

Brandt, L.

Article — Digitized Version

Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Brandt, L. (1953) : Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 580-584

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131785>

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 Mannheimer Akte von 1868 postulierten Prinzip der Freiheit der Rheinschiffahrt zu vereinbaren ist. Grundsätzlich wäre natürlich gegen einen gesunden Leistungswettbewerb der fremden Flaggen nichts einzuwenden. Es war indessen bereits zu erkennen, daß ein gesunder Wettbewerb in der Binnenschiffahrt nur nach dem Einbau gewisser Sicherheitsvorkehrungen möglich ist.

Das niederländische Interesse am deutschen Binnenverkehr ist wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß holländischer Schiffsraum von einigen hunderttausend Tonnen, der nach Kriegsende von uns übernommen worden war und jetzt im übrigen Rheinverkehr keine ausreichende Beschäftigung finden kann, nur darauf wartet, im innerdeutschen Verkehr eingesetzt zu werden. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß

die westdeutsche Schifffahrt durch den Zwang zur Mitbeschäftigung des brachliegenden Elbeschiffsraums in Höhe von rd. 200 000 t Tragfähigkeit bereits eine schwere politische Hypothek trägt, die sich z. B. augenblicklich dahingehend auswirkt, daß im Tagesdurchschnitt des Monats Mai 1953 im Ruhrgebiet allein 205 Kanalschiffe mit rd. 120 000 t Tragfähigkeit auf Ladung warteten, wobei sich für einzelne Schiffe Liegezeiten bis zu vier Wochen ergaben. Anfang August 1953 warteten allein in Herne 280 Schiffe auf Ladung. Im übrigen wäre bei einer generellen Freigabe der kleinen Kabotage damit zu rechnen, daß z. B. von den Holländern im innerdeutschen Wettbewerb steuerliche, lohnpolitische und sozialpolitische Kostenvorteile ausgenutzt werden, so daß von gleichen Startbedingungen nicht gesprochen werden könnte.

Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern

Dipl.-Ing. L. Brandt, Düsseldorf

Zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Binnenschiffahrt besteht etwa wieder das gleiche Wettbewerbsverhältnis wie vor dem Kriege. Gewisse tarifpolitische Schwierigkeiten, die schon früher dem Wettbewerb zwischen Schiene und Binnenschiff das Gepräge gaben, haben sich auch nach dem Kriege geltend gemacht. Sie haben aber nicht zu schwerwiegenden Verschiebungen in den Wettbewerbsvoraussetzungen dieser beiden Verkehrsträger geführt. Die Luftfahrt über dem Raum der Bundesrepublik befindet sich noch in fremden Händen. Auch nach der Rückübertragung der Lufthoheit an die Bundesrepublik werden noch einige Jahre vergehen, ehe der deutsche Luftverkehr das Stadium der vollen Verkehrsreife wird wieder erlangen können. Der Personennahverkehr der Straßenbahnen, der Obusse und der auf kürzeren Entfernungen eingesetzten Omnibusse beeinträchtigt die Wettbewerbssituation der Bundesbahn nicht. Der Güternahverkehr mit Lastkraftwagen betätigt sich in zunehmendem Grade im Zubringer- und Verteilerdienst der Bahn. Soweit der Güternahverkehr mit Lastkraftwagen keine Verkehrsberührung mit der Schiene hat, spielt er sich als Flächenverkehr abseits vom Schienennetz ab.

Im Grunde genommen sind es also nur der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen sowie der Personenverkehr mit Omnibussen über mittlere und weite Strecken, die in ständiger Konkurrenz mit dem Güterverkehr und dem Personenverkehr der Bundesbahn — in geringerem Maße auch mit dem Verkehr gewisser nichtbundeseigener Eisenbahnen — stehen. Innerhalb der drei genannten Kraftverkehrsarten spielt der Personenverkehr mit Omnibussen eine geringere Rolle als die beiden Arten des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen. Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn gipfelt in dem Problem des Güterverkehrs von Schiene und Straße.

