

v. Selasinsky, A.

Article — Digitized Version

Die Konkurrenz von Schiene und Strasse

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: v. Selasinsky, A. (1952) : Die Konkurrenz von Schiene und Strasse, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 554-556

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131591>

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.

Die Konkurrenz von Schiene und Straße

Dr. A. v. Selasinsky, Frankfurt / Main

KOORDINIERUNG DER VERKEHRSMITTEL

Die Probleme, die mit dem Wettbewerb Schiene—Straße zusammenhängen, beschäftigen nach wie vor alle beteiligten Wirtschaftskreise. Sie können von niemandem übersehen werden, der sich mit Wirtschaftsfragen befaßt. Das ist nicht nur in Deutschland so, die gleichen Schwierigkeiten treten vielmehr in allen europäischen Staaten und auch in Übersee auf. Erörterungen dieser Probleme sind aber von der Tatsache überschattet, daß die Schiene nun einmal da ist und mit ihrem Milliarden-Vermögen, das in den Oberbau und das rollende Material investiert ist, ihren Verkehrsbesitzstand zu erhalten sucht. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hat die Schienenbahn über 70 Jahre ein vorherrschendes Verkehrsrecht besessen, das sogar monopolartigen Charakter hatte. Diese Vormachtstellung hat in allen Ländern dazu geführt, daß ein erhebliches Kapital in dieses Beförderungsmittel investiert wurde. Für ein Massenverkehrsmittel für Personen und Güter waren diese Investitionen volkswirtschaftlich auch berechtigt. Auch heute noch kann eine moderne Volkswirtschaft dieses Massentransportmittel nicht entbehren.

Dennoch haben sich die Verkehrsgrundlagen seit der Erfindung des Motors vollkommen geändert. Die Schienenbahn ist seit dem ersten Weltkrieg ihres monopolartigen Charakters entkleidet worden. Diese Entwicklung verlief stürmisch. Noch in den zwanziger Jahren waren die ersten Versuche eines motorisierten Straßenverkehrs nur zaghaft. Schon 10 Jahre später wuchsen sie sich zu einem Problem aus. Heute, in der Mitte des 20. Jahrhunderts, ist der motorisierte Straßenverkehr aus dem Gefüge unserer Volkswirtschaft nicht mehr wegzudenken, und man muß sich ernsthaft überlegen, wie man dieses neuzeitliche Verkehrsmittel der Menschheit immer günstiger zur Verfügung stellen kann.

Gegen diese Entwicklung stemmt sich die Schiene aus begreiflichen Gründen. In der Tat hat ja auch die Schiene auf absehbare Zeit Aufgaben zu erfüllen, die ihr auch der Kraftwagen nicht abnehmen kann. In der Abwehr des Wettbewerbs, die der Kraftwagen der Schiene notwendigerweise macht, wird jedoch manches Wesentliche übersehen. Anstatt sich auf die eigentlichen Aufgaben zu beschränken, die der Schiene im Laufe der neuzeitlichen Entwicklung noch verbleiben, und diese Aufgaben immer besser und vorteilhafter zu erfüllen, versucht die Bahn dem Kraftwagen durch eigenen Verkehr auf der Straße Konkurrenz zu machen.

Unserer Ansicht nach stellt die Koordinierung der Verkehrsmittel die entscheidende Aufgabe der Verkehrspolitik dar, und damit dürfte das Problem Schiene—Straße seiner Lösung entgegengeführt werden können. Nicht das Gegeneinander, sondern das Mit-

