

Ziegler, Othmar

Article — Digitized Version

Das Verhältnis von wirtschaftlichen und ausserwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Ziegler, Othmar (1955) : Das Verhältnis von wirtschaftlichen und ausserwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 10, pp. 565-572

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132164>

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.

VERKEHRSORDNUNG UND MARKTWIRTSCHAFT

Der in verkehrswissenschaftlichen Kreisen gut bekannte Dr. Ziegler versucht in der folgenden interessanten Kontroverse zu dem in Heft 5/1955 erschienenen Aufsatz von Prof. Dr. Berkenkopf über „Verkehrsordnung und Marktwirtschaft“ den Nachweis zu erbringen, daß die in dieser Abhandlung gewonnenen Erkenntnisse durch eine Gleichgewichtsverschiebung in der Bewertung der wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben beeinflusst sind. Er glaubt den Grund dieser Gleichgewichtsverlagerung darin zu sehen, daß der Autor seinen Ausgangspunkt von den Verkehrsverhältnissen der Eisenbahn genommen hat und diesen im Rahmen des Gesamtverkehrs ein zu starkes Gewicht verleiht. Wir glauben, daß es unsere Leser interessieren wird, diese Gedankengänge von einem entgegengesetzten Blickpunkt aus zu verfolgen. Herr Prof. Berkenkopf war so freundlich, uns eine abschließende Stellungnahme zu diesen kritischen Ausführungen Herrn Dr. Zieglers zur Verfügung zu stellen, die wir im Anschluß an den vorliegenden Beitrag veröffentlichen.

Das Verhältnis von wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben

Dr. Dr. Othmar Ziegler, Frankfurt/M.

Der Aufsatz Professor Berkenkopfs ist ein interessanter Versuch, die Verkehrsordnung unter dem Gesichtswinkel der Marktwirtschaft zu untersuchen. Gegen seinen Aufsatz müssen jedoch zwei prinzipielle Einwendungen gemacht werden:

1. Professor Berkenkopf befaßt sich vornehmlich mit den negativen Seiten, z. B. dem marktwidrigen Verhalten des Verkehrs, den außerwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben und der staatlichen Tarifbeeinflussung, und nur in einem kurzen Schlußabsatz behandelt er die positive Seite, nämlich die staatliche Verkehrsordnung.

Wenn man den Verkehr und sein Verhalten in der Marktwirtschaft wissenschaftlich beleuchten will, so sollten m. E. die außerwirtschaftlichen Verkehrsaufgaben wohl erwähnt werden, jedoch nicht den Hauptinhalt der Untersuchung bilden.

2. Professor Berkenkopf behandelt das Thema vornehmlich von der Sicht der Eisenbahn her.

Es ist bekannt, daß die Bundesbahnverwaltung zur Begründung ihrer Verkehrs- und Tarifpolitik immer wieder mit einer erstaunlichen Hartnäckigkeit die außerwirtschaftlichen Aufgaben in den Vordergrund zu rücken bestrebt ist. Darum ist es bedauerlich, daß der Aufsatz des bedeutenden Verkehrswissenschaftlers Professor Berkenkopf sich vornehmlich diese Ansicht zum Ausgangspunkt seiner Untersuchung machte und nicht auch die Argumente der sonstigen Verkehrsbetriebe, vor allem des Straßenverkehrs, vergleichend heranzog, um auf diese Weise zu einer Synthese zu gelangen. Deshalb schien es dem Verfasser dieser Zeilen notwendig, in der Folge auch den Standpunkt der Nichteisenbahnverkehre entsprechend zur Diskussion zu stellen. Das ist unerlässlich, um

möglichst die Objektivität zu erreichen, die wirtschaftswissenschaftlichen Untersuchungen zugrunde gelegt werden soll.¹⁾

Auf Unterschiede in der Methode der anzuwendenden Wirtschaftspolitik, um das erstrebte Ziel eines vollkommenen und marktgerechten Verkehrsdienstes zu erreichen, wird im Schlußabsatz noch eingegangen werden. Jedermann, der sich mit Wirtschaftspolitik befaßt, weiß die überragende Bedeutung des Eisenbahnverkehrs zu schätzen, dessen klagloses Funktionieren im vitalen Interesse der sozialen Gemeinschaft und damit auch des Wirtschaftslebens liegt und für eine noch nicht absehbare Zukunft liegen wird.

DER BEGRIFF DER MARKTWIRTSCHAFT

Die von Professor Berkenkopf angewandte Terminologie scheint m. E. auch nicht immer glücklich gewählt zu sein. Er spricht einleitend von einer „freien unregulierten Marktwirtschaft“, die er in Gegensatz zum „irgendwie regulierten Markt“ zu bringen versucht. Marktwirtschaft aber, wie jede andere Wirtschaft, heißt doch implizite planmäßiger Umgang mit Bedarfsdeckungsgütern. Am Markt wird der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage nach diesen Gütern im Rahmen einer feststehenden Ordnung durch das Medium des Preises reguliert. Bekanntlich gab es schon in der Antike Marktregulative, aufgestellt von den Marktbehörden, wie z. B. den Aedilen in Rom. Im Mittelalter entstanden unsere Stadtrechte, welche Märkte ansetzten, ordneten, gelegentlich Stapelzwang für fremde Kaufleute einführten, und schließlich begannen seit dem 17. Jahrhun-

¹⁾ Vgl. Max Weber: „Die ‚Objektivität‘ sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis“, im Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Bd. XIX (1904).

dert sich die Großmärkte der Börsen mit ihren vielfältigen Usancen durchzusetzen. Als einziger „ungeordneter“ Markt ist wohl heute nur der „Schwarzmarkt“ anzusehen; dessen Verhältnis aber zum Verkehrswesen zu untersuchen, hat sich Professor Berkenkopf offensichtlich nicht zur Aufgabe gestellt.

Die freie Marktwirtschaft, wie sie von den Vorkämpfern der liberalen — und neuerlich der sozialen — Marktordnung verstanden wird, will das Eingreifen des Staates in den Mechanismus der Preisbildung verhindert sehen, weil seine dirigistischen Maßnahmen die Angebots- und Nachfrageseite unnatürlich entstellen und dadurch den ordentlichen Markt funktionsunfähig machen. Die verantwortlichen Wirtschaftspolitiker in allen fortschrittlichen und besonders in den hochindustrialisierten Ländern sehen heute wieder im Fortfall aller den freien Markt behindernden obrigkeitlichen Schranken eine vitale Vorbedingung für das Aufblühen der Wirtschaft.

