

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

Article — Digitized Version

Zuschrift: Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1960) : Zuschrift: Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 7, pp. 375-376

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132993>

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.

zeugnisse nicht rechtfertigt, wird es auch, von vorübergehenden Schwankungen abgesehen, kaum möglich sein, die Erwerbslosigkeit auf ein tragbares Niveau zu reduzieren.

Die amerikanische Regierung ist ernsthaft bemüht, durch allgemeine Exportförderungsmaßnahmen, aber auch mittels Exportkrediten und -kreditgarantien das Ausfuhrvolumen anzukurbeln, um auf diese Weise zu der Verringerung des Zahlungsbilanzdefizits beizutragen. Soweit die bisher erzielten Erfolge der neuen Ausfuhrpolitik zugeschrieben werden können, erschei-

nen die Schritte der amerikanischen Regierung gerechtfertigt. Die Ausfuhren der USA haben im ersten Jahresdrittel 1960 über 6,3 Mrd. \$ betragen und sind damit um 22% gegenüber den ersten 4 Monaten des Vorjahres angewachsen. Steigende Exporte, eine in absehbarer Zeit fällig werdende Erneuerung der Lagerbestände, ein starker Warenbedarf seitens der Konsumenten sowie die an die Rüstungsindustrie gestellten Anforderungen werden aller Voraussicht nach den USA dazu verhelfen, die zur Zeit auftretenden Stockungstendenzen zu überwinden.

Zur Debatte steht: Regionalpolitik in der EWG

In dem gleichen Maße wie die Mitgliedstaaten der EWG als geschlossene nationale Wirtschaftsräume an Bedeutung verlieren — und das muß der Fall werden, je mehr die europäische Integration Tatsache wird — wird die sogenannte Regionalpolitik in der EWG, d. h. die wirtschaftliche Förderung bestimmter förderungsbedürftiger Gebiete, an Bedeutung gewinnen. Wohl verstanden: Noch ist die wirtschaftliche Struktur der einzelnen Volkswirtschaften im Gemeinsamen Markt so unterschiedlich, die statistischen Angaben, die Wirtschaftspolitik und Raumordnung in den einzelnen Ländern so verschieden, daß bereits jetzt ein Denken in europäischen Maßstäben auf dem Gebiet der Regionalpolitik und eine derartige Politik auf der Ebene der Sechs nicht nur voreilig, sondern auch schädlich wäre. Das heißt: Vorab wird die Regionalpolitik der Mitgliedstaaten noch auf nationaler Ebene durchgeführt werden. Dies hat der Vertrag selbst bereits in Art. 92 indirekt festgelegt, in dem bestimmt wird, daß Beihilfen, die grundsätzlich als wettbewerbsverfälschend angesehen werden, mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein können. Dies ist der Fall, wenn sie zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten dienen, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Sicher aber ist, daß neben einer Harmonisierung der Regionalpolitik der einzelnen EWG-Mitgliedländer eines Tages eine EWG-Regionalpolitik durchgeführt wird, die nicht zu den unbedeutendsten Folgen des Vertrages von Rom zu zählen ist.

Im folgenden wird eine Übersicht über die Zielsetzung des EWG-Vertrages in der Regionalpolitik, die Ansatzpunkte einer derartigen Poli-

tik für spezielle Wirtschaftsgebiete, die Möglichkeiten zur Durchführung einer EWG-Regionalpolitik und schließlich die Sonderbehandlung von bestimmten Gebieten bei dieser Politik dargestellt.

Regionalpolitik: Ziel des EWG-Vertrages

Bereits die Präambel des Vertrages von Rom macht die Durchführung einer Regionalpolitik auf EWG-Ebene zu einem der wesentlichen Ziele des Vertrages. Dort ist ausgeführt, daß es das Bestreben der Mitgliedsländer des Gemeinsamen Marktes ist, ihre Volkswirtschaften zu einigen. Zu dieser „Einigung der Volkswirtschaften“ gehört notwendigerweise auch eine harmonische Entwicklung einzelner Wirtschaftsräume. Der Abstand zwischen den einzelnen Gebieten und der Rückstand weniger begünstigter Gebiete soll verringert werden. Dabei wird eine Regionalpolitik auf zwei Ebenen durchgeführt werden. Einmal werden die Mitgliedstaaten selbst ihre bisherigen Programme zur Förderung ihrer nicht-entwickelten Gebiete weiterführen, diese vielleicht durch einen Erfahrungsaustausch und eine Zusammenarbeit koordinieren, andererseits wird die EWG selbst auf europäischer Ebene eine Regionalpolitik durchführen.

