

Krüger, H.

Article — Digitized Version

Zuschrift: Zur Stellung des Verkehrs in der Marktwirtschaft

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Krüger, H. (1955) : Zuschrift: Zur Stellung des Verkehrs in der Marktwirtschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 11, pp. 621-622

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132181>

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.

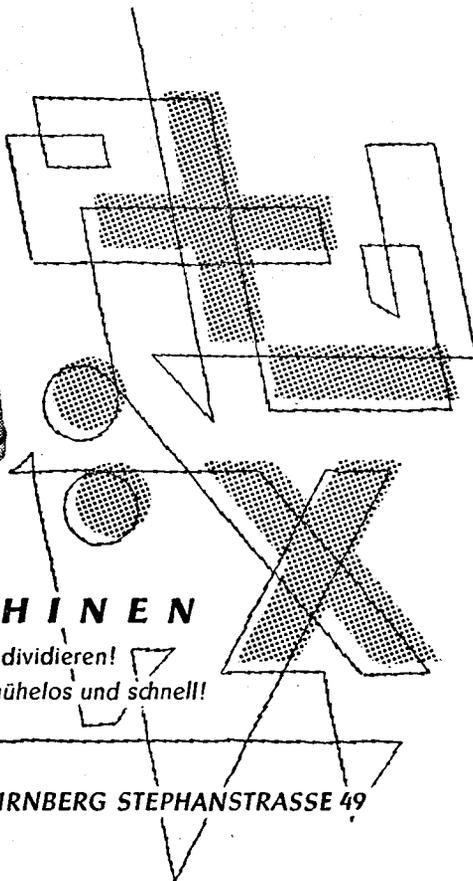
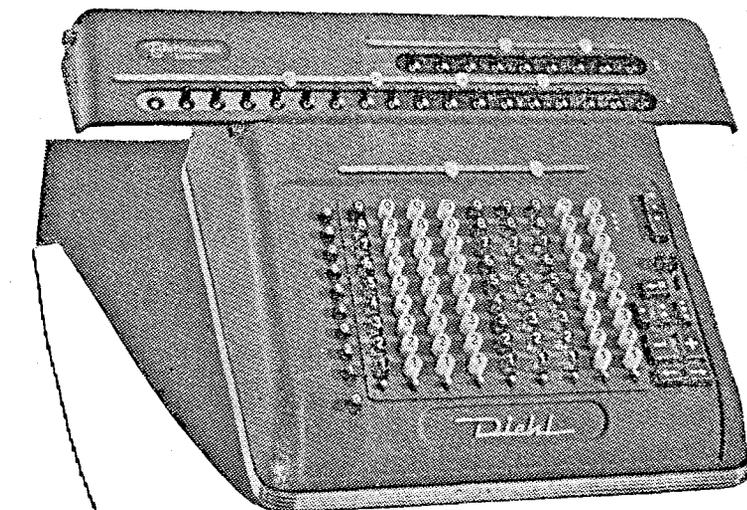
Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

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.



Diehl



RECHENMASCHINEN

addieren, subtrahieren, multiplizieren, dividieren!
Alle Ihre Rechenaufgaben lösen Sie mühelos und schnell!

HEINRICH DIEHL G.M.B.H.

RECHENMASCHINENFABRIK NÜRNBERG STEPHANSTRASSE 49

Zuschrift: „Zur Stellung des Verkehrs in der Marktwirtschaft“

Frankfurt, den 9. November

Sehr geehrter Herr Berghändler!

Im Mai-Heft und im Oktober-Heft Ihrer Zeitschrift haben die Herren Professor Dr. Dr. Berkenkopf und Dr. Dr. Othmar Ziegler Gedanken darüber ausgetauscht, ob und inwieweit der Verkehr mit marktwirtschaftlichen Mitteln geordnet werden kann. Ich werde vom Standpunkt des gewerblichen Straßenverkehrs, den das Thema dieser Auseinandersetzung unmittelbar angeht, zu den verschiedenen Auffassungen Stellung nehmen.

Einen wesentlichen Grund dafür, daß der Verkehr mit marktwirtschaftlichen Mitteln allein nicht geordnet werden kann, sieht Prof. B. in der Tatsache, daß bei den meisten Verkehrsmitteln der Weg als ein entscheidender Bestandteil der Verkehrsleistung von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt wird. Eine Ausnahme bildet nach seiner Auffassung nur die Eisenbahn. Dr. Z. hat in seiner Entgegnung nachgewiesen, daß eine solche Ausnahme nicht in dem behaupteten Umfang vorliegt, daß vielmehr auch der Schienenstrang in beträchtlichem Ausmaß mit Staatsmitteln finanziert worden ist.

