

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

Article — Digitized Version

## Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1953) : Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 547-554

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131780>

**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.*

# ABHANDLUNGEN

## KOORDINIERUNG UND WETTBEWERB IM VERKEHRSWESEN

*Die Frage der Verkehrskoordinierung, die wir im Septemberheft 1952 angeschnitten hatten, stellt sich jetzt mit erhöhter Dringlichkeit. Es scheint an der Zeit, die damals begonnene Diskussion weiterzuführen. Die starke Entwicklung des Kraftverkehrs nach dem zweiten Weltkrieg zieht immer mehr lohnende Verkehrsgüter von den traditionellen Verkehrsträgern ab, während ihnen die im Interesse der Volkswirtschaft verbilligten Verkehrsleistungen im vollen Umfang verbleiben. Die Notwendigkeit einer Verkehrskoordinierung, die einer ruinösen Konkurrenz vorbeugt und eine Erhaltung der volkswirtschaftlichen Verkehrsanlagen sicherstellt, wird allseits anerkannt. Über die Mittel und Wege ist jedoch ein so heftiger Streit entbrannt, daß die allgemeine Anerkennung eines geeigneten Koordinationsplans überhaupt in Frage gestellt ist. Soll die Lösung auf gemeinwirtschaftlicher oder auf privatwirtschaftlicher Basis erfolgen? Die beiden folgenden Abhandlungen zeigen Möglichkeiten für beide Systeme auf. Die dritte Abhandlung gibt durch eine Gegenüberstellung der beiden gegensätzlichen Lösungsversuche in Großbritannien, wie sie in den Transport Acts von 1947 und 1953 ihren Niederschlag gefunden haben, eine Vergleichsmöglichkeit für unsere eigenen Konzeptionen.*

### Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs

\* \* \*

Die moderne arbeitsteilige Wirtschaft erfordert den Verkehr als Bindeglied. Der Verkehr als Kostenfaktor der Produktion unterliegt dem Zwang zu größter Wirtschaftlichkeit. Wirtschaftlich ist der Verkehr, bei dem Kosten und Nutzeffekt im optimalen Verhältnis stehen. Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs bedeutet die Wirtschaftlichkeit der im Binnenverkehr wirkenden Verkehrsträger und die Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs insgesamt. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger ist ein betriebswirtschaftliches, die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrs ein volkswirtschaftliches Problem. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrs setzt die Wirtschaftlichkeit der in ihm wirkenden Verkehrsträger voraus.

Binnenverkehr ist Konkurrenzverkehr. Deshalb erfordert die Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs letztlich die Ordnung des Wettbewerbs zwischen den konkurrierenden Verkehrsträgern. Was heißt Ordnung des Wettbewerbs? Die einen verstehen darunter Ordnung statt Wettbewerb, die anderen wünschen Ordnung durch Wettbewerb.

Rein theoretisch ergibt sich eine Rangfolge in der Wirtschaftlichkeit der für den Binnenverkehr in Betracht kommenden Verkehrsträger. Wenn man den Nahverkehr ausschaltet, bei dem der Lastkraftwagen wirtschaftlicher als die Eisenbahn sein kann, und wenn man die beste Eisenbahntechnik mit der modernsten Straßenverkehrstechnik vergleicht, stellt man fest, daß die Selbstkosten der Eisenbahn für Massenförderungen nur den vierten bis fünften Teil der Selbstkosten der Straßenbeförderung ausmachen. Denn der Gesamtverbrauch an Kilogrammkalorien je Tonnenkilometer beträgt bei den modernsten Fahrzeugen im beladenen Zustand für einen Diesel-Lastkraftwagen von 10 t rund 240, für den Dampfgüterzug

im gewöhnlichen (nichtbeschleunigten) Verkehr rund 120, für den elektrischen Zug rund 70 und für den Dieselszug rund 48<sup>1)</sup>. Deshalb wird bei der Frage nach einer besseren Gestaltung des Verkehrs häufig die Lösung in einer Philosophie des „als ob“ gesucht: Wie würden wir, wenn ...

#### DAS PROBLEM

Damit wenden wir uns der Wirklichkeit des deutschen Verkehrs zu. Zunächst sollen uns eine Tabelle und ein Schaubild verdeutlichen, wie die Verkehrsaufgaben verteilt sind bzw. wie sich diese Verteilung seit der Währungsreform entwickelt hat. Der Produktionsindex soll einen Anhaltspunkt für die zu lösenden Verkehrsaufgaben geben, während der Lastkraftwagenbestand (als Ersatz für die bisher nicht erfaßten Straßenverkehrsleistungen) die Kapazitätsentwicklung wiedergeben soll.

Das Problem, das sich in den Zahlen und Kurven andeutet, entstand bereits nach dem ersten Weltkrieg, als das Kraftfahrzeug seine Eignung als Transportmittel unter Beweis stellte. Die Tatsache, daß damit dem Schienenverkehr ein ernst zu nehmender Konkurrent entstand, wurde zwar bereits am Ende der 20er Jahre erkannt. Gemessen an den Konsequenzen, die daraus gezogen wurden, scheint allerdings der Konkurrent nicht sonderlich ernst genommen zu sein. Dazu bestand zunächst auch noch wenig Veranlassung. Und die dann nach 1933 steil ansteigende Motorisierung vollzog sich in einem wirtschaftspolitischen Rahmen, der die dem neuen Verkehrsmittel innewohnende Wettbewerbsfähigkeit verdeckte.

„Die Eisenbahn ist das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel, von dem alle in ihrem Verkehrsgebiet

<sup>1)</sup> Internationaler Eisenbahnverband, „Die Lage der europäischen Eisenbahnen“, Febr. 1951.