Auf den freien Märkten und den Börsen werden nicht nur Gelder, Wertpapiere und Waren, sondern auch Verkehrsleistungen gehandelt; daß am Markt der letzteren sich gleichfalls alle Teilnehmer den strengen Regeln und Bedingungen unterwerfen müssen, beweist z. B. der zum Teil althergebrachte Wortlaut der Konnossemente. Jeder Besucher einer Schifffahrtsbörse — z. B. der Baltic-Exchange in London — weiß, daß die Preisbildung im Rahmen strikt geregelter Usancen nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen des freien Marktes erfolgt. Auch in Deutschland ist die grundsätzliche Freiheit des Marktes bereits in der Gewerbeordnung von 1869 festgelegt worden. Erst die beiden letzten Weltkriege haben zu anhaltenden staatlichen Eingriffen in den Mechanismus des Marktes geführt und so der wirtschaftsfremden Bürokratie einen Einfluß eingeräumt, der im Zuge der Entwicklung weit über ihr fachliches Können und die ursprünglich meist begrenzte Kompetenz hinausging. Die alte Weisheit, daß die bessere Regierung immer jene ist, welche weniger „regiert“, ist eine Erfahrungstatsache, die heute gültiger ist als je zuvor.

Die Bezeichnung des freien Marktsystems als „ungeordnet“ hat in den letzten Jahren eine leicht demagogische Färbung bekommen, ebenso wie die vielgelästerte, aber durchaus mißverständene Maxime des „laissez-faire“. Viele nichtdenkende, von jedem Schlagwort faszinierte, mit der Wirtschaftsgeschichte nicht vertraute Mitbürger haben sich einreden lassen, daß „laissez-faire“ eine Art von Anarchie oder zumindest ein willenloses Laufenlassen der Dinge bedeute.²⁾

DAS PROBLEM DER VERKEHRSWEGE

Die Verkehrsleistungen innerhalb der wirtschaftlichen Sphäre sind so komplex, daß sie niemals restlos aus dem gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang herausgeschält und abstrakt untersucht werden können.

²⁾ Turgot schrieb in seiner Eulogie für den 1759 verstorbenen Le Gandre, daß dieser in einer Debatte dem französischen Kanzler Colbert zurief: „Laissez-nous faire“, d. h. „Lassen Sie uns diese Sachen in Ordnung bringen“. Die französische Biographie Universelle schreibt die erwähnte Maxime dem Marquis d'Argenson zu. Es handelt sich um eine Frage Colberts, wie man den Handel am besten staatlich fördern könne.

Professor Berkenkopf stellt als marktwidrigen Faktor entscheidender Art die Frage der „Verkehrswege und Stationen des Verkehrs“ heraus, die „bei den meisten Verkehrsmitteln (mit überwiegender Ausnahme der Eisenbahnen) von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt“ werden. Das trifft aber für deutsche Verhältnisse, auf die seine Untersuchung gemünzt ist, nicht so ohne weiteres zu. Um das Jahr 1850 — damals gab es im ganzen späteren Reichsgebiet nur etwa 3000 Meilen Schienenwege — begannen die Eisenbahnen zu florieren. Die deutschen Staatsregierungen zeigten ein starkes Begehren, diese gewinnbringenden Unternehmungen für den Fiskus zu erwerben. Ideologisch waren sie überdies von Lists richtiger Forderung nach Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnsystems überzeugt. Preußen erließ ein Eisenbahnsteuer-Gesetz im Jahre 1853, in dessen Begründung offen zugegeben wurde, daß die erhöhte Eisenbahnbesteuerung dem Staat die Mittel sichern solle, die Anteile an den privaten Eisenbahnen zu erwerben. Die Staaten Preußen, Sachsen und Bayern wurden in der Folge auch die Besitzer der wichtigsten Eisenbahnlinien, und erst von dieser Zeit her stammt der großzügige Ausbau des Eisenbahnnetzes, und zwar aus staatlichen Mitteln. Die Überschüsse der Eisenbahnverwaltungen (und später auch der Reichsbahn in vielen verschiedenen Rechtsformen) flossen den Staats- und Reichskassen zu; sie hatten solcherart einen beachtlichen Einfluß auf das Budget und damit auf die Steuerpolitik als Ganzes gewonnen. Wir müssen deshalb bei der Untersuchung des deutschen Verkehrsproblems von der Tatsache ausgehen, daß die heutige Bundesbahn ihre Verkehrsanlagen ebenso aus Steuergeldern der Öffentlichkeit „erbt“ hat, wie der Kraftverkehr die Straße. Bei Betrachtung der beiden Verkehrswege Schiene und Straße darf auch nicht vergessen werden, daß der Schienenweg streng monopolistisch, d. h. von einer einzigen Verkehrsverwaltung benutzt wird; die Straße hingegen dient neben dem Kraftverkehr auch noch den Pferdefuhrwerken, Fahrrädern, Karren, und nicht zuletzt allen Fußgängern, also der gesamten Bevölkerung. Ja, selbst die Eisenbahnverwaltungen benutzen die Straße in zunehmendem Maße. Der Kraftverkehr besorgt die zeitgemäße Zu- und Abfuhr von Passagieren und Gütern für alle übrigen Verkehrszweige. Eine bedeutende Zahl eisenbahneigener oder im Auftrag der Eisenbahn fahrender Motorfahrzeuge belebt die Straße. Die großen Kuhlemayer-Roller (zur Beförderung von beladenen und leeren Güterwagen auf der Straße) sind nicht nur bedeutend schwerer und unbeweglicher als jeder Zug des gewerblichen Güterkraftverkehrs, sondern sie zerstören auch die Straßendecken in einer Art, in der ihnen nur die schweren Militärpanzer gleichkommen dürften. Außerdem betreibt die Bundespost z. Z. mit etwa 3700 Autobussen und einem Vielfachen an Motorfahrzeugen jeder Art einen regen Straßenverkehr. Des weiteren darf bei Betrachtung der Frage der Verkehrswege nicht außer acht gelassen werden, daß die Bundesbahn seit 1945 weit mehr Schienenstrecken stillgelegt hat, als von ihr neu erbaut worden sind. Auf der Schiene hat auch

die Zahl der Zugmaschinen und Fahrzeuge ständig abgenommen. Bei einer Eisenbahnfahrt durch das Bundesgebiet wird augenfällig, daß trotz des allgemein stürmischen Wirtschaftsaufschwunges überall zahlreiche tote, mit Gras überwucherte Gleise und halbverlassene riesige Rangierflächen mit allen Einrichtungen zu sehen sind. Über den Umfang der Schäden allein durch Rostfraß, den diese stillgelegten Eisenbahnanlagen erleiden, gibt es leider keine genauen Zahlen. Ebenso wenig existiert eine wirtschaftliche Berechnung über den Kapital- und Zinsverlust, der durch das Brachliegen oder die unzureichende Benutzung der Bahnanlagen fortlaufend entsteht. In auffälligem Gegensatz zu der großen, von der Eisenbahn nicht genügend genutzten Bodenfläche steht sowohl die beängstigende Knappheit an Autostraßen als auch der Mangel an Boden für die Landwirtschaft, die Industrie, den Siedlungsbau und für die Anlage von Flugplätzen.