Ansatzpunkte der Regionalpolitik in einzelnen Wirtschaftsgebieten

Sowohl in der Landwirtschaft als auch bei der gewerblichen Wirtschaft finden sich im Vertrag Ansatzpunkte für die Regionalpolitik. Art. 42 des Vertrages bestimmt, daß der Rat die Gewährung von Beihilfen im Rahmen wirtschaftlicher Entwicklungsprogramme für die Landwirtschaft genehmigen kann. Auch der nach den Vorstellungen der EWG-Kommission 1961 zu errichtende „Europäische Fonds“ zur

Verbesserung der Agrarstruktur soll gemäß Art. 43 durch Gewährung bedingter Finanzhilfen die Anpassung der Agrarstruktur in den einzelnen Staaten fördern.

Auch bei den Verkehrsbestimmungen ist die EWG-Regionalpolitik angeführt. Hierzu bestimmt Art. 80 EWG-Vertrag, daß die Kommission aus eigener Initiative oder auf Antrag eines Mitgliedstaates bei Beginn der zweiten Stufe die von einem Mitgliedstaat festgesetzten Frachten und Beförderungsbedingungen zur Unterstützung oder zum Schutz eines oder mehrerer bestimmter Unternehmen oder Industrien prüft. Sie untersucht, ob diese besonderen Erleichterungen nicht als wettbewerbsverfälschend angesehen werden müssen.

Mittel zur Durchführung der EWG-Regionalpolitik

Die Bestimmungen über die Europäische Investitionsbank führen ausdrücklich als eine Aufgabe dieser Einrichtung an, daß es durch ihre Hilfe zu einer ausgewogenen und reibungslosen Entwicklung des Gemeinsamen Marktes kommen soll. Ohne Verfolgung eines eigenen Erwerbszweckes erleichtert die Europäische Investitionsbank durch Gewährung von Darlehen und Bürgschaften die Finanzierung von Vorhaben der weniger entwickelten Gebiete (Art. 130 EWG-Vertrag). Es ist allgemein bekannt, daß die Europäische Investitionsbank zur Zeit keine großen Möglichkeiten für die Durchführung derartiger Vorhaben erkennen läßt. Aber es ist wahrscheinlich, daß die Schwerkraft ihrer Apparatur und die Langsamkeit ihrer Kreditmöglichkeiten reformiert werden sollen. Eine weitere Möglichkeit zur Durchführung sozialpolitischer Maßnahmen bei einer Regionalpolitik liegt, wenn auch nur am Rande, in dem Europäischen Sozialfonds. Dieser ge-

währt bekanntlich den Mitgliedsländern oder den Körperschaften des öffentlichen Rechts der Mitgliedstaaten diejenigen Kosten, die bei der Umsiedlung arbeitsloser Arbeitnehmer und der Beibehaltung des gleichen Lohnstandes der von einer Umstellung betroffenen Arbeitnehmer entstanden sind. Daß die Mittel des Europäischen Sozialfonds bei der praktischen Durchführung von Entwicklungshilfen in Frage kommen, dürfte wahrscheinlich sein, da sozialpolitische Maßnahmen genannter Art sehr leicht bei der Durchführung bestimmter Förderungsprogramme praktiziert werden.