einander müßte bei allen Überlegungen im Vordergrund stehen. Das Problem kann nicht dadurch gelöst werden, daß man immer wieder versucht, einen Verkehrsträger, nämlich den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, durch immer neue finanzielle Belastungen in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu beschränken. Zur Begründung dieser Belastung hat sich die Schiene eine ganzen Reihe von Schlagworten zu eigen gemacht, die sie immer wieder ins Feld führt, um der Straße das Leben schwer zu machen. Dazu gehören nicht nur die Betriebs- und Beförderungspflicht, die Unterhaltung unrentabler Strecken, politische Personallasten u. a. m. Diese außergewöhnlichen Belastungen der Bahn, die die Straße zweifellos nicht hat, sollen durch besondere Belastungen dieser ausgeglichen werden. In den Köpfen derjenigen, die nicht eine Koordinierung der Verkehrsmittel, sondern die Unterdrückung des modernsten Verkehrsmittels, nämlich des Kraftwagens, beabsichtigen, spukt immer wieder die Erhebung einer Ausgleichsabgabe, um den Güterfernverkehr mit Kraftwagen, dessen Wettbewerbsfähigkeit man der Tarifgleichheit des Reichskraftwagentarifs mit dem Eisenbahntarif zuschiebt — eine Sache, die ohne Zutun der Straße durch die sprunghafte Entwicklung in den dreißiger Jahren durch die Schiene gefordert wurde —, steuerlich unter Druck zu setzen.

DIE AUSGLEICHSABGABE

Der Berechnung dieser Ausgleichsabgabe werden nun, wenn man den Ausführungen der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr e. V. als der zuständigen Berufsvertretung folgt, seitens der Vorkämpfer für die Schiene folgende Zahlen zugrundegelegt:

Die jährliche Belastung der Bundesbahn beträgt durch:	
1. Betriebs- und Beförderungspflicht	200 Mill. DM
2. Transportreserve (einschl. Vorhaltung von Abstellgleisen)	50 Mill. DM
3. Versorgungsbezüge für heimatverdrängte Eisenbahnbedienstete	76,9 Mill. DM
4. Versorgungsbezüge für Kriegshinterbliebene und Kriegsversehrte	55,6 Mill. DM
Insgesamt	382,5 Mill. DM

Die Ausgleichsabgabe soll nun so errechnet werden, daß dieser Betrag auf die Einnahmen im Güterverkehr von Bundesbahn und Kraftwagenfernverkehr umgelegt wird. Der Gesamterlös der Bundesbahn aus dem Güterverkehr wird für 1950 mit 2335 Mill. DM angegeben.

Für den Werk- und den gewerblichen Güterfernverkehr wird von der Repräsentativerhebung 1950 aus gegangen, aus der Leistungen

im Werkfernverkehr von	2,51 Mrd. tkm
im gewerblichen Güterfernverkehr von	5,32 Mrd. tkm
Insgesamt	7,83 Mrd. tkm

errechnet wurden. Der Durchschnittserlös für 1950 im gewerblichen Güterfernverkehr wird mit 9 Dpf/tkm

eingesetzt, und derselbe Wert wird auch dem Werkverkehr zugrundegelegt. Daraus wird ein Gesamtfrechtwert des Lastwagengüterfernverkehrs im Jahre 1950 von 7,83 Mrd. tkm \times 9 Dpf = rd. 705 Mill. DM errechnet. Die Zusammenstellung der Gesamteinnahmen im Güterverkehr der Schiene und Straße zeigt daher folgende Verteilung:

Bundesbahn	2335 Mill. DM	= 77 %
Straßenfernverkehr	705 Mill. DM	= 23 %
Insgesamt	3040 Mill. DM	= 100 %

Nach dieser problematischen Frachtenaufteilung werden nun die angeblich betriebsfremden Lasten der Bundesbahn von 382,5 Mill. DM aufgeteilt, d. h. der Straßengüterfernverkehr soll eine Ausgleichsabgabe von 115,5 Mill. DM zahlen. Diese werden nach der Zahl der tkm aufgeteilt, so daß auf den gewerblichen Lastkraftwagen-

Güterfernverkehr	78,5 Mill. DM
auf den Werkfernverkehr	37,0 Mill. DM
Insgesamt	115,5 Mill. DM

entfallen. Dazu wird bemerkt, daß sich die Zahlenangaben auf das Jahr 1950 beziehen, so daß sich für das Jahr 1951 und die folgenden Jahre höhere Beträge ergeben.