VERKEHRSTRÄGER UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHE KOSTEN

Professor Berkenkopf schreibt, daß die „Anlage, Unterhaltung und Verwaltung der Wege und Stationen des Verkehrs schon aus dem Grunde nicht nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen erfolgen kann, weil sie für nichtmarktwirtschaftliche Leistungen des Verkehrs die Voraussetzung bilden, aber auch aus dem Grunde, weil der Beitrag, den diese Anlagen für die wirtschaftlichen Leistungen der Verkehrsträger zur Verfügung stellen, durchweg nicht im Sinne eines marktwirtschaftlichen Verhaltens seitens der Verkehrsträger abgegolten wird“. Diese Ansicht ist im Grunde richtig. Es ist aber auch hier zu bemerken, daß die Schiene nicht allein alle nichtwirtschaftlichen Leistungen zu vollbringen hat. Die öffentlichen Straßen und Wege erfüllen seit geschichtlicher Zeit soziale Dienste, an deren Größe die Eisenbahnen nicht heranreichen können. Erfahrungsgemäß wird die Straße zu außerwirtschaftlichen Leistungen um so stärker in Anspruch genommen, als sich der Straßenverkehr jeglicher Art intensiviert.

Die Schiene leistet außerwirtschaftlichen Dienst in der Beförderung von Personen und Gütern zu ermäßigten Tarifen, von denen sicher ein Großteil unter den Gestehungskosten des Transportaktes liegt. Die Einnahmen aus diesem Eisenbahnverkehr decken aber in den meisten Fällen etwas mehr als die variablen Kosten (etwa 30% der Gesamtkosten) des Transports, und jeder solcher Art vereinnahmte Betrag ist eine Beihilfe zur Deckung der hohen Fixkosten des Eisenbahnbetriebes. Keinen Kostenbeitrag bezieht die Eisenbahn nur von den Freifahrten ihres Personals und den sonstigen Inhabern von Freifahrtgenehmigungen.

Zu den Einnahmen des gewerblichen Kraftverkehrs hingegen tragen nur die Kunden, also ein kleiner Bruchteil der allgemeinen Straßenbenutzer, bei.

Die große Leistung der Schiene als sozialer Ausgleichsfaktor im Personen- und Güterverkehr bleibt — unter den für sie z. Z. geltenden Regulativen und Auflagen — unbestritten und ist allen anderen Verkehrsträgern überlegen. Auf diesen Tatbestand ist ja zum Teil das soziale — und damit auch wirtschaftliche —

Gefüge aufgebaut worden. Nach kommerziellen Grundsätzen aber sind erhebliche Teile dieser Sozialleistungen der Bundesbahn allein nicht zuzumuten. Wenn aus staatspolitischen Gründen ein Verkehrsträger gezwungen wird, Leistungen ohne materielles Äquivalent zu vollbringen, so soll es Sache des Staates sein, für die Deckung eines etwaigen Betriebsdefizits durch budgetäre Maßnahmen zu sorgen.

Professor Berkenkopf behauptet, daß „die von den privaten Verkehrsträgern gezahlten Steuern und Gebühren nicht die Kosten decken, die der Gesamtheit durch Erstellung der Wege erwachsen, auch nicht zu dem Prozentsatz, der auf die Verkehrsnutzung der Wege entfällt“. Diese Behauptung steht in beachtlichem Gegensatz zu den vom gewerblichen (und sonstigen) Kraftverkehr ermittelten Zahlen. Das „Forum der Verkehrsteilnehmer“, das zugegebenermaßen den Kraftverkehr propagiert, nennt z. B. folgende Ziffern für die Ausgaben des Bundes für Autobahnen und Bundesstraßen einerseits und die Anteile an Mineralölzoll-, Mineralölsteuer- und Beförderungssteuereinkommen andererseits (in Mill. DM):³⁾

Jahr	Einnahmen aus den erwähnten Zöllen und Steuern vom Kraftverkehr	Ausgaben des Bundes für Autobahnen und Bundesstraßen
1949/50	187,8	13,4 (ca. 7 %)
1950/51	268,3	196,0 (ca. 73 %)
1951/52	643,3	209,6 (ca. 32 %)
1952	871,8	237,6 (ca. 28 %)
1953	1 109,6	270,0 (ca. 24 %)
1954	1 198,0	270,0 (ca. 22 %)

Wenn man nach der gleichen Quelle auch noch die Ausgaben der Länder und Gemeinden für Straßenbau heranzieht und ihnen wiederum die Einnahmen aus den oben bezeichneten Steuern und Zöllen gegenüberstellt, so ergaben sich seit 1951 bei einer Anlastbarkeit von 70% der Straßenbauausgaben für den Kraftverkehr immerhin Überschüsse, die von 169,7 Mill. DM 1951 bis auf 525,0 Mill. DM 1954 anwachsen.

Es muß auch beim Vergleich der Schiene zur Straße berücksichtigt werden, daß der Kraftverkehr die gesamte Beförderungssteuer (180 Mill. DM im Jahre 1954) an den Fiskus abführen muß, während der Bundesbahn diese Steuern bis zu einem Betrag von jährlich 250 Millionen DM vom Bund gestundet werden. Ob diese gestundeten Beförderungssteuern von der Bundesbahn eines Tages eingefordert werden, bleibt abzuwarten. Dieser Berechnung von Seiten des Kraftverkehrs steht die Behauptung Professor Berkenkopfs gegenüber: „Das gilt für den Luftverkehr und die Binnenschifffahrt, aber auch für den Kraftwagen“. Nun, die Wege im Luftverkehr kosten außer der Anlage und dem Betrieb der Flugplätze sehr wenig. Die Benutzungsgebühren, die die Fluggesellschaften für die Flugplätze und deren Einrichtungen zu entrichten haben, sind recht bedeutend. Über eine Unrentabilität der großen Flugplätze ist noch wenig bekanntgeworden. Ihre volkswirtschaftliche Wichtigkeit steht außer Zweifel, denn über den Flugverkehr zieht einer der hauptsäch-

³⁾ Rundschreiben vom 18. Februar 1955.

lichen Ströme des rentablen Fremdenverkehrs: Fluggäste zählen gewöhnlich zu jenen zahlungskräftigen Fremden, von denen die Zahlungsbilanz des besuchten Landes reichlich profitiert. Eine moderne Verkehrswirtschaft kann des Flugverkehrs ebensowenig entraten wie des Kraftwagens. Das gewaltige Anwachsen des Flugverkehrs, der heute noch sozusagen „in den Kinderschuhen“ steckt, deutet auf eine Entwicklung hin, deren Größe zu erkennen es keiner prophetischen Gaben bedarf.