VORDRINGEN DES KRAFTVERKEHRS

Mit der Wirtschaftsentwicklung steigt der Verkehrsbedarf. Infolge der Entwicklung des Elektrizitäts- und Gaswesens sowie durch die Anlage von pipe-lines gehen die alten Verkehrsmittel laufend höherer Anteile am gesamten Verkehrsvolumen verlustig. Allein durch die Umwandlung von Kohle in Elektrizität und Gas sind für Schiene und Binnenschiffahrt rd. 12% des Kohlenversandbedarfs verloren gegangen. Bei der zukünftigen Entwicklung des gesamten Elektrizitätswesens wird auch die weitere Elektrifizierung der Bundesbahn zusätzlich beträchtliche Kohlenmengen für den Schienentransport in Fortfall kommen lassen. Insgesamt besteht schon jetzt eine Überkapazität an Transportraum in der Bundesrepublik. Die Verkehrsmittelbestände der Schiene — und der Wasserstraße — sind hinter der rasanten Steigerung aller Arten von Kraftfahrzeugen stark zurückgeblieben. Die Reichsbahn verfügte 1936 im Raum der Bundesrepublik über 362 500 betriebsfähige Eisenbahngüterwagen; am 1. 4. 53 besaß die Bundesbahn nur noch 245 743 betriebsfähige Eisenbahngüterwagen. Demgegenüber stellte sich der gesamte Lastkraftwagenbestand am 1. 7. 36 auf 158 556, am 1. 4. 53 auf 526 110 Lastkraftwagen. Innerhalb dieses Gesamtbestandes wurden 1936 nur 10 340, 1953 jedoch 59 934 Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von 4 t und mehr gezählt. Auch die Zahl der Lastkraftwagenanhänger hat sich im Laufe der Jahre stark erhöht. Im Jahre 1953 ergab sich im Vergleich mit 1936 eine Verminderung der Zahl der betriebsfähigen Güterwagen der Bundesbahn um 32%, dagegen eine Erhöhung der Zahl der Lastkraftwagen insgesamt um 232% und der Lastkraftwagen ab 4 t Nutzlast um 480%. Die Ladegewichtskapazität der betriebsfähigen Eisenbahngüterwagen stellte sich 1936 auf 6 126 000 t, am 1. 4. 53 auf nur 4 178 000 t. Daraus ergibt sich eine prozentuale Verminderung um 32%. Die Nutzlastkapazität der Lastkraftwagen betrug im Jahre 1936 246 900 t (davon

50 900 t für Lastkraftwagen ab 4 t Nutzlast), am 1. 7. 52 819 900 t (davon 270 200 t für Lastkraftwagen ab 4 t Nutzlast). Die Nutzlastkapazität der Lastkraftwagen war demnach im Jahre 1952 um 232 % höher als 1936. Bei den Lastkraftwagen ab 4 t Nutzlast stellt sich die Erhöhung sogar auf 431 %. Im Bundesgebiet zählte man am 1. 7. 36 31 500 Reisezugwagen der Reichsbahn gegenüber 9 626 Omnibussen; am 1. 4. 53 war die Zahl der Reisezugwagen auf 20 671 Einheiten oder um 34 % gesunken, die Zahl der Omnibusse auf 20 932 Einheiten oder um 117 % gestiegen. Die Streckenlänge der Reichsbahn betrug im Jahre 1936 im Bundesgebiet 30 565 km, die Linienlänge der Omnibusse im Jahre 1937 59 900 km; am 1. 4. 53 stand eine Streckenlänge der Bundesbahn im Bundesgebiet von 30 492 km einer Linienlänge der Omnibusse von 210 576 km gegenüber. Die Streckenlänge der Bundesbahn war im Jahre 1953 gegenüber 1936 um 0,2 % geringer, die Linienlänge der Omnibusse gegenüber 1937 dagegen um 251,5 % höher. Es ist sehr fraglich, ob die Steigerung der Zahl der Lastkraftwagen und der Lastkraftwagenanhänger sowie auch der Omnibusse in diesem Umfang wirklich echt durch neue Verkehrsbedürfnisse geboten ist. Die überhöhte Zahl von Lastkraftwagen und Anhängern drängt naturgemäß nach Auslastung und nach Jahresleistungen, die ausreichen, die Abschreibung der Wagenanschaffung zu ermöglichen und außerdem noch einen genügenden Unternehmensgewinn zu erbringen. Der Werknah- und der