Sonderbestimmungen für einzelne Gebiete

Abgesehen von einer Sondervorschrift für die Übergangszeit des Vertrages von Rom, wonach bei

Schwierigkeiten für die wirtschaftliche Lage bestimmter Gebiete die Genehmigung, Schutzmaßnahmen anzuwenden, beantragt werden kann, sind Sondervorschriften für die Regionalpolitik für Italien, Berlin und die Zonenrandgebiete maßgebend. In einem Zusatzprotokoll für Italien erkennen die Mitgliedsländer der EWG den von der italienischen Regierung durchgeführten wirtschaftlichen Entwicklungsplan für Süditalien und die italienischen Inseln an. Sie empfehlen, daß die Europäische Investitionsbank und der Europäische Sozialfonds hierbei besondere Unterstützung geben. Das bedeutet, daß mit Sicherheit Italien eine bevorzugte Stellung bei Unterstützungsmaßnahmen durch diese beiden Einrichtungen anmelden und nach dem Geist und Wortlaut dieses Zusatzprotokolls auch wird durch-

setzen können. Für uns ist es besonders wichtig, daß in der Schlußakte der zwischenstaatlichen Konferenz für den Gemeinsamen Markt und Euratom alle Regierungen der EWG sich ausdrücklich dazu verpflichtet haben, geeignete Maßnahmen für Berlin zu ergreifen, um die wirtschaftliche Situation Berlins zu erleichtern, seine Entwicklung zu fördern und eine wirtschaftliche Stabilität in Berlin zu erreichen. Außerdem ist auch bei der Regelung der Beihilfen gesagt, daß Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik möglich bleiben sollen, soweit sie zum Ausgleich der durch die Teilung verursachten wirtschaftlichen Nachteile erforderlich sind.

Dr. Heinz Commer

Zuschrift: Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehr

Nach den „Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“, dem „Brand-Bericht“ und anderen Gutachten war zu befürchten, daß wieder einmal mehr oder weniger sachverständige Wissenschaftler die Bundesbahnmisere unter die Lupe nehmen und ins Kreuzfeuer der Öffentlichkeit bringen, ohne daß sie einer Lösung zugeführt wird. Überraschenderweise hat jedoch die Bundesregierung auf Grund dieses Berichts ein „Sofort-Programm“ als Hilfe für die DB ausgearbeitet, ohne aber von den „bisherigen Richtlinien der Verkehrspolitik“ abzugehen.

Um es vorweg zu sagen: Die in allen Diskussionen zu einem gern und oft benutzten Schlagwort gewordene „Gemeinwirtschaftlichkeit“ der DB, die laut verschiedener Gutachten zu Grabe getragen und durch eine weitgehende „Marktwirtschaftlichkeit“ ersetzt werden soll, hat in Wahrheit nie bestanden! Zumindest ist sie nicht, wie es zuweilen dargestellt wird, eine von „edlen Gefühlen“ durchsetzte Geschäftspolitik der Bahn! Die Rechtfertigung dieser These, die vermutlich manchen Eisenbahner in Harnisch bringen wird, soll hier versucht werden. Es soll aber auch dargelegt werden, an welcher Stelle der Hebel zu einer neuen Ordnung angesetzt werden muß.

Zunächst ist festzuhalten, daß die leichtherzig als Aushängeschild benutzte „Gemeinwirtschaftlichkeit“,

wie sie sich als Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifbindung darstellt, ursprünglich die reinste Form einer Monopolsituation gewesen ist. Die genannten Pflichten waren der Bahn gerade deshalb auferlegt worden, um einen Machtmißbrauch zu verhindern. Der Unterschied zwischen Monopol und Gemeinwirtschaftlichkeit besteht lediglich in der Gewinnsituation, deren Wandel der gleichen Marktform einen anderen Namen gab. Niemand wird einen Industrieunternehmer gemeinwirtschaftlich nennen, der seine — gleichartigen — Produkte in verschiedenen Farben oder Verpackungen zu verschiedenen Preisen verkauft. Niemand wird von einem Unternehmer verlangen, daß er produzieren muß (vergl. Betriebspflicht) oder verkaufen muß (vergl. Beförderungspflicht). Er tut dies ganz von selbst, wenn — ja, wenn man ihm seine Preise nicht vorschreibt (vergl. Tarifbindung) und er etwas dabei verdienen kann.