Wenn Professor Berkenkopf meint, daß die Preise in einem System der Marktwirtschaft auf die Deckung „der volkswirtschaftlichen Kosten des einzelnen Verkehrsaktes“ abgestellt werden müssen, so ist darauf zu erwidern, daß diese Kosten bekanntermaßen nicht nur bei der Preisgestaltung für Dienste, z. B. des Verkehrswesens, sondern auch am Markte der materiellen Güter nicht exakt feststellbar sind. Sie sind viel zu komplex, um auch nur annähernd für einen ganzen Betrieb richtig erfaßt werden zu können; sie liegen deshalb außerhalb der Kontrolle der Parteien des Marktes. Die volkswirtschaftlichen Kosten für jeden „einzelnen“ Transportakt oder für ein bestimmtes Gut jeglicher Art lassen sich nicht einmal vage schätzen! Volkswirtschaftliche Kosten werden aber durch Steuern und Abgaben abgegolten, und diese sind ein nicht unerheblicher Kalkulationsfaktor bei der Preisgestaltung für Güter und Dienste. Daß dem so ist, weiß jedermann, der in der Wirtschaft tätig ist, aus dem Kalkulationsschema jedes geordneten Betriebes. Kein Kontenrahmen enthält bei Aufgliederung der Spesen ein Konto „Volkswirtschaftliche Kosten“.

DAS ANGEBOT AN VERKEHRSLAISTUNGEN

Professor Berkenkopf schreibt weiterhin, daß das Angebot an Verkehrsleistungen im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Wirtschaft unelastisch ist. Gewiß, Dienstleistungen — und dies ist die Aufgabe des Verkehrs — können nicht „auf Lager“ gelegt werden, wie die meisten materiellen Güter. Bei einem ruhigen, gleichmäßigen Wirtschaftsrhythmus ist der Sättigungsgrad an Verkehrsleistungen — besonders für Gütertransporte — bald erreicht. Während im Personenverkehr sehr viele Verkehrsdienstleistungen verlangt werden, die außerhalb der wirtschaftlichen Sphäre liegen — z. B. Urlaubs- oder Vergnügungsreisen aller Art —, nötigt die genaue Kalkulation im Güterverkehr, den Transport auf ein Minimum zu beschränken.

Das Angebot an Verkehrsleistungen war bedeutend unelastischer, als die Schiene noch ein Quasi-Monopol in der Fernbeförderung innehatte. Heute gibt es in der Bundesrepublik nahezu 70 000 Betriebe mit rund 570 000 Güterkraftfahrzeugen allein im gewerblichen Sektor des Güterkraftverkehrs. Daß nun das Angebot doch elastischer geworden ist, gibt Professor Berkenkopf mit seinem Hinweis auf die „inverse Reaktion“ im Lastkraftwagenverkehr selbst zu. Er sagt nämlich, daß bei fallenden Beförderungspreisen versucht wird, die vorhandene Ladekapazität soweit wie möglich auszunutzen. Das erhöhte Angebot an Laderaum ist allerdings nicht die Folge des fallenden Beförderungs-

preises, sondern gerade umgekehrt: es ist seine Ursache. Erfahrungsgemäß folgt der fallende Beförderungspreis — ceteris paribus — dem erhöhten Angebot! Voraussetzung für jeden gesunden Wirtschaftsbetrieb ist, daß seine Einnahmen ausreichen, um über die aufgewendeten Kosten hinaus irgendeine Rendite abzuwerfen. Alle Zweige des Verkehrsgewerbes sind darum bestrebt, durch rege Ausnutzung ihrer Einrichtungen die hohen fixen Kosten des Betriebes möglichst degressiv zu gestalten. Das sollte besonders für die Eisenbahnen gelten, bei denen die genannte Kostengruppe mit über 70 % besonders hoch ist. Kleine gewerbliche Kraftverkehrsbetriebe können in Krisenzeiten, also bei Preissenkungen durch verminderte Nachfrage, ziemlich widerstandsfähig sein; denn sie vermögen durch den Umstand geringer Personalkosten den Preisdruck etwas abzdämpfen. Die kleinen Unternehmen zählen natürlich oftmals zu jenen Grenzbetrieben, die bei zu geringer Beschäftigung am freiwettbewerbenden Markt in erster Linie von der Stilllegung bedroht sind. Es ist daher ganz verständlich, daß sie alle Anstrengungen machen, um genügend Fracht für sich zu gewinnen.⁴⁾

Professor Berkenkopf schreibt, daß der Personenverkehr auf Änderungen der Verkehrspreise noch langsamer und im ganzen geringer reagiert als der Güterverkehr. Dieser Ansicht kann nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Wohl ist die Verkehrsnachfrage als Ganzes wenig elastisch, aber wenn Verkehrspreisänderungen eintreten, so macht sich besonders im Personenverkehr eine Substitutionselastizität ziemlich hohen Grades bemerkbar. Sie ist konjunkturbedingt und steigt und fällt mit dem Einkommen. In Zeiten eines allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges wächst nicht nur die Reiselust, sondern auch der Wunsch nach Substitution, z. B. Benutzung von eigenen Personenkraftwagen oder größere Nachfrage nach dem Flugverkehr. Ökonometrische Untersuchungen über die Elastizität des Verkehrs bestätigen diese Erscheinung.⁵⁾

Die Unelastizität des Schienenverkehrs ist durch die Gebundenheit des Weges, den fahrplanmäßigen Linienverkehr und die notwendigerweise komplizierten technischen Einrichtungen zu erklären. Hierzu kommt auch noch die durch zahllose Vorschriften in ihrer Beweglichkeit gehemmte und in ihren Entscheidungen langsame Verwaltung. Eine weitere Ursache der Unelastizität für den gewerblichen Verkehr auf Schiene und Straße liegt in der Starrheit der Tarife; denn beide fahren trotz grundverschiedener Kostenstruktur zum selben Tarifsatz. Dies vermindert die Auswirkungen des Substitutionsangebots besonders im Güterverkehr. Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist vornehmlich ein Flächenverkehr, und als solcher muß er elastischer sein als die Schienenverkehre. Diese Elastizität könnte

⁴⁾ Nach den Ausführungen des Vorsitzenden der Straßenverkehrsgenossenschaften (Dezember 1954) gab es im Bundesgebiet 35 622 Unternehmer ohne Arbeitnehmer, 22 196 mit je einem und 8 762 mit je zwei Arbeitnehmern.

⁵⁾ Vgl. L. R. Klein, in: „Journal of Political Economy“, Bd. 54 (1946), S. 289 ff.; R. Roy: „Etudes Econométriques“, Paris (1935); J. Tinbergen und P. J. Verdoorn: „De vraag naar personenvervoer per spoor“, in: „De Nederlandse Conjunktuer“, X. (1939), S. 79 ff.; General Motors Corporation: „The Dynamics of Automobile Demand“, New York (1939), S. 21 ff.; u. v. a.

noch gesteigert werden, wenn das Netz der Autostraßen erweitert würde. Die Geschäftsführung des gewerblichen Kraftverkehrs ist auch infolge der großen Anzahl von Unternehmern und ihrer kaufmännischen Organisation beweglicher als ihre Wettbewerber. Auch könnte die Leistungsfähigkeit und Elastizität des Flugverkehrs noch wesentlich gehoben werden, wenn mehr Flugplätze gebaut würden.