Leistungen der Verkehrsträger

Jahr	Index der industriellen Produktion	Menge der beförderten Güter			Lastkraftwagenbestand <sup>5)</sup>			
		Bundesbahn <sup>2)</sup> Index <sup>4)</sup>	in 1000 t <sup>4)</sup>	Binnenschiffahrt <sup>3)</sup> Index <sup>4)</sup> in 1000 t <sup>4)</sup>	am	insgesamt	Nutzlast 2 t u. mehr	
1936	100	100	275 640	100	100 253	1. 7. 38	214 171	77 331
1948	63,1	77,9	215 664	50,2	50 565	1. 7. 48	259 333	
1949	89,8	82,0	226 948	57,5	57 849	1. 7. 49	320 100	
1950	113,0	83,5	229 347	72,0	71 855	1. 7. 50	358 047	149 032
1951	134,8	93,0	254 933	88,4	88 111	1. 7. 51	414 343	159 349
1952	144,4	95,8	263 504	95,2	95 244	1. 7. 52	492 608	186 867
1953 <sup>2)</sup>	150,8	91,0	120 527 <sup>6)</sup>	98,0	49 171 <sup>7)</sup>	1. 7. 53	529 226 <sup>8)</sup>	198 736 <sup>8)</sup>

<sup>1)</sup> Quelle: Stat. Jahrbuch 1953, S. 259 und „Wirtschaft u. Statistik“, 7/53, S. 337. <sup>2)</sup> Einschl. Dienstgut- und Besatzungsverkehr, jedoch ohne Güterkraftverkehr. <sup>3)</sup> Verkehr aller Flaggen und einschl. Durchgangsverkehr. <sup>4)</sup> Quelle: Stat. Jahrbuch 1953, S. 356/64, und „Wirtschaft und Statistik“, 7/53, S. 349-52. <sup>5)</sup> Quelle: Stat. Jahrbuch 1953, S. 380. <sup>6)</sup> Quelle: Deutsche Bundesbahn, Stat. Monats-

übersicht Juni 1953. <sup>7)</sup> Quelle: Stat. Bundesamt, Stat. Berichte, „Die Binnenschiffahrt des Bundesgebietes im Juni und im ersten Halbjahr 1953“. <sup>8)</sup> Quelle: „Verkehrs-Wirtschaft“, Nr. 32 v. 15. 8. 1953. Von dem Gesamtbestand am 1. 7. 1953 sind rd. 60 000 Fahrzeuge als vorübergehend stillgelegt abgemeldet (vergl. „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1952“, S. 8). <sup>9)</sup> 1. Hj.

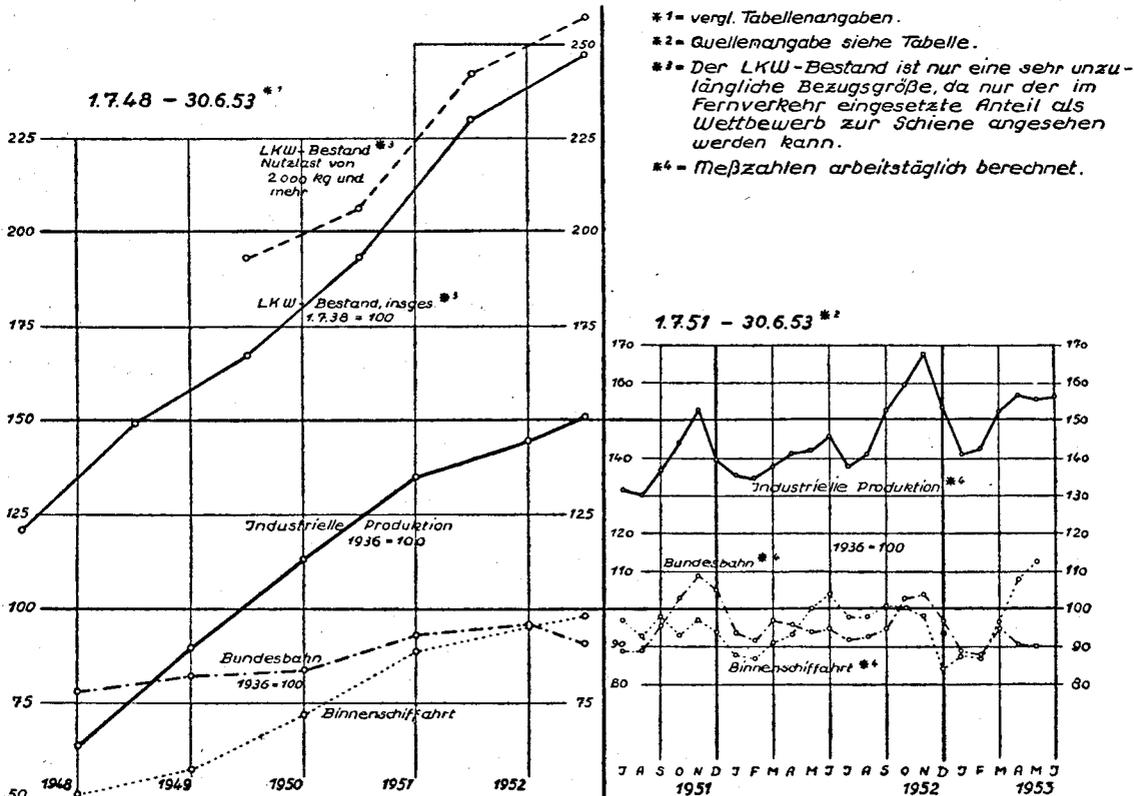
als notwendig auftretenden Verkehrsaufgaben (mindestens im Notfalle) wahrgenommen werden können. — Der Eisenbahngütertarif ist die Maßgröße für alle Preise der Güterbeförderung im Lande, um welche Beförderungsmittel auch immer es sich handeln mag. Dies zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Feststellung, wohl aber auf Grund deswegen nicht weniger zwingender wirtschaftlicher Entwicklung.“ Bei dieser Feststellung von Spieß<sup>2)</sup> sind wir erstaunt, wie lange die dem Straßenverkehr innewohnende Dynamik verkannt wurde. Aber es muß der wirtschaftspolitische Rahmen in Rechnung gestellt werden, der

<sup>2)</sup> Spieß: „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“. Springer, Berlin 1941, S. 45.

auf organisatorischem Wege die Ordnung des Straßenverkehrs ermöglichte und unter dem Prinzip der Tarifparität die im Schienenverkehr geltende Preisregelung reibungslos auf den Straßenverkehr übertrug.