Bezieht man die für den Straßengüterfernverkehr angegebene Summe von 115,5 Mill. DM auf den hierfür genannten Gesamtfrechtbetrag von 705 Mill. DM, so stellt die Ausgleichsabgabe eine Zusatzbelastung von 16,3 %, bezogen auf den Frachtumsatz, dar. Zur Beförderungssteuer von 7 % käme also noch eine Ausgleichsabgabe von 16,3 %.

Die Belastungen der Schiene, insbesondere was die Betriebs- und Beförderungspflicht angeht, sind aber niemals zahlenmäßig nachgewiesen worden. Es ist jedoch bekannt, daß ein erheblicher Teil der Güterverkehrsleistungen der Bundesbahn auf die Entfernung bis zu 100 km fällt, so daß sie in vielen Relationen auch mit dem Güternahverkehr, und zwar sowohl mit dem gewerblichen als auch mit dem Werknahverkehr, im Wettbewerb steht. Es ist deshalb überraschend, weshalb die Bahn nur den Güterfernverkehr zur Ausgleichsabgabe heranziehen will.

Die Bundesbahn steht auch mit der Binnenschiffahrt im Wettbewerb, die gleichfalls nicht der Beförderungspflicht unterliegt. Also müßte die Ausgleichsabgabe für die Beförderungspflicht und für die politischen Lasten der Bundesbahn auf den gesamten Verkehr der Binnenschiffahrt ausgedehnt werden.

Die Belastung der Bundesbahn bezieht sich, wie schon bemerkt, auch auf den Reiseverkehr. Die Bundesbahn steht hier (bei einer mittleren Reiseweite von nur 22 km) nicht nur mit dem gewerblichen Autobusverkehr, sondern auch mit dem gesamten privaten Personenverkehr im Wettbewerb. Auch dieser ist keiner Beförderungspflicht unterworfen und nimmt der Bundesbahn die Verkehrsleistungen, die zur Deckung der angeblichen Sonderbelastung dienen könnten. Die Ausgleichsabgabe müßte daher mit dem gleichen Recht auch auf den gesamten privaten und gewerblichen Personenverkehr auf der Straße ausgedehnt werden.

Wenn man also unterstellt, daß es sich hier um Belastungen handelt, die der Verkehr zu tragen hat, dann müßte eine Aufteilung auf den gesamten deutschen Binnenverkehr durchgeführt werden.

Eine gerechte Aufteilung wäre in diesem Fall nur nach den Verkehrsleistungen, also den Personen- und Tonnenkilometern, möglich. Abgesehen davon, daß die Frachtwerte und Beförderungskosten, bzw. Preise, für verschiedene Sparten (wie insbesondere den privaten Kraftwagenpersonenverkehr und den Straßen-Güternahverkehr) kaum feststellbar sind, würde eine Belastung nach dem Transportpreis oder den Reisekosten bei den hohen Werten je tkm im Nahverkehr und den hohen Kosten im privaten Kraftverkehr untragbar erscheinen.

In der nachstehenden Aufstellung wird versucht, die Leistungen nach Personenkilometer und Tonnenkilometer für das Jahr 1951 zusammenzurechnen. Für den Güternahverkehr sind gegenüber den Werten aus der Repräsentativstatistik 1950 um 10 % höhere, für den Straßenfernverkehr um 15 % höhere Leistungen eingesetzt. Es ergibt sich dann ungefähr folgendes Bild:

Verkehrsträger	Güterverkehr	Personenverkehr
	Mrd. tkm	Mrd. pkm
Deutsche Bundesbahn	46,3	29,8
Binnenschiffahrt	20,9	—
Personenkraftverkehr (KR, Pkw, Kom)	—	42,8
Straßen-Güternahverkehr	7,7	
Straßengüterfernverkehr:		
a) Werkverkehr	2,9	
b) Gewöhnlicher Güterfernverkehr	6,1	
Insgesamt	83,9	72,6
Personenverkehr	72,6	
Gesamtverkehr	156,5	Mrd. pkm + tkm

In dieser Aufstellung sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, der Personenverkehr der Schiffahrt und ebenso die Straßenbahnen nicht enthalten. Es soll sich hier auch nur um eine überschlägige Rechnung zur Feststellung der Größenordnungen handeln.