Einen außerordentlich schlagkräftigen Beweis für die Substitutionselastizität durch Einsatz des Straßen- und Flugverkehrs boten die jüngsten Erfahrungen in England aus Anlaß des Eisenbahnerstreiks im Juni 1955. Kraft- und Flugverkehr waren imstande, eine Nachfrage zu decken, die abnorm groß war, plötzlich auftrat und den saisonalen „peak traffic“ weit übertraf. Der deutsche Güterkraftverkehr wird natürlich unter den Auswirkungen des erlassenen Verkehrsfinanzgesetzes und des geplanten Straßen-Entlastungs-Gesetzes einen Teil seiner bisherigen Elastizität einbüßen müssen, weil einerseits viele Firmen ihren Betrieb einstellen dürften und weil auch andererseits die geplante Begrenzung der Lastzuglänge und des Ladegewichts viele Fahrzeuge stilllegen würde. Im übrigen ist in diesem Jahr, wahrscheinlich durch den andauernden Aufwärtstrend der Wirtschaft hervorgerufen, eine wesentlich verstärkte Verkehrsnachfrage eingetreten, so daß in den ersten 6 Monaten des Jahres 1955 die Bundesbahn allein einen täglichen Laderückstand von etwa 9000 Waggons aufwies. Auch der Güterkraftverkehr ist sehr gut beschäftigt.

DIE STRUKTUR DER VERKEHRSMÄRKTE

Was nun die von Professor Berkenkopf erwähnte oligopolistische Struktur gewisser Teilmärkte des Verkehrs betrifft, so ist wohl anzunehmen, daß er im wesentlichen an die Eisenbahnen, die Fluglinien (IATA-Abkommen) und die Seeschifffahrt (Konferenz-Verkehre) dachte. Aber selbst diese Struktur scheint ins Wanken zu geraten. Die Entwicklung in den USA und in Großbritannien zeigt, daß z. B. im Flugverkehr bereits zahlreiche in reger Konkurrenz stehende Charter-Unternehmungen ein prosperierendes Geschäft betreiben, wie bekanntlich auch in der Seeschifffahrt schon immer in aller Welt die Trampverkehre die Konferenztarife unterbieten. Im Augenblick sind z. B. am Londoner Markt die Trampraten haussierend und liegen etwa 28 % über jenen von 1952, als die Korea-Krise einen Boom der Trampschifffahrt mit sich brachte. Die oligopolistische Struktur (IATA = International Air Traffic Association) im Flugverkehr entstand, weil einerseits staatspolitische, vor allem militärische Gründe die Ausweitung dieses Verkehrs behindern und andererseits in vielen Ländern die direkte staatliche Beteiligung oder laufende Subventionierung des Flugverkehrs diesem eine monopolistische oder quasimonopolistische Stellung einräumte. Die IATA hat es aber zustande gebracht, daß in fast allen Ländern der Erde z. B. Dienstleistungen und gegenseitige Abrechnung im Flugverkehr standardisiert werden konnten. Die besonders gelagerten Verhältnisse im Flugverkehr, der sich noch in voller Entwicklung befindet,

können aber nicht als ein Beweis dafür gelten, daß eine freie Marktpreisbildung in großen Teilen des Verkehrswesens nicht gegeben sei. Bei uns sind fast alle Eisenbahnen ebenso Staatseigentum wie in vielen anderen Ländern. Der Staat ist also Unternehmer. Darüber schreibt ein britischer Volkswirtschaftler⁹⁾ folgende Sätze, die auch für die deutsche Situation Gültigkeit haben:

„Der Staat läßt sich in keinem Sektor bedrohen, in dem er wesentliche Interessen besitzt. Sobald private Konkurrenten gefährlich zu werden beginnen, kann man sie ebenso verstaatlichen, wie man (in England) den gewerblichen Güterverkehr verstaatlichte, um ihn zu hindern, die im Staatsbesitz befindlichen Bahnen zu bedrohen. Gelingt es jedoch den Rivalen, der Verstaatlichung zu entgehen, erklärt man einfach, daß ihre Leistungsfähigkeit ein „öffentliches Problem“ bildet, das so gelöst werden kann, indem man ihnen eine Dosis „Coordination“ verabreicht, so daß sie hernach völlig harmlos werden. Im allgemeinen ist es ein großer Nachteil der Staatskonzerne, daß ihrem Bankrott oder ihrer Auflösung immer eine starke politische Opposition entgegenwirkt. Was wäre passiert, wenn man die Postkutschen verstaatlicht hätte und aufgeregte Politiker im Parlament gegen die Verluste protestiert hätten, die aus einer nicht-kooptierten Konkurrenz durch die Eisenbahnen entstanden?“

Der Zwang für den Kraftwagenverkehr, Eisenbahntarife seinen Benutzern in Anrechnung zu bringen, die Auflagen des Verkehrsfinanzgesetzes von 1955 und die Bestimmung, daß aus den Erlösen der Staatseinnahmen vom Kraftverkehr eine feste Subvention an die Eisenbahn zu erfolgen hat, liegen auf der gleichen Linie, die der britische Wissenschaftler oben beschrieb. Es ist aber verwunderlich, daß nicht der Tatsache Rechnung getragen wird, daß fast alle Verkehre, vor allem aber die Eisenbahnen, des Straßenverkehrs nicht entraten können, weil er die Zu- und Abfuhr von Passagieren und Gütern besorgen muß. Der Kraftverkehr seinerseits aber benötigt nicht die Eisenbahn zur gleichen Dienstleistung.

Die jüngste Gesetzgebung, die sich mit der Ordnung des Güterkraftverkehrs befaßt, wird zu einer künstlichen Verknappung des Angebots an Straßenverkehr führen. Sie ähnelt den berüchtigten Valorisationen am Warenmarkt und erwartet eine „Korrektur“ der Wettbewerbsgrundlagen und damit der Konkurrenzfähigkeit der Straße gegenüber der Schiene. Die Mittel aber, die den Marktpreis auf eine natürliche Art beeinflussen, sind Entdeckung, Erfindung und Organisation. Im Verkehrswesen hat z. B. die Entdeckung der Kräfte des Dampfes, der Elektrizität und der flüssigen Treibstoffe die Erfindung von Maschinen zur Folge gehabt, um jene Kräfte zu nutzen. Der Gebrauch dieser Maschinen zum wirtschaftlichen Einsatz ist die Aufgabe der Organisation. Technisch hochstehende, modern organisierte Betriebe (z. B. der Flugverkehr) wissen den Fortschritt schnell wirtschaftlich zu nutzen, rascher als jene, die mit traditionellem Festhalten an Veraltetem belastet sind. Natürlich umfaßt die Organisation nicht nur den Einsatz moderner Maschinen, sondern auch des Personals, und hier scheinen erfahrungsgemäß die kommerziellen Betriebe den beamteten Stellen überlegen zu sein.

⁹⁾ Th. Wilson: „Modern Capitalism and Economic Progress“, Kapitel IX, London 1950.