Die planwirtschaftliche Regelung des Verkehrs in der Kriegswirtschaft endete im Zusammenbruch. 1945 wurde der RKB aufgelöst. Die Bestandsaufnahme der Kapazitäten zeigte eine durch Krieg, Zerstörungen und Verluste stark geschwächte Eisenbahn, eine noch stärker betroffene Binnenschiffahrt und einen Kraftverkehr, der sich gegenüber dem Stand von 1938 verstärkt hatte. Während der Aufbau bei den alten Verkehrsträgern nur mühsam voranging, begann im

Entwicklung der industriellen Produktion, der Güterbeförderungsmengen bei Bundesbahn und Binnenschiffahrt und des LKW-Bestandes



Kraftverkehr ein neuer Anstieg, der den Aufschwung der 30er Jahre noch übertraf. Trotz saisonaler Engpässe erreichte der Verkehr sehr bald eine Überkapazität, die zu einem immer schärferen Konkurrenzkampf unter den Verkehrsträgern führte. Die ihrer Monopolstellung beraubte Bundesbahn blieb mit der ihrer früheren Marktposition adäquaten Betriebs- und Beförderungspflicht belastet. Die einst auch der Eisenbahn so nützliche Preisdifferenzierung erwies sich als schwächster Punkt im Wettbewerb mit der Straße. Zwar besteht die Tarifparität rechtlich unverändert, aber mit der Tariftreue des Kraftwagens ist es nicht gut bestellt. Die Schwierigkeiten liegen in der Verschiedenartigkeit der Verkehrssysteme: Die Eisenbahn übt einen „öffentlichen Dienst“ aus, und zwar nach gemeinwirtschaftlichen Prinzipien, als staatliches Großunternehmen organisiert. Die Tarife sind nach den Durchschnittskosten errechnet, die sich in der Globalrechnung ergeben. Der Straßenverkehr, der sich aus einer Vielzahl kleiner und kleinster Privatunternehmen zusammensetzt, denkt betriebswirtschaftlich und setzt die Preise für seine Leistungen in Beziehung zu den Selbstkosten. Obwohl dem Tarif gesetzlich ein Festpreischarakter verliehen ist, herrscht realiter ein illegaler Preiswettbewerb. Hinzu kommt, daß sich der Straßenverkehr in zusätzlichen Leistungen überlegen zeigt. Während die Eisenbahn das Gepräge des 19. Jahrhunderts trägt und die längere Lebensdauer der Schienenfahrzeuge eine Modernisierung erschwert, ist dem Kraftwagen durch rasche Abschreibung eine schnelle Anpassung an den Fortschritt ermöglicht.

#### DIE LÖSUNGSVORSCHLÄGE

Die Schriften, die seit 1930 über das Problem „Schiene — Straße“ verfaßt wurden, füllen inzwischen eine größere Bibliothek. Wenn wir die wichtigsten Stimmen der Nachkriegszeit aus Verkehr, Wissenschaft und Wirtschaft zu diesem Thema überprüfen, bemerken wir, wie sie alle von der Feststellung ausgehen, daß dem Schienenverkehr seine einstige Monopolstellung verlorengegangen ist. Und die Vorschläge, die angesichts dieses Tatbestandes gemacht werden, bejahen die Aufrechterhaltung des „gemeinwirtschaftlichen Prinzips“. Die Folgerungen, die aus dieser Forderung gezogen werden, variieren entsprechend den unterschiedlichen Auffassungen von der Wirksamkeit der Ordnungsmittel und ihrer heutigen Anwendbarkeit. Es handelt sich zumeist darum, der Schiene wieder eine Quasimonopolstellung zu geben, aus der sie weiterhin gemeinwirtschaftlich wirken kann. So wurde die Verstaatlichung des Straßenverkehrs empfohlen, wobei allerdings das englische Beispiel die Begeisterung dämpfte. Dann wurde die Zusammenfassung des Straßenverkehrs bei voller Aufrechterhaltung seines privatwirtschaftlichen Charakters in einer Selbstverwaltung gefordert, ähnlich dem früheren RKB. Eine solche Organisation soll, wie es die Globalrechnung der Eisenbahn gestattet, durch einen internen Ausgleich aus den Überschüssen ertragreicher Relationen unrentable Verkehre finanzieren,

d. h. die Differentialrente, die dem Kraftwagen infolge der Wertstaffel zufließt, soll einem Ergänzungsverkehr zugute kommen, mit dem wiederum die Bundesbahn auf unrentablen Strecken entlastet wird. Diesem Vorschlag des „internen Ausgleichs“ folgte der eines „externen Ausgleichs“, für den sich besonders Brandt einsetzt. Auf seine Initiative befaßt sich die Konferenz der Landesverkehrsminister mit der Frage, ob und in welcher Form dem Kraftwagen als Ausgleich für die vom Schienenverkehr zu tragenden Lasten eine Abgabe auferlegt werden soll. Von Seiten des Kraftwagenverkehrs wird die Berechtigung einer solchen Ausgleichsabgabe zwar verneint, aber es zeigen sich Versuche, den Kraftwagen auf organisatorischem Wege zur Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu befähigen. So ist allenthalben bis zu den jüngst ausgesprochenen Gedanken (trotz ihrer mangelnden Eindeutigkeit) das Bestreben zu beobachten, den Kraftwagen in einen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst einzubauen.

Eine gegenteilige Stimme erfordert besondere Würdigung: „Aber das Kokettieren mit dem Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit gehört nun einmal zum eisernen Bestand der orthodoxen Tariflehre“<sup>3)</sup>. Ottmann untersucht die frühere Monopolstellung der Eisenbahnen und findet alle unerwünschten Auswirkungen eines Monopols bestätigt; das sei erklärlich, weil ein Staatsmonopol der Kritik weniger ausgesetzt sei und sein Vorgehen damit legitimiere, daß die Einnahmen dem Staate zufließen. Die so oft gepriesene Wirtschaftsführung der Eisenbahnen vor 1914 finde ihre Erklärung in der Tatsache, daß es noch keinen Kraftwagen und kaum Kanäle gab. Während die Wettbewerbswirtschaft dem Gesetz des abnehmenden Unternehmerertrags unterstehe, seien die erstaunlich konstanten Überschüsse vor 1914 allein auf die Monopolstellung zurückzuführen. Die ihrer Monopolstellung bewußten Eisenbahnen setzten die Preise nach dem höchstmöglichen Umsatz fest, die Preisdifferenzierung präsentiere sich als „gemeinwirtschaftlicher Tarif“, als die für das Transportgut „tragbare Belastung“.

