als kommunale Einrichtungen zu führen. Es wäre ein nicht gutzumachender Fehler, wenn die Kommunen durch die vorübergehenden, auf dem Währungszerfall beruhenden grossen Schwierigkeiten der letzten Jahre, dazu geführt würden, den Gedanken der Kommunalisierung, der auf diesem Gebiete seit Jahrzehnten ein festes Postulat der Kommunalpolitik war, aufzugeben und ihre Werke der Privatindustrie zu überlassen.“

In richtiger Erkenntnis des Charakters des Privatunternehmertums hat neulich die Stadt Zürich den „Entkommunalisierungstendenzen“ keine Aufmerksamkeit geschenkt, ihre vorhandenen kommunalen Betriebe in eigener Regie beibehalten und auch das neue musterhafte Wäggitaler Kraftwerk nicht dem Privatunternehmertum überlassen, sondern gemeinsam mit den interkantonalen (staatlichen) Nordostschweizerischen Kraftwerken als öffentlich-rechtliche Unternehmung errichtet. Auch die Stadtverwaltung St. Gallen hat im Jahre 1922 den Gedanken der Überführung der Gemeindebetriebe in gemischtwirtschaftliche Unternehmungen von der Hand gewiesen.

Der öffentliche Dienst, 28.1.1927