Professor Berkenkopf schreibt, daß die privaten Verkehrsträger die immer wieder auftretende Tendenz nach privatwirtschaftlichen Abmachungen und Abreden zwecks einer einheitlichen Investitions-, Angebots- und Preispolitik aufweisen. Das gilt jedoch wohl mehr für die Linienverkehre aller Art. Die bereits erwähnten Tramp- und Charterverkehre, also durchweg private Verkehrsträger, sind gegen tarifliche und sonstige Bindungen eingestellt. Auch der Kraftverkehr in der Bundesrepublik fühlt sich durch die Preisangleichung zur Schiene, die ihm kraft Gesetzes auferlegt worden ist, beengt. Das Privatbahnsystem (Professor Berkenkopf weist auf die Verhältnisse in den USA hin) ist gegen tarifliche Bindungen, und gesetzliche Monopolverbote kamen ihm dabei sogar zu Hilfe. In England standen, solange die Eisenbahnen in privatem Besitz und privater Verwaltung waren, die Linien in regem Wettbewerb zueinander; sie betrieben einen sehr weitgehenden Kundendienst, der sich nicht nur auf den Verkehrsakt allein beschränkte und durch diese Leistungen natürlich den eigenen Strecken im Endeffekt mehr Verkehr zuführen konnte. Die konservative Regierung Englands geht konsequent dazu über, die in der Hand der „British Transport Commission“ monopolistisch zusammengeballt gewesene Verkehrswirtschaft — zumindest was den Kraftverkehr betrifft — zu befreien. Dennoch behält aber die British Transport Commission einen Park von etwa 8000 verschiedenen Lastkraftwagen, die sie im Linienverkehr einsetzt und mit denen sie den rund 17000 freien privatgewerblichen Lastkraftwagen-Unternehmungen (zusammengeschlossen in der Road Haulage Association) eine starke, vom Parlament erwünschte Konkurrenz bietet. Die britische Wirtschaft wünscht einen möglichst freien Wettbewerb, und im Augenblick liegt ein Gesuch der britischen Eisenbahnen beim britischen Transporttribunal vor, den Eisenbahnen zu gestatten, von dem veralteten (auch bei uns gültigen) Werttarifsystem abzugehen und im freien Wettbewerb Tarife anzubieten, die kaufmännisch vertretbar sind. Nur die Höchstarife werden veröffentlicht. Damit hofft man, erfolgreich gegen gewisse Teile des Straßenverkehrs konkurrieren zu können. Wenn diesem Antrag, woran kaum zu zweifeln ist, stattgegeben wird, so wird in England weitgehend eine freie Marktpreisbildung für Verkehrsleistungen wiederhergestellt sein. Das britische Beispiel sollte auch uns Anlaß zum Nachdenken geben. Schon das bisherige deutsche Tarifsystem unterscheidet sich prinzipiell von jenem in England und den USA: Bei uns werden die Tarife gewissermaßen „angeordnet“; in England aber kann jeder Tarif beim Transporttribunal und in Amerika bei der Interstate Commerce Commission angefochten werden. Die Anfechtung kann auch durch Privatpersonen erfolgen.

AUSSERWIRTSCHAFTLICHE AUFGABEN DES VERKEHRS

Zum Kapitel „Außerwirtschaftliche Verkehrsaufgaben“ ist zu sagen, daß Professor Berkenkopfs Auffassung richtig ist, daß der Verkehr — wie kaum ein anderes Gebiet der Wirtschaft — weitgehend außerwirtschaft-

liche Aufgaben zu erfüllen hat. Diese werden gewöhnlich in der Konzessionsurkunde festgelegt. Zu den belastenden Aufgaben für die Eisenbahnen zählt vornehmlich der Betrieb wirtschaftlich nicht lohnender Linien und Verkehre. Hier muß ich wieder vergleichsweise das britische Beispiel heranziehen: Das britische Verkehrsgesetz von 1953 erleichtert den englischen Eisenbahnen die Stilllegung unrentabler Betriebe, ebenso wie in den USA für den Betrieb einer Eisenbahn nur der Ertrag — die Dividende der Railroad Shares — maßgeblich ist. In den USA sind bereits seit 1916 etwa 50 000 km Eisenbahnstrecken (d. i. ungefähr soviel, wie die ehemalige Reichsbahn ihr eigen nannte) verschrottet worden. Amerikas Eisenbahnen umfassen fast die Hälfte aller Schienenwege der Welt; sie sind ausschließlich in Privatbesitz. Ihr Kapitalbedarf wird am freien Markt gedeckt; sie müssen nach rein kaufmännischen Prinzipien betrieben werden, um durch laufende Gewinnausschüttungen an die Aktionäre ihren Fortbestand zu sichern. Die außerwirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen in England und den USA sind nicht so weitreichend wie jene bei uns und werden laufend mehr und mehr eingeschränkt.

Es darf hier aber auf einen Umstand hingewiesen werden, der sich zu einer der kräftigsten Wurzeln der außerwirtschaftlichen Leistungen entwickelt hat: Als die Bahnen sich vor mehr als 100 Jahren um Betriebskonzessionen bewarben, haben sie immer wieder darauf hingewiesen, daß sie jede Art von Transporten durchführen wollen, und sie nahmen daher die verschiedenen Auflagen in den Konzessionen bereitwillig in Kauf. Diese Auflagen haben die Eisenbahnen — solange sie Privatbahnen waren — in ihrem Auftreten und der Macht sehr bestärkt, weil es sich um politische, obrigkeitliche Funktionen oder Aufträge handelte, die die Bahnen auszuführen hatten. Die finanzielle Belastung durch diese Auflagen fand jedoch ein reichliches Entgelt in Form von monopolartigen Einnahmen und Sonderrechten.

Professor Berkenkopfs Ausführungen über den Einfluß allgemeiner volkswirtschaftlicher Faktoren (z. B. Raumordnung und räumliche Dezentralisierung der Industrie) auf den Bau von Verkehrswegen sind nicht durchaus unwidersprochen. Das Standortproblem wird bekanntlich in der Hauptsache von den Verkehrsbedingungen beeinflußt, die die optimale Koordination der Faktoren Arbeitskräfte, Rohstoff und Absatz herbeiführen sollen. Bei privaten Geschäftsbetrieben wird unter allen Umständen die privatwirtschaftliche Rentabilitätsüberlegung im Vordergrund stehen. Dagegen sind staatliche oder sonstige öffentliche Betriebe oder solche, die subventioniert werden (z. B. erwünschte Ansiedlung in Notstandsgebieten), nicht immer nur auf wirtschaftliche Rentabilität angewiesen. Städte und sonstige Siedlungsagglomerationen bestanden bereits vor dem Eisenbahnzeitalter, und die Eisenbahngesellschaften bemühten sich, Konzessionen zu erhalten, die ihnen die Bedienung dieser Gebiete sicherten. Die ersten Eisenbahnen waren in ihrer Anlage auch nicht von staatspolitischen (militärischen o. ä.) Erwägungen allein bestimmt, als vielmehr von dem Wunsch, regen

Verkehr an sich zu ziehen. Natürlich hatten sich Siedlungen und industrielle Standorte seit Einführung der Eisenbahnen entlang des Schienenstranges entwickelt, und viele Notstandsgebiete erholten sich erst wieder, nachdem sie durch die Eisenbahn Anschluß an die Wirtschaftszentren fanden. Diese überaus wichtige Aufgabe erfüllten die Eisenbahnen allein, allerdings zu einer Zeit, da andere gleichwertige Verkehrsmittel und -wege noch nicht zur Verfügung standen.