Nun galt bisher die Wertstaffel als segensreiche Ursache für die Entwicklung der Industrie allgemein und für die Entstehung und Existenz der revierfernen Industrien im besonderen. Ottmann hegt Zweifel und erklärt den Wirtschaftsaufschwung mit der durch die Eisenbahn allgemein bewirkten Transportverbilligung, die den Massenverkehr ermöglichte. Seine besondere Kritik gilt — und damit wenden wir uns von der geschichtlichen Betrachtung zur aktuellen Gegenwart — den tariflich gewährten Subventionen. Interventionen sollten zentral gesteuert sein, punktuelle Maßnahmen der Eisenbahn könnten sich infolge mangelnder Abstimmung mit anderen punktuellen Maßnahmen der Wirtschafts- und Steuerverwaltung verdoppeln oder aufheben. So fordert Ottmann eine Wettbewerbsordnung an Hand von Ordnungsgrundsätzen im Sinne

<sup>3)</sup> Ottmann: „Transportpolitik im Wechsel der Wirtschaftssysteme“. AVW, 5. Jahrgang, Nr. 8, S. 169.

Euckens, die bei allen Verkehrsträgern einen marktgerechten Preis zur Geltung bringt und in der für Subventionen kein Platz ist, weder für solche, die den Verkehrsträgern gewährt werden, noch für solche, die von diesen zu gewähren sind.

#### NOTWENDIGKEIT EINER ENTSCHEIDUNG

Es herrscht noch immer Stimmenmehrheit für das gemeinwirtschaftliche Prinzip, das für den deutschen Verkehr schlechthin als lebensnotwendig angesehen wird. Aber es geschah erstaunlicherweise nichts, um dieses Prinzip am Leben zu erhalten, d. h. die Voraussetzungen für seine Aufrechterhaltung wiederherzustellen.

Ein anerkannter Fachmann schrieb 1951: „Wenn die staatliche Verkehrspolitik den volkswirtschaftlich richtigen Einsatz der Verkehrsmittel nach ihrer Eignung für die wohlfeilste Verkehrsbedienung steuern soll, dann läßt sich dies nur über Festtarife erreichen, deren Höhe von staatlichen Behörden festzusetzen und auf ihre Einhaltung zu überwachen ist.“ 1953 heißt es bei ihm: „Dieses System der festen Tarife soll zu einer vernünftigen, wirtschaftlich gebotenen Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsmitteln führen, und es würde und könnte dieses Ziel auch verwirklichen, wenn (ja, wenn!) die Tarife in der Praxis tatsächlich eingehalten würden.“ Die Bundesbahn hat in fünf Tarifierhöhungen seit 1948 ihre Preise den gestiegenen Kosten angepaßt; die Bedrohung durch den Kraftwagen nahm zu. Die verschiedenen Vorschläge, dem gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst der Eisenbahn wieder eine Existenzbasis zu geben, stießen verständlicherweise beim Kraftverkehr auf Bedenken. Die entscheidende Frage ist jedoch, ob sich das gemeinwirtschaftliche Prinzip allein durch ein Ordnungsgesetz erhalten läßt. Kann das Problem Schiene—Straße durch eine „fühlbare Hebung der Rechtsmoral“ gelöst werden? Wird die Krise wirklich dadurch behoben, daß dem Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. 10. 52 „mit allen Machtmitteln der Staatsgewalt zur unbedingten Geltung verholfen wird“? Durch das Güterkraftverkehrsgesetz ist zur Überwachung des Straßenverkehrs und insbesondere seiner Tariftreue die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr geschaffen worden. Die Bundesanstalt wird durch Straßen- und Betriebskontrollen in erheblichem Umfang unlauteren Wettbewerb verhindern und eine Ordnung des Straßenverkehrs herbeiführen, die zur Lösung des Verkehrsproblems beiträgt. Die Bundesanstalt wird verhindern, daß sich Fahrzeuge ohne Konzession im Straßenverkehr betätigen, sie wird dem Nahverkehr die illegale Betätigung im Fernverkehr versperren, sie wird den „unechten Werkverkehr“ unterbinden; die Bundesanstalt wird Möglichkeiten der Unterbietung beseitigen, indem sie gemeinsam mit der Polizei die Überschreitung der Ladefähigkeit verhindert, die Einhaltung der Arbeitszeiten herbeiführt, die Versicherung kontrolliert. Aber: Tarifunterschreitungen werden selbst bei einem großen Kontrollapparat fortbestehen, weil der marktgerechte Preis immer neue Wege findet, sich durchzu-

setzen. Von jenem Preisedikt des Diokletian von 301 n. Chr. bis zu den totalen Planwirtschaftlern unserer Tage wurden Preis ü b e r schreitungen mit der Todesstrafe belegt. Über den Erfolg bestehen geteilte Meinungen. Aber von Interesse ist jedenfalls die Meinung des Richters, der den Wirtschaftsstraftatbestand einer Tarif u n t e r bietung zu beurteilen hat.

Selbst wenn sich eine vollkommene Tariftreue erzwingen ließe, so würde dies alles andere als die Ordnung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße bedeuten. Die jetzige Unordnung wird irrtümlicherweise darauf zurückgeführt, daß die Straße durch Tarifunterbietung der Schiene Beförderungsmengen entzieht. Dieser Tatbestand ist nur ein Symptom für die tieferliegenden Fehler. In den rund 25 Jahren, in denen zwischen dem mit Festpreiskarakter versehenen RKT (Reichskraftwagentarif) und dem DEGT (Deutscher Eisenbahngütertarif) Tarifparität besteht, hat das Kraftfahrzeug einen imponierenden technischen Aufschwung erfahren. Dieser technische Aufschwung hat die Selbstkosten pro tkm in einem Ausmaße gesenkt, daß der Kraftwagen heute in der Lage ist, Güter zu transportieren, an die man bei der Erfindung der Tarifparität keineswegs gedacht hatte. Es ergibt sich nun das groteske Bild, daß der technische Fortschritt dem Straßenverkehr erlaubt, für seine Dienstleistungen Preise zu verlangen, die unter dem nach der Wertstaffel aufgebauten Tarif liegen. Diese natürliche Preissenkung darf jedoch dem Kunden nicht zugute kommen, weil die Ordnung des Verkehrs sonst gestört würde. Gelänge es also, eine absolute Tariftreue herbeizuführen, so wäre die „Störung“ zunächst behoben. Sie muß sich aber sehr bald in noch stärkerem Maße bemerkbar machen, da der Straßenverkehrsunternehmer mit der ihm zufließenden Differentialrente in die Lage versetzt wird, der Schiene verstärkt Konkurrenz zu machen. Die Möglichkeiten hierzu werden bereits jetzt demonstriert, obwohl infolge der Unterbietungen eine restlose Ausschöpfung der Differentialrente noch unterbleibt. Entweder wird mit dem Gewinn aus dem Transport höher tarifizierter Güter ein Eindringen in die unteren Klassen ermöglicht, oder die Differentialrente wird zur Anschaffung eines neuen Lastzuges verwandt. Wenn auch keine zusätzliche Konzession zu erlangen ist, so kann doch die bestehende durch einen größeren, noch leistungsfähigeren Lastzug<sup>4)</sup> ausgeweitet werden, bei dem die Kosten von vornherein auch den Transport niedrigst tarifizierter Güter gestatten.