Teilt man nun die geltend gemachte Sonderbelastung von 382,5 Mill. DM auf, und zwar nicht nur auf den Straßengüterfernverkehr und den Güterverkehr der Bundesbahn, sondern, wie es gerechterweise sein müßte, auf den gesamten Verkehr, so erhält man pro Leistungseinheit eine Belastung von

382,5 Mill. DM: 156,5 Mrd. pkm + tkm = 0,24 Dpf.

Auf den Gesamtverkehr umgelegt, würde sich für jeden pkm oder tkm des deutschen Binnenverkehrs eine Belastung von 0,24 Dpf ergeben. Für den gewerblichen Güterfernverkehr betrüge diese Belastung, bezogen auf die Fracht:

bei 9,0 Dpf/tkm (1950)	2,73 %
bei 9,4 Dpf/tkm (1951)	2,61 %
bei 11,0 Dpf/tkm (1952)	2,24 %

Demgegenüber würde die Belastung des Fernverkehrs gewerbes, wenn die Ausgleichsabgabe nach dem Vorschlag nur vom Straßengüterfernverkehr zu tragen wäre, 16,3 % der Frachteinnahme ausmachen, wäre also 6- bis 7,3 mal höher.

Sonderbarerweise hat man es bei der Forderung nach einer Ausgleichsabgabe unterlassen, die Sonderbelastung der Bundesbahn in ein Verhältnis zu ihren Gesamteinnahmen zu setzen. Es wurden dazu nur die

Einnahmen aus dem Güterverkehr herangezogen. Die Sonderbelastungen beziehen sich aber auf den gesamten Apparat der Bundesbahn und können daher auch nur im Hinblick auf deren Gesamteinnahmen beurteilt werden.

Einnahmen der Bundesbahn im Jahre 1951 (in Mill. DM)

	1949/50	1951/52
Personenverkehr	1 298,34	6,4
Gepäckverkehr	9,46	1,3
Güterverkehr	3 136,58	0,3
Sonstige Einnahmen	266,86	0,3
Insgesamt	4 711,24	8,1

DIE STEUERLICHE BELASTUNG

Es ist bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, daß die Sonderbelastungen, soweit sie überhaupt nachweisbar sind und anerkannt werden könnten, als ein teilweiser Ausgleich dafür angesehen werden müssen, daß die Bundesbahn von allen Steuern befreit ist. Demgegenüber hat der gewerbliche Kraftverkehr eine Reihe direkter Steuern zu tragen, die für 1949/50 auf 7,4 % des Umsatzes geschätzt wurden. Da inzwischen eine Reihe von Steuererleichterungen fortgefallen ist, wird man die Anteile der Einkommen- und Gewerbesteuer um wenigstens 10 % höher annehmen müssen. Danach hat das Gewerbe durchschnittlich mit folgenden direkten Steuern in % des Frachtumsatzes zu rechnen:

Steuerart	1949/50	1951/52
Einkommensteuer	5,8	6,4
Gewerbesteuer	1,2	1,3
Vermögensteuer	0,3	0,3
Grundsteuer	0,1	0,1
Insgesamt	7,4	8,1

Diese direkten Steuern enthalten nicht die Steuerabgaben des Kraftverkehrs, die als Beiträge zu den Straßenkosten anzusehen sind, vom Staat jedoch zum größten Teil für allgemeine fiskalische Zwecke verwendet werden. Erst kürzlich ist auf der Jahresversammlung des VDA darauf hingewiesen worden, daß die Sonderabgaben der Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1951 1185 Mill. DM betragen haben, im gleichen Jahr in den Etats des Bundes und der Länder für den Straßenbau aber nur rd. 400 Mill. eingesetzt worden sind. Das bedeutet eine Sonderbelastung des Straßenverkehrs über die allgemeine Steuerbelastung hinaus von 785 Mill. DM für die Allgemeinheit.