Werkfernverkehr haben sich in besonders großem Umfang, vor allem bei den hochwertigen Gütern, von der Schiene abgewandt und sind zur Verkehrsbedienung durch eigene Lastzüge übergegangen. Aus der Diskrepanz zwischen dem Überangebot von Transportraum und dem zu geringen Verkehrsbedarf resultieren die Wettbewerbsauseinandersetzungen zwischen der Schiene und der Binnenschifffahrt auf der einen Seite und dem Kraftverkehr auf der anderen Seite. Für Schiene und Binnenschifffahrt fällt schwerwiegend ins Gewicht, daß sie im Gegensatz zum Kraftverkehr nicht nur über zu wenig Fahrzeuge verfügen, sondern daß diese Fahrzeuge auch in hohem Grade überaltert sind, während dem Kraftverkehr im großen und ganzen moderne Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

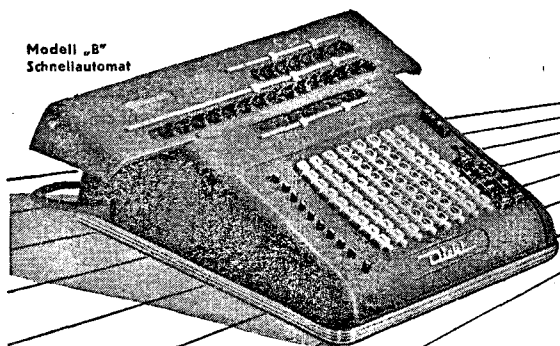
SELBSTKOSTEN UND TARIFSYSTEM

Hauptursache des überspitzten Wettbewerbs im Güterverkehr von Schiene und Straße sind die besonders problematischen Zusammenhänge von Verkehrskosten und Tarifen. Neutrale und sehr gründliche Untersuchungen der Verkehrs- und Betriebswissenschaft haben erwiesen, daß das Schwergewicht der Bahnkosten im Güterverkehr eindeutig in der Transportvorbereitung und -abwicklung liegt. Die Vorbereitungs- und Ablaufkosten betragen durchschnittlich 63 % der gesamten Kosten, nur 37 % entfallen auf die Bewältigung der Transportstrecke. Beim Lastkraftwagengüterverkehr liegt der Kostenschwerpunkt eindeutig in den



Rechenmüde?

Modell „B“
Schnellautomat



Mit ihr rechnen Sie bequem, schnell und zuverlässig.
Durch den besonders leichten und niedrigen Tastendruck werden Ermüdungen auch bei längerer Bedienung der Maschine ausgeschaltet. Die übersichtliche Anordnung der Funktionstasten ermöglicht ein rasches und sicheres Steuern der Maschine mit einer Hand. Sie meistert durch den vollautomatischen Divisionsablauf mühelos auch die schwierigste Rechenoperation.

Lassen Sie sich diese Rechenmaschine unverbindlich von unserem Kundendienst vorführen, Prospekte erhalten Sie gerne von der

**HEINRICH DIEHL G. M. B. H. RECHENMASCHINENFABRIK
NURNBERG · STEPHANSTRASSE 49 · SAMMELRUF: 49 11**

Kosten für die Bewältigung der Fahrstrecke. Während bei der Bahn das Verhältnis von Vorbereitungs- und Ablaufkosten zur Versandweite die Grundkomponente des Kostengefüges bildet, resultiert aus der Kostenstruktur des Lastkraftwagengüterverkehrs eine nur schwache, kaum nennenswerte Abhängigkeit der spezifischen Kosten von der Versandweite. Bei beiden Verkehrsarten wirken sich in unterschiedlichem Ausmaß die Auslastung, der Behängungsgrad und die Jahresfahrleistung aus. Die durchschnittlichen Bahnbetriebskosten für Transporte in einer Wagenladungsgruppe oder im geschlossenen Zug liegen unerreichbar tief unter den Bestkosten des Güterkraftverkehrs. Der kostentechnisch begründete Wettbewerb kann auch bei einer weiteren schnellen Fortentwicklung der Lastkraftwagen und der Organisationsformen der Lastkraftwagenverkehrsunternehmen in absehbarer Zeit nicht weit über die gegenwärtige Obergrenze der Kosten-Kosten-Schnittpunkte hinausgehen.