Den oben erwähnten Vorschlägen, dem Straßenverkehr in einer RKB-ähnlichen Organisation gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, glaubte der Gesetzgeber nicht entsprechen zu können. Das Güterkraftverkehrsgesetz wird jedoch allein die Ordnung nicht herstellen können, weil Ordnung nicht allein aus der Kontrolle erwächst. Es ist zweifellos

<sup>4)</sup> Zunahme des LKW-Bestandes 1952: 13 %, der LKW mit Nutzlast von 5000 kg und mehr: 18,1 % („Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1952“, S. 133); dasselbe Verhältnis beträgt im 2. Quartal 1953 0,6 % zu 3,2 % („Verkehrswirtschaft“, Nr. 32 vom 15. 8. 1953).

richtig, daß grundlegende Änderungen im Verkehr nicht über Nacht geschaffen werden können. Es muß aber eine Entscheidung über die Marschrichtung getroffen werden, durch die — wenigstens Schritt für Schritt — das Gleichgewicht zwischen Schiene und Straße wieder hergestellt wird.

#### „LIBERALISIERTE GEMEINWIRTSCHAFTLICHKEIT“

Wir haben von der Hoffnung gesprochen, die auf die Kontrolltätigkeit der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr gesetzt wird, und von den Erwartungen, die an eine Hebung der Rechtsmoral geknüpft werden, und wir stellten fest, daß wir diese Hoffnungen und Erwartungen nur sehr bedingt teilen können. Wir müssen nun jene Überlegungen erwähnen, die von diametral entgegengesetzten Gesichtspunkten ausgehen: Nicht die staatliche Tarifhoheit und ihre Verwirklichung beim einzelnen Beförderungsvorgang ist der Ausgangspunkt, sondern die bei dem einzelnen Beförderungsvorgang entstehenden Selbstkosten. Der Selbstkostenausschuß beim Bundesverkehrsministerium untersucht die Selbstkosten der einzelnen Verkehrsträger und will ihre Vergleichbarkeit ermöglichen. Die schwierigen und langwierigen Arbeiten werden uns eines Tages in die Lage versetzen, die Kosten für die Beförderungsvorgänge bei den einzelnen Verkehrsträgern zu vergleichen. Nun erhebt sich die Frage, welche Schlüsse aus diesen Ergebnissen gezogen werden sollen. Es wird sich herausstellen, daß Schiene, Straße und Binnenschiff bei bestimmten, ihnen „arteigenen“ Verkehren eine kostenmäßige Überlegenheit haben. Um die wirtschaftlichste Verkehrsbedienung herbeizuführen, muß eine entsprechende Aufgabenteilung unter den Verkehrsträgern erfolgen. Sie wird am einfachsten und am billigsten über den Preis herbeizuführen sein, einmal weil die Wirtschaft in den kostenmäßigen Vorteil der richtigen Aufgabenteilung kommen sollte, und zweitens weil die freie Wahl des Beförderungsmittels aufrechterhalten bleiben müßte. Angenommen, ein Verlader zöge aus einem besonderen Grunde vor, mit einem für diesen Transport unwirtschaftlichen Verkehrsmittel zu befördern, so dürfte ihm höchstens der Beförderungspreis ein Signal sein, daß normalerweise ein anderer Verkehrsträger in Betracht käme; es sollte aber keine starre Aufgabenteilung erfolgen, die keine Ausnahme zuläßt. Mögen sich Planwirtschaftler eine „Transportbehörde“ vorstellen können, die die letzte Kiste der wirtschaftlichsten Beförderungsart zuführt; wir glauben, daß diese Aufgabenteilung nur über den Preis, über einen kostennahen Tarif möglich ist. Es ist wahrscheinlich, daß die Ergebnisse des Selbstkostenausschusses nicht nur einwandfreie Überlegenheiten beweisen mit einem scharfen Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen, sondern es wird sich herausstellen, daß es umstrittene Zonen gibt, in denen mehrere Verkehrsträger mit ungefähr gleichen Kosten im Wettbewerb stehen. Im Interesse einer reibungsloseren Anpassung des vorhandenen Verkehrsapparats ist zu hoffen, daß diese „umstrittenen Zonen“ ausreichend groß sind.

Sehr wahrscheinlich wird eine völlige Anpassung nicht möglich sein, weil auf das im vorhandenen Verkehrsapparat investierte Kapital nicht verzichtet werden kann. Wenn es aber ohnehin zu Kompromissen kommen muß und wenn andererseits der krisenähnliche Zustand des deutschen Verkehrs sofortige Entscheidungen verlangt und die Ergebnisse des Selbstkostenausschusses abzuwarten nicht erlaubt, sollte man wenigstens schon jetzt die Tendenzen verwerten, die sich bereits klar abzeichnen.

Es wäre denkbar, daß die Kraftfahrzeugtechnik eine Vervollkommnung erführe, die es erlaubte, Kohlen und andere Massengüter auf der Straße über große Entfernungen zu transportieren. Eine solche Entwicklung wäre aber fragwürdig, weil der Verbilligung des Beförderungsvorgangs auf der Straße der volkswirtschaftliche Verlust durch die mangelnde Ausnutzung der vorhandenen Schienenkapazität gegenüberstünde. Der entscheidende Gesichtspunkt bei dieser Entwicklung ist jedoch das Straßenproblem, das beängstigende Zurückbleiben der Straßenkapazität hinter der Verkehrsfrequenz.

Die Kostenrechnung der Schiene gibt bereits jetzt einen klaren Aufschluß über das Verhältnis der Zugbildungskosten zu den eigentlichen Beförderungskosten und zeigt, daß beim Schienentransport die Wirtschaftlichkeit mit der Entfernung zunimmt, weil dann die im Vergleich zum Straßenverkehr hohen Abfertigungskosten ein günstigeres Verhältnis zu den Beförderungskosten erlangen.