Die allgemeine Verbesserung der Straßen, seitdem der Kraftverkehr stärker in Erscheinung trat, hat zu einer Deglomeration von Industrien und Siedlungen geführt. Es ist von eminenter volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung, daß infolge des intensivierten Kraftverkehrs das ganze Land — und nicht nur die Städte, die an Eisenbahnlinien liegen — z. B. täglich mit frischen Waren zu niedrigen Preisen versorgt werden kann. Die Produzenten an kleinen Plätzen sind nun in der Lage, schnell und regelmäßig die größeren Marktplätze, die ihnen bessere Absatzmöglichkeiten bieten, zu erreichen.

Professor Berkenkopfs Forderung, daß die nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten arbeitenden Verkehrsträger durch Besteuerung oder Gebührenerhebung zu einem „Lastenausgleich“ zugunsten der Bahn herangezogen werden sollen, um das Defizit der Sonderleistungen der Schiene zu decken, ist ja inzwischen erfüllt worden. Kritisch wäre hierzu nochmals zu sagen, daß die Sonderleistungen der Bahn vom Staat verlangt werden, der daher für ihre Deckung Sorge zu tragen hätte. Die übrigen Verkehrsträger verlangen diese Sonderleistungen der Schiene nicht für sich, und es ist daher zumindest fragwürdig, ob ihre erfolgte Heranziehung zu einem „Lastenausgleich“ gerecht ist. Es wirkt befremdend, daß Professor Berkenkopf in den zwei bisher behandelten Kapiteln seiner Arbeit überhaupt nicht das technische Problem, nämlich den Fortschritt, anschnidet. Hätten die Postkutscher vor mehr als 100 Jahren ihre Fahrzeuge mit Gummirädern und selbst mit schwergelasteten Sitzen versehen, so hätten sie aber im Zuge des technischen Fortschritts dennoch nicht die Eisenbahnen in ihrem gewaltigen Aufstieg hindern können!

DIE ROLLE DES STAATES

Zum Kapitel „Staatliche Tarifbeeinflussung“ ist von Professor Berkenkopf richtig gesagt worden, daß die staatliche Kontrolle der Eisenbahntarife im öffentlichen Interesse notwendig war, damit die Monopol-situation damals nicht zum Schaden der Allgemeinheit ausgenutzt werden konnte. Heute hat aber diese Beeinflussung an Wert verloren. Der Wettbewerb zur Schiene ist groß, und der Verkehrsteilnehmer wird seine Verfrachtungen dort vornehmen lassen, wo er wirtschaftlich am besten fährt. Werden die Tarife, die heute für Schiene und Straße gemeinsam gelten, zu hoch angesetzt, so werden größere Verfrachter einen eigenen Werkverkehr einrichten. Professor Berkenkopfs Kritik an den Verhältnissen in Frankreich und Italien, wo der Kraftverkehr im wesentlichen von Regulierungen und Auflagen befreit ist, sagt: „Der

Staat zahlt den Eisenbahnverwaltungen zum Ausgleich ihrer Defizite jährlich hohe Beträge aus Steuergeldern (bis zu 1 Milliarde DM), läßt aber denjenigen Verkehrsträger, der in erster Linie das Defizit herbeigeführt hat, nämlich den Kraftwagen, frei; was eine indirekte Subventionierung auf Kosten der Steuerzahler bedeutet.“ Nun, das französische Volk würde sich kaum diese Subventionen aufbürden lassen, wenn es nicht Vorteile erzielte, die diese Leistungen aufwiegen. Der Kraftverkehr ist dort so billig, daß jedermann davon profitiert; sei es in Form niedriger Frachten im Warengeschäft, sei es in schnellem und bequemem Personenverkehr.

Im Schlußkapitel „Staatliche Verkehrsordnung“ wird gesagt, daß der Staat bei seiner Einflußnahme auf den Verkehr „im Rahmen des Möglichen markttechnische Mittel“ wird anwenden müssen. Ein Eingriff des Staates in das Marktgefüge durch Preisfestsetzung macht den Markt illusorisch. Der Staat „wird“, so schreibt Professor Berkenkopf, markttechnische Mittel anwenden müssen; doch schon im nächsten Satz sagt er, daß der Staat, wenn diese Mittel versagen sollten, „direkte verwaltungsmäßige Eingriffe“ vornehmen wird, und „in beiden Fällen wird aber der Verkehr weitgehend der freien Marktwirtschaft entzogen und auf eine eigene, ihm adäquate Basis gestellt“. Leider erklärt Professor Berkenkopf nicht, was er unter „adäquater“ Basis für einen Verkehrsträger versteht, bzw. wie weit er den Kreis der Basis zieht, der das Adäquate deckt. Professor Berkenkopf spricht vornehmlich von der Schaffung „einigermaßen gleicher Wettbewerbsgrundlagen“, soweit die Verkehrsträger „speziell der Eisenbahn gegenüber im Wettbewerb begünstigt sind“. Hier wirft sich — wenn man den Sinn der Berkenkopfschen Forderung analog anwenden will — die Frage auf, ob nicht auch diese anderen Verkehrsträger jene „einigermaßen gleichen Wettbewerbsbedingungen“ gerechterweise für sich verlangen dürfen, und zwar für jene Sphären, in welchen die Eisenbahn „im Wettbewerb begünstigt“ ist.