Dieses Ergebnis muß überraschen, weil der Wettbewerb sich keineswegs nur innerhalb der durch die Kosten-Kosten-Schnittpunkte begrenzten Versandweiten abspielt. Er hat sich vielmehr auf Entfernungen von 800 km und mehr ausgedehnt. Dieser Wettbewerb kann nicht mehr kostenbegründet sein. Seine Ursachen liegen schwerpunktmäßig im Beförderungstarif. Es ergeben sich schwere volkswirtschaftliche Belastungen aus der Tatsache, daß der Lastkraftwagenfernverkehr mit seiner ganz anderen Kostenstruktur an das Eisenbahntarifsysteem gebunden worden ist. Die hohen Tarifeinnahmen der oberen Tarifklassen wurden bei der Bundesbahn früher in starkem Grade dazu verwendet, Kostenunterdeckungen bei Transporten, die aus volkswirtschaftlichen Gründen verbilligt durchgeführt werden müssen, auszugleichen. Bei der Bundesbahn dienen die hohen Frachtereinnahmen aus dem Verkehr auf den Hauptstrecken dazu, einen Ausgleich für die nicht immer erzielbare volle Kostendeckung des Verkehrs auf den Nebenstrecken sicherzustellen. Der Lastkraftwagenverkehr verwendet die Übererlöse, die ihm infolge seiner dispositionellen Freiheit in der Auswahl der Güter und in der Koppelung der Transporte zufallen, nicht zum Ausgleich von Kostenunterdeckungen im Straßengüterverkehr auf verkehrsschwachen Strecken, er benutzt diese Übererlöse vielmehr, um seine Konkurrenzgrenze gegenüber der Bundesbahn über die Kosten-Kosten-Schnittpunkte, unter Umständen auch über die Kosten-Tarif-Schnittpunkte hinaus auszudehnen. Die Übererlöse erzielt er sowohl aus der bevorzugten Beförderung hochwertiger Güter als auch aus der Koppelung von Transporten, durch die er sich die hohen Erlöse kurzer oder mittlerer Strecken sichert.

Die Kostendynamik im Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern, die durch sich aufhebende oder widersprechende wirtschaftspolitische und fiskalische Entscheidungen zu immer neuen Verkrampfungen führte, vollzog sich auf dem Boden jener merkwürdigen Zuordnung der beiden Verkehrsarten zum gleichen Tarifsysteem. Die Bahn hat mit der Betriebs- und Beförderungspflicht eine hoch zu veranschlagende Festkostenbelastung zu tragen; die sich auf diesen Pflich-

ten gründet. Es verbleibt ihr auch die negative Transportauslese jener Güter, die der Lastkraftwagen nicht befördern kann oder nicht befördern will. Die Anwendung des Bundesbahntarifs auf die Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs wirkt sich in Form einer steigenden Differentialrente aus, der keine echte volkswirtschaftliche Leistung gegenübersteht. Die Übertragung des Bahntarifs auf die Leistungen des Fernlastverkehrs bei fehlenden gleichen Grundvoraussetzungen — u. a. keine Betriebs- und Beförderungspflicht — hat dem Lastkraftwagen bei seiner von der Bahn stark abweichenden Kostenstruktur zwangsläufig fließende Wettbewerbsgrenzen gesetzt, da es ihm freigestellt ist, eine Auswahl des Beförderungsgutes, des Beförderungszeitpunkts und der Verkehrsbeziehung zu treffen. Der Wettbewerb, der sich auf diese unterschiedlichen Ausgangsgrundlagen der beiden Verkehrsträger stützt, ist kein echter Leistungswettbewerb im volkswirtschaftlichen Sinne mehr. Durch die Berechtigung des Fernlastverkehrs zur Auswahl der vorteilhaftesten Umstände hat er sich einen Vorsprung verschafft, während der Bahn eine Belastung auferlegt ist, die zu unterschiedlichen volkswirtschaftlichen Leistungen führt. Lastkraftwagenfernverkehr und Eisenbahn konkurrieren zwar noch in der einzelnen privatwirtschaftlichen Leistung, nicht aber mehr in der volkswirtschaftlichen Leistung. Der Grundgedanke der Marktwirtschaft — ein echter Leistungswettbewerb — ist unter den derzeitigen Umständen nicht verwirklicht. Ziel der Verkehrspolitik muß es sein, dem Fernlastverkehr Verpflichtungen aufzuerlegen, die in angemessenem Verhältnis zu der ihm im volkswirtschaftlichen Sinne unberechtigt zufließenden Differentialrente stehen. Es stellt sich zunächst die Frage, ob die angemessene Gleichgestaltung der Wettbewerbsvoraussetzungen durch die Änderung des Tarifsystems erreicht werden kann.