Während eine wirtschaftliche Aufgabenteilung die Eisenbahn im Streckenverkehr und den Kraftwagen im Flächenverkehr einsetzen würde, zeigt sich heute zunehmend die Tendenz einer Umkehrung. Die Ursachen sind recht komplexer Natur. Der sogenannte „Belastungsknick“, der Kraftfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 2400 kg steuerlich begünstigt, die im Kraftfahrzeugbau anzustrebende Senkung der tkm-Kosten und nicht zuletzt psychologische Momente bei den Straßenverkehrsunternehmern („Noch größer, noch schneller“) haben die Entwicklung von Straßenverkehrseinheiten gefördert, die immer weniger zum eigentlichen Haus-Haus-Verkehr geeignet sind, sei es, weil die im Verteilerverkehr verfügbaren Straßen nicht ausreichen oder diese Einheiten im Verteilerverkehr zu unwirtschaftlich eingesetzt sind.

Wenn wir den Ursachen dieser Entwicklung nachgehen, stoßen wir wieder auf den Werttarif. „Die Anwendung eines derartigen Tarifsystems kann nur dann Nutzen stiften, wenn die Eisenbahn nicht unter Wettbewerb leidet.“<sup>5)</sup> Auf die Feststellung der Bundesbahn über den absoluten Verkehrsrückgang in den Regelklassen A, B und C wurde vom Kraftverkehr erwidert, daß der Anteil dieser Klassen auch auf der Straße zurückgegangen sei. Bei einem anteiligen Rückgang wäre es also möglich, daß absolut der Verkehr der Klassen A—C zunahm, jedoch die Zunahme in den darunter liegenden Klassen größer war. Lage aber auch beim Güterfernverkehr ein absoluter Rück-

<sup>5)</sup> UIC, „Die Lage der europäischen Eisenbahnen“, Februar 1951.

gang vor, müßte — im Hinblick auf den gestiegenen Produktionsindex der Verbrauchsgüterindustrie — die Zunahme beim Werkverkehr liegen. Zur restlosen Klärung bedarf es der vorgesehenen Statistik des Straßenverkehrs. Auf jeden Fall stellt sich der Eisenbahn die Frage nach der weiteren wirtschaftlichen Berechtigung der Wertstaffel.

§ 4 des Bundesbahngesetzes verpflichtet die Bundesbahn zu einer kaufmännischen Geschäftsführung und zur Beachtung gemeinwirtschaftlicher Grundsätze. Bei einem Unternehmen von der Größe der Deutschen Bundesbahn besteht ein gewisser Spielraum, eigen- und gemeinwirtschaftliche Prinzipien in Einklang zu bringen. Wie die Entwicklung gezeigt hat, sind jedoch diesem Spielraum Grenzen gesetzt. Deshalb ist eine Akzentverschiebung vom gemeinwirtschaftlichen Prinzip zu den kaufmännischen Grundsätzen erforderlich. Die Gemeinwirtschaftlichkeit äußert sich in der Betriebs- und Beförderungspflicht, in der Einheitlichkeit des Tarifs auf allen Strecken und gegenüber allen Verladern, und in der Wertstaffel.

Die Einheitlichkeit dürfte in absehbarer Zeit unaufgebbar sein; denn der bestehenden Standortverteilung würde ihre Grundlage entzogen, wenn auf einer wenig frequentierten Strecke das Mehrfache an Beförderungskosten zu zahlen wäre wie auf einer Strecke hoher Frequenz. Wo jedoch auf solchen Nebenstrecken die Selbstkosten der Eisenbahn mit dem Tarif in einem zu unwirtschaftlichen Verhältnis stehen, wäre zu prüfen, wie die Betriebs- und Beförderungspflicht der Eisenbahn durch den Kraftwagen ersetzt werden könnte. Eine solche Entwicklung läge in der Richtung der anzustrebenden Aufgabenteilung, die dem Kraftwagen den Flächenverkehr zuweist.

Es kann sich keineswegs darum handeln, den Kraftverkehr zurückzudrängen und die durch ihn bewirkte echte Rationalisierung einzudämmen. Aber es muß für die im Interesse der Wirtschaftlichkeit unseres Verkehrs notwendige Aufgabenteilung eine Verlagerung stattfinden. Diese Verlagerung kann nur über den Preis herbeigeführt werden. Es ist nicht zu erwarten, daß der Kraftwagen rentablen Streckenverkehr aufgibt und unrentablen Flächenverkehr übernimmt, also muß der Streckenverkehr an Rentabilität verlieren und der Flächenverkehr lukrativer werden. Dazu wäre einerseits eine weitgehende Aufgabe der Wertstaffelung im Regeltarif erforderlich. Andererseits wären, statt der jetzt bestehenden steuerlichen Begünstigung schwerer Fahrzeuge, den im Nahverkehr eingesetzten und den für den Flächenverkehr geeigneten Fahrzeugen steuerliche Vorteile einzuräumen.

Die Bedenken, die gegen eine Aufgabe des Werttarifs geltend gemacht werden, bedürfen einer gründlichen Prüfung. Da ist zunächst der Einwand, daß die Preisdifferenzierung der Schiene ständig Neuverkehr erschlossen habe, erst der Werttarif habe den Transport der Massengüter ermöglicht. Das ist richtig, und das wird auch weiter so sein. Aufgabe und Bedeutung der Ausnahmetarife sind in diesem Zusammenhang zu würdigen. Die Ausnahmetarife setzen, so-

weit es sich um allgemeine Ausnahmetarife handelt, die Wertstaffel fort, d. h. das Spannungsverhältnis ist größer, als es sich in dem Unterschied zwischen den Klassen A und G ausdrückt. Ein Teil der Ausnahmetarife ist unter gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten erstellt worden. Dagegen spielen in zunehmendem Maße eigenwirtschaftliche Überlegungen eine Rolle; zahlreiche Ausnahmetarife entstanden eindeutig unter Wettbewerbsgesichtspunkten. Auf diesem Wege wird es nach wie vor möglich sein, Neuverkehr zu erschließen. Ein anderer Einwand wird von den revierfernen Gebieten gemacht, weil die Annäherung der Beförderungskosten für Rohstoffe und Fertigwaren die Konkurrenzfähigkeit ihrer Fertigerzeugnisse beschränke. Hier erhebt sich die grundsätzliche Frage, ob die Bundesbahn heute über die oben erwähnte Tarifgleichheit standortbildende und -erhaltende Funktionen erfüllen soll. Ist ein Fortfall der Wertstaffel nicht durch andere Standortvorteile auszugleichen, bestünde zwar die Möglichkeit (und sicher auch die Notwendigkeit), durch einen Ausnahmetarif auch die Fertigwaren des betreffenden Randgebietes zu subventionieren. Nur wäre es richtiger, solche Subventionen dem Wirtschafts- und Finanzminister zu überlassen, weil sonst leicht Subventionstarif und Frachterstattung durch die öffentliche Hand nebeneinander herlaufen, was selbst bei Notstandsgebieten vermieden werden sollte.