Betriebs- und Beförderungspflicht sind also nur „gemeinwirtschaftliche“ Auflagen, solange die Preise gebunden sind. Im anderen Falle sind sie nicht nötig. Als das Monopol bestand, war die Preisbindung nur zu gerechtfertigt. Daß es dennoch zu „Ausbeutungen“, Kaufkraftabschöpfung durch monopolistische Preisstaffeln, gekommen ist, hat die Entwicklung der Konkurrenz — vor allem des Kraft-

wagens — erheblich gefördert. Warum hat die Bahn — und nicht nur diese — angesichts dieser Entwicklung eine Vogel-Strauß-Politik betrieben, bis die Erkenntnis dämmerte, daß der Kraftwagen doch nicht mit Polizeigewalt von der Straße zu treiben war?

Es heißt also umdenken — und die Bahn befindet sich noch in diesem Prozeß —, umdenken in der Praxis der allgemeinen und Wirtschaftspolitik, umdenken in der reinen Theorie der Verkehrswissenschaft. Was heißt Eigengesetzlichkeit des Verkehrs? Ist der Verkehr denn der einzige Zweig der Volkswirtschaft, für den die raue Luft des Wettbewerbs tödlich ist? „Im Verkehr bestimmen die Preise die Kosten“ heißt es, es wird mit „ruinösem Wettbewerb“ und anderen Begriffen argumentiert. Gewiß wird niemand bestreiten — und die Praxis hat es bewiesen —, daß gerade im Eisenbahnwesen infolge des hohen Fixkostenanteils, auf dessen Deckung man zeitweise verzichten kann und tatsächlich oft genug verzichtet hat, die Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs besteht; niemand wird bestreiten, daß im Dienstleistungsgewerbe andere Regeln gelten als beispielsweise in der Industrie: Produktion und Absatz fallen zusammen, Verkehrsanlagen sind nur zur Produktion von Verkehrsleistungen geeignet usw. Aber hat nicht jeder Wirtschaftszweig seine „Eigengesetzlichkeit“,

gelten nicht ähnliche oder andere Abweichungen von marktwirtschaftlichen Regeln in der Landwirtschaft, Energiewirtschaft, Wohnungswirtschaft, Atomwirtschaft, im Außenhandel usw., ohne daß es zu heftigen und jahrelangen Disputen darüber kommt?

Der Preis wäre also ein Angelpunkt, der zweite, der natürlich die Preisbildung vor allem bestimmt, die Verkehrsgesetzgebung. Aber bleiben wir beim Preis! „Kostenechte Tarife“, „Unterdeckung der Wegekosten“, „soziale und raumordnerische Aufgaben“, „Steuerbegünstigungen“ usw. heißen die Schlagworte. Es ist zuzugeben, daß die Eisenbahn seit ihren Kinderjahren von der jeweilig herrschenden Staatsführung für leicht und einfach zu erfüllende Zwecke „mißbraucht“ worden ist, die dem Staat in eigener Regie hätten zufallen müssen — das ganze Tarifsysteem ist durchsetzt mit solchen Aufgaben. Daß die Bahn die sog. betriebsfremden oder politischen Lasten nicht zu tragen hat, darüber besteht wohl Einmütigkeit. In der Tarifgestaltung fordert sie mit Recht freiere Hand, um sich dem Wettbewerb anzupassen, um Sonderabmachungen treffen zu können, kurz gesagt, um die Tarife mehr der Kostensituation anzunähern. Aber — wer kennt die wahren Kosten der Bahn? Warum werden diese nie veröffentlicht?