SONDERBELASTUNG DER BUNDESBAHN

Ein besonders bedeutsames Problem im Wettbewerb zwischen Schiene und Straße ist die Vorbelastung der Bundesbahn durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und betriebsfremde Lasten. Durch die Betriebs- und Beförderungspflicht, den Zwang zur Haltung einer Transportreserve, durch den Tarifzwang, durch den sozial begünstigten Personenverkehr u. a. m. sind der Bundesbahn Belastungen auferlegt worden, von denen die übrigen Verkehrsträger mehr oder minder völlig frei sind. Es ist heute noch nicht möglich, den Gesamtbelastungsbetrag für diese Posten zuverlässig anzugeben. Die Verkehrsministerkonferenz in Dortmund hat einen besonderen Sachverständigenausschuß damit beauftragt, den Gesamtbelastungsbetrag und die einzelnen Positionen genau festzustellen. Schon heute aber kann gesagt werden, daß dieser Betrag zwischen 500 Mill. und fast 1 Mrd. DM jährlich liegt.

Es ist bekannt, daß der Kraftverkehr vorerst noch nicht gewillt ist, den Umfang der gesamten Sonderbelastung der Bundesbahn eindeutig anzuerkennen. Wohl hat der Kraftverkehr sich dahin ausgesprochen, daß die betriebsfremden Lasten auf den Bund übernommen werden sollten. Was im einzelnen über das

Problem der Ausgleichsgabe zu sagen ist, hat der Verfasser in seiner Abhandlung „Die gemeinwirtschaftlichen und betriebsfremden Lasten der Deutschen Bundesbahn und die Frage einer Ausgleichsabgabe“ niedergelegt. Es besteht kein Zweifel, daß die deutsche Verkehrspolitik auch das Ausgleichsproblem im Verkehr lösen müssen, wenn die Verkehrskrise behoben werden soll.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Bundesbahn die Kosten für ihre Fahrbahn selbst trägt, ist auch von erheblicher Bedeutung die noch immer strittige Frage, ob der schwere Lastkraftwagenverkehr hinreichend zu den von ihm verursachten Straßenkosten herangezogen wird. Besondere Untersuchungen, die hierzu von neutraler, sachverständiger Seite ausgeführt worden sind, haben zu dem Ergebnis geführt, daß bisher von einer angemessenen Heranziehung der schweren Lastkraftwagen und Lastkraftwagenanhänger zu den für die Deckung der Straßenbau- und -instandhaltungskosten bestehenden Steuern und Abgaben nicht gesprochen werden kann.