Ein Fortfall der Wertstaffel ist, wie bereits die am 1. 8. 53 in Kraft getretene Abtarifierung der Klassen A—D veranschaulicht hat, nur in der Form denkbar, daß der Tarif auf den Stand der unteren Klasse gebracht wird. Der umgekehrte Weg einer Anhebung der unteren Klassen ist einmal wegen deren Bedeutung für das Kostengefüge der Wirtschaft, zum anderen wegen der Konkurrenz der Binnenschifffahrt ausgeschlossen. Ein auch nur schrittweiser Abbau der Wertstaffel ist also für die Bundesbahn mit Einnahmeausfällen verbunden. Die Mittel hierfür wird die Bundesbahn nicht durch eine Beschränkung der Ausgaben aufbringen können, weil die Hypertrophie ihres Personalkörpers zu Vermeidung sozialer Härten nur allmählich zurückgebildet werden kann. Die Bundesbahn wäre aber zu dem erforderlichen kaufmännischen Verhalten befähigt, wenn sie der politischen Lasten entledigt würde. „Wenn wir der Überzeugung sind, daß die Verkehrsunternehmen aus ihrer Struktur heraus unter öffentlichen Gesichtspunkten zu betreiben sind, dann müssen wir auch auf der anderen Seite sagen, daß sie Verkehrsaufgaben wirtschaftlich zu lösen haben und nicht sozialpolitische Aufgaben. Werden diesen Verkehrsunternehmen sozialpolitische Aufgaben gemacht, die sich aus ihrer Struktur heraus allein nicht ergeben, dann müssen solche Lasten von den Stellen übernommen werden, die diese sozialpolitischen Aufgaben stellen“<sup>6)</sup>. Dieses Wort gilt nicht nur für die Nahverkehrsbetriebe, und es gilt für alle betriebsfremden Lasten.

<sup>6)</sup> Prof. Ernst Reuter, „Kommunalpolitik und Verkehr“, Vortrag vor dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe am 19. 9. 1951 in Hamburg, S. 15.

Bei der Überprüfung der vom Schienenverkehr zu tragenden Auflagen sollten auch die Umschlagstarife, die die Bundesbahn im Interesse der Binnenschifffahrt erstellt hat, beachtet werden. Die Entwicklung des Wasserstraßennetzes in den letzten 50 Jahren hat zwar einerseits einen Verkehr mit großer Wirtschaftlichkeit ermöglicht, wobei allerdings kaum eine kostenechte Zurechnung der Ausbau- und Unterhaltungskosten erfolgte, hat aber andererseits der Schiene das für rentable „Eingruppenzüge“ geeignete Massengut entzogen. Wenn bei einem weiteren Ausbau die Kanalbaukosten den Frachten zugerechnet werden, dürfte sich in der Regel der Schienentransport als wirtschaftlicher erweisen. Kaum zugänglich scheint es aber zu sein, daß der in der Ausnutzung seiner Kapazität beeinträchtigte Verkehrsträger seinem Konkurrenten Umschlagstarife einräumt, die unter seinen Selbstkosten liegen.

Kehren wir abschließend noch einmal auf das Verhältnis von Schiene und Straße zurück. Die mit der Abtarifierung vom 1. August 1953 erfolgte Verkürzung der Wertstaffel hat bereits ein Echo ausgelöst, das die weitere Entwicklung andeutet, wenn die Aufhebung des Werttarifs isoliert erfolgt. Ein Verlust der bisherigen Differentialrente legt dem Straßenverkehr nahe, den Ausgleich in der Kostensenkung zu suchen: geringere Kosten pro tkm durch größere Einheiten. Eine solche Entwicklung würde die notwendige Aufgabenteilung verzögern oder gar verhindern, weil diese Einheiten für den Flächenverkehr ungeeignet sind. Zur Verhütung einer solchen Entwicklung sind die oben erwähnten steuerlichen Maßnahmen erforderlich. Andererseits muß der Straßenverkehr klar erkennen, daß die Bundesbahn ihm nicht in seinem Aufgabengebiet Konkurrenz mit unter den Selbstkosten liegenden Tarifen machen will. Unter diesem Gesichtspunkt und im Hinblick auf die relativ hohen Selbstkosten der Schiene bei nahen Entfernungen erhebt sich die Frage, ob die am 1. August 1953 durchgeführte Abtarifierung nicht erst außerhalb einer bestimmten, dem Kraftverkehr vorzubehaltenden Entfernung (die wahrscheinlich die Nahverkehrszone etwas überschreiten muß) hätte Platz greifen dürfen. Jedenfalls sollten diese Überlegungen bei der weiteren Beschränkung der Wertstaffel nicht außer acht gelassen werden.

Die Auffassung, daß mit der Besteuerung des Kraftverkehrs Ordnungs- und Ausgleichsaufgaben zu erfüllen sind, hat bereits der Wissenschaftliche Beirat