Der Straßenverkehr benutzt die ihm nicht gehörenden Straßen genau wie ein Geschäftsmann, der fremde, gemietete Räume für ein Handelsunternehmen oder eine Produktionsstätte verwendet. Der Mietzinszahlung entsprechen die Sonderabgaben, die der Kraftverkehr in Form von Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölabgaben und anderen Gebühren für die Wegebenutzung entrichtet. Sie sind ebenso wie der Anteil der Raummiete im Warenpreis Unkostenanteil der Beförderungsleistung. Das Auseinanderfallen von Eigentum am Weg und an den Verkehrsmitteln dürfte deshalb, für sich allein betrachtet, einer marktwirtschaftlichen Ordnung des Verkehrs nicht entgegenstehen. Ein weiteres Hindernis für eine Einordnung des Verkehrs in die Marktwirtschaft ergibt sich nach Prof. B. daraus, daß der Beitrag, den die Verkehrswege für die Beförderungsleistung darstellen, nicht im Sinne eines marktwirtschaftlichen Verhaltens seitens der Verkehrsträger abgegolten wird. Gemeint ist damit offensichtlich, daß die zur Zeit zu leistenden Sonderabgaben zu gering als Entgelt für die Straßenbenutzung seien. Das wird besonders für die schweren Lastkraftwagen und die Omnibusse herausge-

stellt. Diese Behauptung wirft die Frage auf, ob die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren überhaupt und bejahendenfalls ihre Bemessung nach dem Grad der Wegebeanspruchung gerechtfertigt ist.

Bei seinen Ausführungen weist Prof. B. darauf hin, daß Verkehrswege die Voraussetzung dafür sind, die einzelnen Glieder eines Gemeinwesens miteinander in Verbindung zu bringen und zugleich den Hoheitsträgern die Durchführung ihrer Verwaltungsaufgaben zu ermöglichen. Er bejaht deshalb die Feststellung, daß es im Interesse der Gesamtheit Aufgabe und Pflicht des Staates ist, Anlage, Ausbau, Verwaltung und Sicherung aller wichtigen Verkehrswege wahrzunehmen (vgl. S. 263). Nach dieser Anerkennung der überragenden staatlichen, außerwirtschaftlichen Bedeutung des Straßennetzes sollte man erwarten, daß daraus der selbstverständliche Schluß gezogen wird, daß die Kosten für Straßen aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu bestreiten sind. Schließlich ist die Steuererhebung nicht Selbstzweck und nur insoweit berechtigt, als sie dem Staat die notwendigen Mittel für die Durchführung seiner Aufgaben zur Verfügung zu stellen hat. Die Erhebung von

ICELANDIC AIRLINES

MIT IAL EIN SPRUNG!

bietet die niedrigsten Touristenflugpreise
**Auskunft und Buchungen durch Ihr Reisebüro und Ihren Frachtagenten
 oder IAL, Lofleidir, Hamburg-Flughafen, Tel. 596300**

Bei den gemeinwirtschaftlichen Belastungen handelt es sich nicht um außerwirtschaftliche, sondern um im einzelnen unwirtschaftliche Beförderungsleistungen der Bahn, die jedoch im Rahmen der Gesamtrechnung durch andere Verkehre, die entsprechend hoch über den Unkosten tarifieren, auszugleichen sind. Gemeinwirtschaftliches Handeln verlangt keineswegs, bei der Gesamtrechnung der Bahn Verluste auf sich zu nehmen. Demnach kann auch das behauptete Handicap der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr im Wettbewerb miteinander nicht anerkannt werden.

Von unserem Standpunkt aus können wir den bisher behandelten Gründen, die Prof. B. für die mangelnde Eignung des Verkehrs, marktwirtschaftlich geordnet zu werden, anführt, nicht zustimmen. Dagegen wird das Ergebnis seiner

Untersuchungen, daß der Verkehr wegen seiner Sonderstellung nicht ohne staatliche Lenkungsingriffe auskommt, geteilt.

Als Grund für die Unentbehrlichkeit der ordnenden Hand des Staates im modernen Verkehr wird anerkannt, daß die Revolutionierung des Verkehrs durch das Auftreten des Kraftwagens behutsame Übergangsregelungen beim Übergang vom Eisenbahnzeitalter zum motorisierten Verkehr erfordert, um unliebsame Erschütterungen auszuschalten oder zu mildern. Ein weiterer Grund für die Unmöglichkeit, den Verkehr dem völlig freien Wettbewerb zu überlassen, ist die in alle Zweige der Wirtschaft und des Sozialgefüges reichende Wirkung des Verkehrs und der Umstand, daß die Förderung eines möglichst vollkommenen und billigen Verkehrs für die nationale Wohlfahrt eines Staates und seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland von maßgebender Bedeutung ist. Alle staatlichen Eingriffe dürfen jedoch nicht dazu führen, wie das bei dem Rezept von Prof. B. der Fall wäre, die innere Rationalisierung der Bahn durch Anpassung an die geänderten Verhältnisse zu verzögern. Sie müssen vielmehr dem Ziel dienen, durch Abstoßung der heute unwirtschaftlichen Strecken und Verkehre die Bundesbahn aus sich heraus wieder rentabel zu machen.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Stellungnahme im Interesse einer objektiven Behandlung des angeschnittenen Problems in Ihrer Zeitschrift veröffentlichen würden.