Weit mehr als andere Eisenbahnverwaltungen hat die Deutsche Bundesbahn unter den Folgen des letzten Krieges zu leiden gehabt. Die Auswirkungen des Krieges auf die baulichen Anlagen zeigen sich außer in Beschädigungen und Zerstörungen in einer außerordentlichen Überalterung durch die seit 1936 unterlassenen Ersatzbeschaffungen. Obwohl auch schon in den ersten Nachkriegsjahren Erhebliches für den Wiederaufbau getan worden ist, lag die Höhe der Wiederherstellungskosten (Wiederaufbau und Nachholbedarf zusammen) zum Zeitpunkt der Währungsreform bei über 5 Mrd. DM. Während in allen anderen europäischen Ländern die Regierungen für die Wiederherstellung der Bahnanlagen aufgekommen sind, ist im Bundesgebiet diese Aufgabe der Bundesbahn selbst überlassen worden. Zwar konnten die noch aufzuwendenden Kosten für den Wiederaufbau bei einer entsprechenden Investitionsverschuldung seit der Währungsreform um etwa 1,4 Mrd. DM verringert werden. Der Nachholbedarf hat jedoch seit Mitte 1948 sogar noch geringfügig zugenommen und nun eine Höhe von rd. 3 Mrd. DM erreicht. Bei einer Gesamtverschuldung in Höhe von rd. 2 Mrd. DM und einem Zeitwert des Bundesbahnvermögens von 12,5 Mrd. DM sind für die Beseitigung der vorhandenen Kriegsfolgen noch Mittel in Höhe von über 4 Mrd. DM aufzubringen. Die Bundesbahn wird dazu niemals aus eigenen Kräften in der Lage sein. Die bahnfremden Lasten und die Auswirkungen des letzten Krieges sind damit die Hauptgewichte, die die Bundesbahn in dem mit wachsender Überkapazität immer schärfer werdenden Wettbewerb besonders belasten.

Der Bundesverkehrsminister hat Anfang Mai 1953 dem Bundeskabinett über die finanzielle Lage der Bundesbahn berichtet. Durch ein beträchtliches Absinken des Verkehrsvolumens auf der einen und durch Erhöhung der Sach- und Personalkosten auf der anderen Seite hat sich die finanzielle Lage neuerdings erheblich verschlechtert. Die Entwicklung hat nicht nur dazu geführt, daß das Jahr 1952 der Bundesbahn einen Verlust von 140 Mill. DM gebracht hat, sondern es ist

darüber hinaus zu befürchten, daß das laufende Jahr einen Kassenfehlbetrag von rund 450 Mill. DM ergeben wird, vor allem durch die weiter steigenden Personal- und Sachkosten.

TARIFSENKUNG ODER BELASTUNGSAusGLEICH

Die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten haben eine Ermäßigung der Tarife bei der Tarifklasse A um 20 %, bei B um 16 %, bei C um 13 % und bei D um 10 % vorgeschlagen, während die unteren Tarifklassen E bis G ebenso wie die Entfernungsstaffel unverändert bleiben sollen. Das Bundeskabinett hat inzwischen diesen Vorschlägen zugestimmt. Zweitens soll der „Knick“ in der Besteuerung von Nutzfahrzeugen, bei Fahrzeugen über 2,4 t, von welchem Gewicht ab die Steuer nicht mehr proportional, sondern abgeflacht berechnet wird, fortfallen. Weiter ist beabsichtigt, auch die steuerliche Bevorzugung der Anhänger fortfallen zu lassen. Die Beförderungsteuer soll auf den Güternahverkehr und den Werknahverkehr, eventuell sogar auf die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr ausgedehnt werden. Die Beschlußfassung über die Vorschläge wird wahrscheinlich erst nach dem Zusammentreten des neuen Bundestages erfolgen. Es gibt noch eine Anzahl weiterer Forderungen, auf deren Ausführung im einzelnen aus Raumgründen verzichtet werden muß.