beim Bundesfinanzministerium vertreten<sup>7)</sup>. Die Diskussion über das Verhältnis der steuerlichen Belastung des Kraftverkehrs zu den Straßenbaukosten erhielt durch die von Adamek und Saake<sup>8)</sup> durchgeführten Erhebungen endlich eine Grundlage. Für die zu treffenden Entscheidungen ist es jedoch notwendig, nicht nur die Straßenbauausgaben der Gebietskörperschaften zu kennen, sondern darüber hinaus die Kosten zu ermitteln, d. h. den Umfang, in dem die Straßen über die laufende Unterhaltung hinaus verbraucht werden. Es ist zu prüfen, ob das Gesamtsteueraufkommen auf die Fahrzeuggattungen richtig verteilt ist, und es ist zu entscheiden, ob und in welchem Umfang die Mineralölabgaben als Zwecksteuern anzusehen sind. Ferner bedarf es der Klärung, in welchem Umfang der motorisierte Verkehr Polizeikosten verursacht, die im Vergleich zu der vom Schienenverkehr getragenen Verkehrsregelung und -sicherung ihm zugerechnet werden müssen. Schließlich wäre bei den erörterten Straßenbauprogrammen die dem Kraftwagen zukommende Flächenbedienung in Rechnung zu stellen. Eine erhöhte steuerliche Belastung des Kraftwagens verlangt deren restlose Verwendung im Straßenbau, wo sie dem Straßenverkehr durch Verringerung der Schadensquote und der Fahrzeugunterhaltungskosten zugute kommt. Fassen wir unsere Überlegungen über die Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs zusammen: Wir konnten kein Modell einer Volkswirtschaft betrachten, in der Produktion und Verbrauch sich so günstig zugeordnet sind, daß der Anteil der Verkehrskosten am Sozialprodukt das erreichbare Minimum beträgt. Wir haben aber die Überzeugung, daß auch in der komplizierten Wirklichkeit des deutschen Verkehrs eine Überwindung der Krise und schließlich eine erhöhte Wirtschaftlichkeit erreichbar ist, wenn der Schiene die durch die Wettbewerbslage gebotene Akzentverschiebung vom gemeinwirtschaftlichen zum eigenwirtschaftlichen Denken ermöglicht wird, wenn die Tarife kostennäher gestaltet werden, um Initiator und Gradmesser erhöhter Wirtschaftlichkeit durch eine sinnvolle Aufgabenteilung zu sein, und wenn schließlich das bei einer Aufgabenteilung erst recht notwendige Zusammenwirken im Übergang von einem Verkehrsmittel zum anderen eine größere technische Vollkommenheit erlangt.

<sup>7)</sup> „Organische Steuerreform“. Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim BFM, abgeschlossen am 14. 2. 1953.

<sup>8)</sup> Adamek und Saake, „Die Straßenkosten und ihre Finanzierung“. Kirschbaum-Verlag, Bielefeld 1952.

**Summary:** On the Economy of Inland Transport. Being a cost factor of production, transport is forced to exercise a maximum of economy. This means, firstly, economy for each of the different carriers and, secondly, economy for inland transport as a whole. Things being as they are in Germany, this goal is difficult to attain because motor transport is run on purely profit-making lines while the railways have to perform important public functions as well, which — contrary to road haulage — makes

**Résumé:** La rentabilité du trafic intérieur. Comme facteur du compte des frais de la production le transport est soumis au principe de la plus grande rentabilité. Cela implique et la rentabilité des transporteurs individuels, et la rentabilité du trafic intérieur dans son ensemble. En Allemagne, cette tâche s'avère problématique en tant que le transport automobile n'observe que l'intérêt économique de l'entreprise, tandis que le chemin de fer doit remplir des devoirs d'intérêt économique collectif. Ce sont

**Resumen:** Sobre la economía del tráfico interior. Como factor de coste del proceso productivo, el tráfico está sujeto a la obligación de la mayor economía. Esto significa, por un lado, la economía de los diferentes sistemas de transporte y, por otro, la economía del tráfico interior en su conjunto. En lo que respecta a esta tarea, problemas resultan de la actual situación alemana, porque en el transporte por carretera se piensa solamente en la rentabilidad de la empresa, mientras

it difficult for rail transport to be adjusted to technical progress, and thus be economical. These problems cannot be solved by forcing motor transport by way of stringent controls to strictly adhere to the railway tariff rates imposed on it. For even if this were succeeded in, the differential rent which road transport could derive from this rate system would enable it to rationalize its services even further and thus to compete even more effectively. Transport must rather be ordered by establishing equilibrium between rail and road. And the present disequilibrium results from the fact that the political and public obligations imposed on the railways prevent them from adopting true costing methods, thus standing in the way of a natural division of functions whereby the railways would carry the goods on their lines while motor transport would serve the areas between the lines. From a national point of view, the optimal solution of the competition problem can only be found by adjusting freight rates to actual costs, i. e. via the price. It cannot devolve on the railways' charging policy alone to provide compensation for unfavourable industrial locations. In the light of the overall economic context, the optimal solution can only be to pay greater attention to the cost-price structure.

justement ces devoirs qui lui rendent plus difficile l'adaptation au progrès technique — contrairement au transport automobile — et la poursuite des principes de la rentabilité. On arriverait aucunement à une solution du problème en faisant subir des contrôles sévères au transport automobile pour le forcer à demander strictement les mêmes tarifs que le chemin de fer. Même si cela était possible, ce transport, en profitant d'une rente différentielle, serait mis en état de pousser encore plus loin la rationalisation, de façon à augmenter encore davantage sa capacité de concurrence. L'intégration du trafic intérieur sera réalisable seulement si l'on met en équilibre le rail et la route. Pourtant cet équilibre est entravé par le fait que les tâches supplémentaires — i. e. politiques et d'intérêt économique collectif — du chemin de fer falsifient ses prix coûtants et empêchent une répartition logique des tâches: faire assurer les trajets directs par le chemin de fer; laisser desservir les larges parcours par le transport automobile. Du point de vue de l'économie nationale une solution optimale du problème de la concurrence ne sera possible que par l'adaptation au prix coûtant. D'ailleurs il est inadmissible de charger uniquement le chemin de fer de tâches relevant du domaine de la politique de la distribution des centres industriels.

que al ferrocarril lo incumben además obligaciones económicas de la vida colectiva, las cuales a diferencia de las del transporte por carreteras, dificultan una adaptación al progreso técnico y por lo tanto a la economía. No se debe buscar la solución de los problemas en que obliga el transporte por carreteras, mediante severos controles, a emplear las mismas tarifas prescritas al ferrocarril. Pues, si se lo consiguiera, la renta diferencial que cobraría el transporte por carreteras le daría la posibilidad para una mayor racionalización y por consiguiente le facilitaría una competencia más aguda. La ordenación del tráfico debe ser alcanzado mediante la creación de un equilibrio entre las vías férreas y las carreteras. Pero el equilibrio queda estorbada debido al hecho de que las adicionales obligaciones políticas y económicas del ferrocarril para la comunidad, desnaturalizan su costo primario impidiendo la natural distribución de las tareas, es decir, que el ferrocarril realizaría el tráfico a distancia y el automóvil la circulación dentro de determinadas zonas. Una solución óptima económica del problema de competencia podría ser hecha mediante una adaptación al costo primario. Tareas compensativas en la política de localización de industrias no deben ser planteados solamente a los ferrocarriles. Solamente por una mayor consideración de la estructura del costo primario se podría realizar la solución económicamente justa.