Wenn es den Anschein hat, daß hier für die Straße gesprochen wird, so ist dies wirklich nur scheinbar. Niemand wird der Schiene ihre Existenzberechtigung bestreiten. Vorläufig sind wir im 20. Jahrhundert noch auf das Massentransportmittel für Personen und Güter angewiesen. Allerdings muß gefordert werden, daß sich die Schiene nicht in einem aussichtslosen Kampf gegen den Kraftwagen erschöpft, sondern daß sie ihre Verkehrsleistungen auf den ihr natureigenen Gebieten verbessert und vervollkommen.

Summary: The Competition Between Rail and Road Traffic. With the development of road haulage also in the shape of long distance transportation, a strong competitor arose for the railways. In the railway system which since the middle of the 19th century dominated goods and passenger traffic for 70 years, large amounts of capital are invested which justify all efforts at the maintenance of its property. And even in the modern economy, the railways have to discharge functions of which they cannot be relieved by road traffic. The author holds that this problem of competition can but be solved by co-ordinating the means of communication, while it would be wrong to settle the matter by suppressing the competitive strength of the road hauliers for the benefit of the railways. The compensatory levy now under discussion, by which the railways' extra-economic special burden is to be distributed over the entire goods traffic of Federal railways and road hauliers, is considered — in view of the proposed modus of calculation — unsuitable for solving the problem of competition. If a compensatory levy were to be introduced, it ought to be broken down to the entire trade, i. e. to passenger and goods traffic by rail, private and commercial passenger and goods traffic by road, and inland waterway goods traffic. Finally, the author mentions the different tax burdens of railways and road haulage.

Résumé: La rivalité entre route et rail. L'évolution du transport de marchandises par camions, aussi dans le domaine du trafic à longue distance, a provoqué une forte rivalité entre la route et le rail. Ayant dominé le transport de marchandises et de voyageurs pendant 70 ans, le système ferroviaire, en raisons des investissements importants y réalisés, lutte pour maintenir ses actifs. Mais, à part cela, les chemins de fer, dans l'économie nationale, ont à remplir des tâches que le transport routier ne pourrait jamais prendre sur lui. Selon l'auteur ce problème de rivalité serait à résoudre uniquement par une coordination des moyens de communication; tandis qu'il faut s'abstenir de l'idée erronée de forcer une solution par la restriction de concurrence du transport routier en faveur des chemins de fer. L'auteur se refuse de regarder comme moyen approprié pour la solution du problème de concurrence le mode de calcul proposé pour la taxe de compensation déjà discutée par laquelle les charges spéciales extra-économiques des chemins de fer devraient être réparties sur les transports de marchandises réalisés par la Bundesbahn et le trafic par camions. On devrait voter pour une taxe parcellaire seulement à condition qu'elle serait répartie sur l'ensemble du trafic, c'est à dire sur tous les transports ferroviaires de marchandises et de voyageurs, ainsi que sur tous les transports routiers — privés et professionnels — et sur le trafic fluvial de marchandises.

Resumen: La lucha de competencia entre el ferrocarril y la carretera. Con el desarrollo del transporte de mercancías por carretera, también a larga distancia, se ha desarrollado una fuerte competencia con el ferrocarril. En el sistema ferroviario, que desde la mitad del siglo IX poseía durante 70 años la supremacía en el transporte de mercancías y pasajeros, están invertido capitales, que justifican los esfuerzos de mantener su existencia. Pero también en la economía moderna, el ferrocarril tiene que cumplir tareas, de las que el transporte por carretera no puede encargarse. El autor opina que este problema de competencia solo puede ser solucionado por una coordinación de los medios de transporte: sería falso si se quisiera decidir el combate suprimiendo la competencia del transporte por carretera en favor del ferrocarril. La discutida contribución de compensación por la que los costos extra-económicos del ferrocarril deben ser repartidos entre servicio de carga del ferrocarril federal y el transporte por automóvil, considera el autor, según la propuesta forma de calculación, un medio inadecuado para la solución del problema de la competencia. Si no queda otra alternativa que el dar su consentimiento a una contribución de compensación, ella debiera ser repartido entre el tráfico en su conjunto, es decir entre el servicio ferroviario de carga y pasajeros y el servicio privado de mercancías y personas por carretera y el transporte de mercancías de la navegación fluvial.