Der Transportakt als solcher ist eine rein technische Angelegenheit, und die Technik der Beförderung ist bei jedem Verkehrsträger ebenso grundverschieden wie der Aufwand an Kosten, die hierbei entstehen. Es ist also ausgeschlossen und ein vergebliches Bemühen, unter Ausschaltung aller technischen und kostenmäßigen Unterschiede gleiche Wettbewerbsgrundlagen zu schaffen. Man hatte ja, als das Eisenbahnzeitalter heranbrach, auch nicht von Seiten der Postkutschenhalter der Eisenbahn die Auflage zugemutet, daß sie z. B. pro Pferdekraft jeder Lokomotive außer Kohle auch ein entsprechendes Quantum Hafer zu verheizen habe. Deshalb ist auch die gesetzliche Regelung, wonach ein Teil der neuen Abgaben des Straßenverkehrs der Bundesbahn zuzufließen habe, kein Optimum. Das ähnelt stark einer Pfründe, und auf sie angewiesen zu sein, steht einem modernen, gesunden Unternehmen schlecht zu Gesicht. Die Bundesbahn ist zweifellos gegenüber anderen Unternehmern durch den Umstand benachteiligt, daß sie eine überproportionale Personallast zu tragen

hat, indem man sie zwang, die im Bundesgebiet ansässigen früheren Beamten der Reichsbahn (einschließlich der Pensionäre) zu versorgen. Es ist mir nicht bekannt, ob man dazu übergegangen ist, administrative Beamte der Bundesbahn, die überzählig sind, bei anderen Bundesbehörden unterzubringen, um so die Bundesbahn zu entlasten. Ein Blick in den Anzeigenteil der großen westdeutschen Tageszeitungen belehrt indes, daß — im Gegensatz zum Personalüberhang bei der Bundesbahn — bei der Industrie, dem Handel und den Banken ein bedeutender, ungedeckter Bedarf an Arbeitskräften besteht. Ein Vergleich mit ausländischen modernen Bahnverwaltungen — z. B. in den USA und in England — ergibt die interessante Tatsache, daß in einer ganzen ausländischen Bahnverwaltung nicht so viele Volljuristen angestellt sind wie in einer einzigen großen Bundesbahndirektion. Die Eisenbahnen der USA umfassen fast die Hälfte aller Schienenwege der Welt. In den USA kommen nur etwa drei Angestellte auf einen Streckenkilometer, während es bei der Deutschen Bundesbahn über 16 sind. Gewiß bedürfen diese Zahlen einer gewissen Korrektur zugunsten der Bundesbahn infolge der Siedlungsdichte und damit relativ größeren Anzahl der Stationen. Die Bahnen in den USA sind auch in personeller Hinsicht insofern günstiger daran, als der Durchschnittsamerikaner weit weniger pensionsüchtig ist als der Kontinental-Europäer. Der Amerikaner ist immer bereit, seinen Beruf zu wechseln, wenn sich ihm eine größere Einkommensschanze bietet. Darum führt der häufige Berufswechsel nur selten dazu, daß ein Mann zeitlebens Eisenbahner bleibt und in der Folge Pension bezieht. Allenthalben trifft man in den amerikanischen Eisenbahngesellschaften Angestellte ohne akademische Ausbildung als Leiter wichtiger Referate an. Jedermann hat den „Marshallstab im Tornister“. Es ist häufig vorgekommen, daß ein ehemaliger Eisenbahnarbeiter Präsident seiner Eisenbahngesellschaft geworden ist.

Der Bundesbahn kann durch eine Verbotsgesetzgebung und vielerlei beschränkende Verordnungen zur Drosselung der übrigen Verkehrsträger kaum auf die Dauer geholfen werden. Gegen den Fortschritt der wettbewerbenden Technik mit politischen Mitteln zu kämpfen, ist eine Don-Quichoterie. Das dringende Erforderliche ist eine Kooperation von Schiene und Straße. Beiden erwächst inzwischen ein neuer, energisch vordringender Wettbewerber: der Flugverkehr. Die Verkehrsstatistik der USA für 1952 weist allein etwa 22,7 Millionen Fluggäste im Inland-Flugverkehr auf.

Der Schlußabsatz von Professor Berkenkopfs Schrift ist ein Angriff auf den „individualistischen“ Teil des privatwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrs, der — ein „störendes Element“ — „übergeordnete Forderungen“ bedroht. In dieser Diskussion wurden wiederholt die Verhältnisse in England und den USA vergleichend herangezogen; nicht nur deshalb, weil dort der Verkehr größere Proportionen angenommen hat als in der Bundesrepublik, sondern auch weil in England in den letzten Jahren im Verkehrswesen sowohl dirigistische als auch marktwirtschaftliche Politik mit Nachdruck zum Tragen gekommen ist und die letztere durch das Wahlergebnis als Volkswille obsiegte. Auch in der Schweiz haben z. B. alle Referenden der letzten Jahre dirigistische Maßnahmen mit großer Mehrheit verworfen.

Hier scheidet sich klar der Standpunkt Professor Berkenkopfs von jenem des Verfassers dieses Aufsatzes: dort dirigistische Wirtschaftsauffassung, hier freie, soziale Marktwirtschaft als Weg zur Lösung des behandelten Dilemmas.

Bedingungslos einig ist der Verfasser lediglich mit Professor Berkenkopfs Schlußsatz, daß ohne die ordnende Hand des Staates ein moderner Verkehr nicht mehr denkbar ist. Aber auf das „Wie“, für das sich der Staat entscheidet, kommt es an.

Summary: The Economic and the Extra-Economic Tasks of Transport. The author of this article disputes the contribution by Prof. Berkenkopf to the May edition of this journal which was entitled: "Transport and the Market-Economy." The two main objections raised against that contribution are firstly, that it deals primarily with the negative aspects of transport and only briefly summarizes the positive aspect (i. e. a State order for transport) and secondly, that it treats the subject predominantly from the point of view of the railways. So it is tried here, in discussing the individual chapters, to lend more weight to the aspects of motor-transport. In the opinion of the present author, the fundamental difference between the respective points of departure is that the first article selects the concept of economic dirigisme, and the present article the concept of the free, social market-economy, as a way of solving the existing dilemma.

Résumé: Rapport entre les tâches économiques et extra-économiques du service des transports. L'article représente un examen critique de l'article de M. le Prof. Berkenkopf paru sous le même titre dans l'édition de mai de notre périodique. L'auteur fait deux reproches à l'article critiqué: 1. d'avoir fait ressortir trop les aspects négatifs des transports pour négliger ensuite les aspects positifs (i. e. réglementation des transports par l'Etat); 2. d'avoir traité le thème en premier lieu du point de vue des chemins de fer. L'auteur de sa part souligne l'importance du transport routier dont il essaie de faire valoir les points de vue. Selon l'opinion de l'auteur la différence fondamentale entre les deux conceptions consiste dans le fait que l'auteur de l'article critiqué offre comme remède l'idée de l'économie dirigiste, tandis que lui-même vote pour l'économie de marché libre et sociale.

Resumen: Tareas de tráfico económicas en relación con tareas de tráfico fuera del terreno económico. El artículo constituye una exposición del criterio y opinión acerca de un artículo del Prof. Berkenkopf, que bajo el mismo título apareció en la edición de mayo de esta revista. Se hacen, en principio, dos objeciones a aquel artículo: Primero, que se ocupa particularmente de los lados negativos del tráfico y solamente expone, de una manera corta, el lado positivo (a saber, el reglamento de tráfico estatal); segundo, que trata particularmente el tema del punto de vista del ferrocarril. Discutiendo los varios capítulos se ensaya hacer respetar los puntos de vista del tráfico por carretera. Según la opinión del actual autor la diferencia básica entre los puntos de partida principalmente es el hecho de que allá se considera el concepto de economía dirigida y aquí la libre y social economía de mercado como el camino que conduciría a una solución del dilema en cuestión.