Die weitaus schwerwiegendste Maßnahme ist die Senkung der oberen Tarifklassen. Bei dieser Maßnahme geht man von der Tatsache aus, daß mit dem Kraftwagen sowohl im gewerblichen Güterfernverkehr als auch im Werkfernverkehr verhältnismäßig weit mehr höher tarifierende Güter befördert werden als auf der Schiene. Aus dem Unterschied zwischen den Selbstkosten des Lastkraftwagenverkehrs und den Einnahmen aus der Beförderung höher tarifierender Güter hat der Lastkraftwagenverkehr bisher jahrelang eine hohe Differentialrente bezogen, die es ihm ermöglichte, in steigendem Umfang unter seinen Selbstkosten liegende Transporte in den untersten Tarifklassen durchzuführen. Als Endergebnis erhofft man bei der Bundesbahn eine Stornierung der bisherigen Abwanderungsbewegung von der Schiene auf die Straße, vielleicht sogar eine Rückgewinnung von Gütern auf die Schiene. Die aus der Rückgewinnung entstehenden Mehreinnahmen sollen die durch die Abtarifierung entstehenden Mindereinnahmen nicht nur aufwiegen, sondern darüber hinaus noch einen ins Gewicht fallenden Gewinn ergeben. Es besteht kein Zweifel, daß die Bundesbahn ihre gegenwärtigen Forderungen lediglich aus der Notlage heraus gestellt hat, in die sie in erster Linie durch Versäumnisse der deutschen Verkehrspolitik geraten ist. Die Bundesbahn wird von allen Seiten kritisiert, teils zu Recht, teils zu Unrecht. Beabsichtigt die Bahn, gewisse Gütertarife zu senken, so erhebt der Kraftverkehr Protest. Will sie sich von den politischen Lasten befreien, ist der Bundesfinanzminister nicht bereit, sie ihr abzunehmen. Wollte die Bundesbahn versuchen, bestimmte unter den Kosten liegende Tarife zu erhöhen, würde sie überall auf Widerstand stoßen. Wenn man schon an dem gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem festhält, an einem System

also, das die Bahn zwingt, auch unrentable Strecken zu befahren und viele Verkehrsleistungen zu niedrigen Ausnahmetarifen zu vollbringen, dann muß man entweder der Bahn die notwendige finanzielle Unterstützung gewähren oder dem Verkehrsschwund bei den rentableren Transporten entgegenwirken.

Im § 4 des Bundesbahngesetzes wird die Bahn verpflichtet, unter Voranstellung der volkswirtschaftlichen Erfordernisse ihren Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Es besteht kein Zweifel, daß die Bahn bemüht ist, dieser ihr im § 4 gestellten Doppelfunktion gerecht zu werden. Aber man hat der Bahn bisher kaum die Möglichkeit gegeben, wirklich nach kaufmännischen Grundsätzen arbeiten zu können. Die Krise unseres Verkehrswesens hätte verhindert werden können. Aber man hat den Verkehr in der amtlichen Verkehrspolitik mehr oder minder sich selbst überlassen. Erst die Zukunft kann lehren, ob der Weg, die oberen Tarifklassen im Güterverkehr so stark zu senken, wie dies vorgeschlagen wird, auf die Dauer der richtige ist. Der Kraftverkehr bestreitet das, und ebenso lautet im allgemeinen die Stellungnahme der Wirtschaft ablehnend. Zweifellos wird durch die jetzt geplanten Maßnahmen das gemeinwirtschaftliche Tarifsysteem angetastet. Aber alle früheren Vorschläge, wie man der Bundesbahn wirklich helfen könnte, ohne die gemeinwirtschaftlichen Tarife aufzugeben, sind bisher ohne Widerhall geblieben. Es sei nur daran erinnert, daß z. B. von Nordrhein-Westfalen aus mit allem Ernst versucht worden ist, ein Ausgleichssystem im Verkehrswesen zu entwickeln, das auf die Tatsache Rücksicht nimmt, daß die Bundesbahn mit hohen betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belastet ist. Die Verkehrsministerkonferenz in Dortmund hat die Tragweite dieses Sonderproblems durchaus erkannt, aber die Arbeiten des Sachverständigenausschusses sind erst vor einigen Wochen angelaufen, und es ist keineswegs abzusehen, mit welchem Ergebnis sie zu Ende geführt werden.

Die Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik sind äußerst kompliziert geworden, man kann sie mit Patentlösungen nicht sofort in Ordnung bringen. Wenn man dem Güterfernverkehr, insbesondere dem Werkverkehr, weiter wie bisher die Möglichkeit gibt, ins Ungemessene zu wachsen, daneben aber der Bundesbahn ein gemeinwirtschaftliches Tarifsysteem aufzwingt, ihr nicht den für ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten erforderlichen Ausgleich gewährt, aber gleichzeitig erwartet, daß die Bahn, mit Milliardenbeträgen an Kriegsschäden und Nachholkosten belastet, ohne Fehlbeträge fertig wird, so ist das ein Ansinnen, das an die Frage nach der Quadratur des Zirkels anschließt.