Mit verbindlichen Grüßen

H. Krüger
 Generalsekretär der
 Zentralarbeitsgemeinschaft des
 Straßenverkehrsgewerbes (ZAV)

Sonderabgaben von allen oder einem Teil der Straßenbenutzer kann deshalb dem Staat nur dann und nur solange gestattet sein, als die allgemeinen Haushalteinnahmen zum Bau und zur Unterhaltung eines dem jeweiligen Verkehrsbedarf angemessenen Netzes nicht ausreichen. Sie darf immer nur eine vorübergehende Notlösung sein.

Anlagen, die von der öffentlichen Hand im Interesse der Gesamtheit aus Steuermitteln geschaffen werden, sind auch nicht dazu bestimmt, ihre Kosten durch Einnahmen zu erwirtschaften oder zu verzinsen. Sie sind kein Erwerbsunternehmen. Andernfalls müßten alle staatlichen (nicht fiskalischen) Investitionen eigenwirtschaftlich gestaltet werden. Das käme einem weitgehenden Verzicht auf Steuern und ihrem Ersatz durch Benutzungsgebühren gleich. Auch durch den steigenden Kraftverkehr sind die Straßen nicht zu einem Produktionsmittel der Straßenbenutzer geworden. Die Forderung nach einer Verzinsung der Straßenkosten ist unreal. Wäre sie berechtigt, so müßten sich alle aus Steuereinnahmen investierten Mittel verzinsen — ein unmögliches Verlangen.

Offenbar kommt Prof. B. zu seiner Forderung nach Zahlung eines marktwirtschaftlich richtigen Entgelts für die Wegebenutzung aus der Überlegung heraus, daß der Straßenverkehr in Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße die Straßenkosten zahlen soll, weil das nach seiner Auffassung seitens der Bahn geschieht. Eine Gleichsetzung von Schienenstrang und Straßennetz ist aber nicht möglich, weil es sich um zwei verschiedene, nicht vergleichbare Einrichtungen handelt. Der Schienenweg als Spezialstraße ist Eigentum des Verkehrsunternehmens Bahn, und von seiner Benutzung ist jeder andere ausgeschlossen.

Die Straße gehört der öffentlichen Hand, sie wird von allen Verkehrsteilnehmern, nicht nur vom Kraftverkehr, benutzt und dient weitgehend außerwirtschaftlichen, allgemeinstaatlichen Zwecken.

Bewußt oder unbewußt gehen die Ordnungsvorschläge von Prof. B. von dem Dogma aus, daß auf jeden Fall der Verkehrsbesitzstand der Bahn erhalten werden muß. Das kann naturgemäß erreicht werden, wenn die Unkosten der Beförderungsleistungen des Kraftverkehrs durch staatliche Belastung so gesteigert werden, daß er vom Frachtpreis her gegenüber der Bahn wettbewerbsunfähig wird. Es ist dabei gleichgültig, ob man diese Belastung als gerechten Wegekostenanteil, als Ausgleichsabgabe oder als Ordnungstaxe bezeichnet. Als berechtigt wird die Belastung des Kraftverkehrs damit begründet, daß die Bundesbahn durch außerwirtschaftliche Belastungen, namentlich durch Bindung an das gemeinwirtschaftliche Prinzip, im Wettbewerb gegenüber dem Kraftverkehr benachteiligt sei. Soweit der Bahn politische Lasten auferlegt sind, herrscht Einigkeit darüber, daß dadurch eintretende Betriebsverluste vom Staat unmittelbar zu ersetzen sind. Subventionen zugunsten bestimmter Wirtschaftszweige oder unterentwickelter Gebiete oder aus sozialen Gründen müssen direkt, und nicht mittelbar zu Lasten des Unternehmens Bundesbahn geleistet werden. Sie auf Kosten der Bahn gehen zu lassen, ist nur möglich, solange sie über entsprechend hohe Überschüsse verfügt, die ohnehin dem Staat zugute kommen würden. Man darf jedoch nicht verlangen, daß solche staatlichen Unterstützungszahlungen durch eine Ausgleichsteuer auf die mit der Bahn im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger abgewälzt werden.