Man kann die Bundesbahn, die vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus durch keinen anderen Verkehrsträger ersetzt werden kann, nicht verfallen lassen. Würde man dies zulassen, so würden sich daraus schwerste wirtschaftliche und soziale Schäden für die gesamte Bundesrepublik ergeben. Auf Grund der ungleichen Wettbewerbsvoraussetzungen ist eine Überkapazität im Verkehrswesen entstanden, die sogar noch zuzunehmen droht. Obwohl die deutsche Volks-

wirtschaft überaus arm ist, leistet sie sich den Luxus, immer mehr Geld für die Ausweitung des Verkehrswesens aufzuwenden. Es ergeben sich steigende Anforderungen in Form von Steuern für den Straßenbau und für Fehlbeträge der Bundesbahn sowie in der Form von Mindersteuereingängen, die dadurch bedingt sind, daß der Werkverkehr als „Betriebsausgabe“ volkswirtschaftlich falsch finanziert wird. Die Diskrepanz zwischen der Zahl der im Verkehr auftretenden Kraftfahrzeuge aller Art und der Zahl und Art der Straßen wird immer größer. Die absolute Zahl der Straßenverkehrsunfälle, der Verletzten und Getöteten steigt von Monat zu Monat scharf an.

Es ist der deutschen Verkehrspolitik bisher nicht gelungen, die von Jahr zu Jahr stärker wachsenden Spannungen im Verkehrswesen zu mildern. Im Gegenteil, sie nehmen zu. Durch die Ablösung des ersten Bundestages wird wiederum eine lange Zeit vergehen, bis der Bundesminister für Verkehr Gelegenheit haben wird, der deutschen Verkehrspolitik einen ausgeprägteren Akzent zu verleihen. Bis dahin kann die Bundesbahn nicht mehr warten. Die Sofortmaßnahmen, die jetzt zur Diskussion stehen, sind, wie nochmals betont sei, nur aus der gegenwärtigen Situation heraus zu erklären und dann allerdings — wenigstens im großen und ganzen — zu bejahen.

Mit der jetzt zur Diskussion stehenden Tarifsenkung wird eine gewisse Annäherung des Tarifsystems an die Selbstkosten erfolgen. Die Bundesbahn hat eindeutig erklärt, daß sie am gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem, d. h. an der Wertstaffel und der Entfernungsstaffel festhalten will. Sie hat eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie einer Wiederherstellung der alten Tarifspannen keine Schwierigkeiten in den Weg legen will, wenn ihr auf einem anderen Wege der erforderliche Ausgleich gewährt wird. Es besteht kein Zweifel, daß eine weitere Zusammendrängung der Spannen zwischen den einzelnen Tarifklassen, vorwiegend unter Anhebung der unteren Tarifklassen, die Standortstruktur der deutschen Wirtschaft vor eine Zerreißprobe stellen würde. Ohne staatliche Lenkung ist die Wiederherstellung der Ordnung im Verkehr nicht gewährleistet, nicht einmal die Erhaltung des gegenwärtigen Grades an Ordnung, der allerdings längst nicht mehr ausreicht. Noch immer besteht die Möglichkeit, sich auf die wirklichen Zusammenhänge im Verkehrswesen zu besinnen. Trotz der jetzt erfolgenden Senkung der oberen Tarifklassen kann noch immer die volle Wiederherstellung des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems erwartet werden, wenn es gelingt, an die Stelle dieser Notlösungen ein Ausgleichssystem zu setzen. Die Wirkungen, die sich aus den jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen für den gewerblichen Güterkraftverkehr und den Werkgüterkraftverkehr ergeben, werden wahrscheinlich beträchtlich über das hinausgehen, was der Güterverkehr der Straße in dem angestrebten Ausgleichssystem an Opfern hätte bringen müssen. Noch ist es Zeit, sich auf das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen zu besinnen und damit Lösungen zu ermöglichen, die für die einzelnen Glieder des Verkehrswesens und für die gesamte Volkswirtschaft tragbar sind.