Der Verkehrsnutzer fordert mit Recht hier einen entscheidenden Wandel in der Geschäftspolitik der Bahn, wie er mit dem gleichen Recht von den politischen Gremien die Einsicht und den Mut fordert, Verkehrsunternehmen vor allem und überwiegend eben als Verkehrsunternehmen anzusehen. Gewiß hat sich der Kraftwagen — vor

allem der schwere LKW — jahrelang im Lichte der aus wehrwirtschaftlichen Gründen eingeführten Kfz.-Steuerermäßigung gesonnt — der berühmte „Knick“ in der Steuerstaffel —; gewiß erfreut sich die Binnenschifffahrt der aus internationalen Konkurrenzgründen erlassenen Befreiung von den Mineralölzöllen und trägt weder auf natürlichen noch künstlichen Wasserstraßen ihre Wegekosten selbst, aber wer will es ihnen verdenken? Schließlich sind diese Vergünstigungen nicht primär dem Verkehrsträger zuliebe geschaffen worden, sondern aus „übergeordneten Motiven“. Und wer will es noch mehr dem Verkehrsnutzer verargen, daß er die hier gebotenen Möglichkeiten, seine Transporte billiger oder zweckmäßiger durchzuführen, ausnutzt. Daß auch die Konkurrenten der Bahn ihre Wegekosten selbst tragen sollten, ist nur gerechtfertigt, darüber hinaus kann man aber nicht die Bahn sanieren, indem man die gesunden Patienten auch noch krankt macht.

Es ist also zu fordern, daß die Bahn von ihren eindeutig fremden Lasten befreit wird, daß sie eine größere kaufmännische Handlungsfreiheit auch und gerade in der Tarifgestaltung bekommt, daß sie aber auch die Pflicht erhält, ihr Unternehmen nach kaufmännischen Gepflogenheiten auszurichten.

Verlangt die Allgemeinheit, vertreten durch Parlament und Regierung, daß die Eisenbahn Aufgaben übernimmt — wie z. B. gewisse Ausnahme- und Sozialtarife, die rein politisch begründet sind —, die mit kaufmännischen Grundsätzen nicht zu vereinbaren sind, so soll sie auch den vollen Ausgleich dafür übernehmen. Sie sollte aber auch den Mut haben zu bekennen,

warum, mit welchen Zielen und Folgen man dies von der Bahn verlangt. Dies würde vor allem dann wirksam, und hier können die Verfechter der „Gemeinwirtschaftlichkeit“ noch ein Argument für sich in Anspruch nehmen, wenn es gilt, raumpolitisch dezentralisierend zu wirken, also Ballungen in wenigen Wirtschaftszentren zu vermeiden. Die Gefahr einer ungenügenden Verkehrsbedienung abgelegener Gebiete ist tatsächlich gegeben, wenn die Bahn ausfallen sollte, da der Kraftwagen nur dann einspringen wird, wenn es für ihn ein Geschäft bedeutet. Aber sie wird in ihren Ausmaßen wohl oft überschätzt. Abgesehen davon, daß auch dies eine Frage des Preises ist — wobei zugegebenermaßen manche Verkehrsnutzer diesen Preis dann nicht mehr zahlen könnten —, ist die Verkehrsverbindung aber nur einer unter anderen Standortfaktoren. Letztlich ist eine Entfernungsdegression des Tarifs auch betriebswirtschaftlich zu vertreten.

Aber diesen Dingen sollte man etwas mehr Aufmerksamkeit schenken, statt sich darüber zu streiten, ob Sonderabmachungen gestattet werden sollen und ob diese genehmigungs- und anzeigepflichtig sind. Wenn man logischerweise vom Kraftwagen fordert, daß er auch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übernimmt — Bedienung auch der abgelegenen Gebiete zum gleichen Tarif —, so sollte man nicht vergessen, daß für den Kraftwagen eine ganz andere Betriebswirtschaft gilt als für die Eisenbahn. Was für den kleinen Nahverkehrsunternehmen unwirtschaftlich oder unrentabel ist, kann für das Mammutunternehmen Bundesbahn durchaus noch betriebswirtschaftlich zu vertreten sein. Dr. . . . l



Wöchentliche Fracht-Schnelldienste nach den USA

Wöchentliche Abfahrten von Bremen, Bremerhaven und Hamburg direkt nach New York und anderen amerikanischen Häfen. — Weitere Dienste von den USA nach Australien und Fernost.

United States Lines

53 moderne Frachter verbinden vier Erdteile

HAMBURG	BREMEN	BREMERHAVEN
Telefon: 32 16 71	Telefon: 30 08 11-17	Telefon: 4 69 51
Fernschr.: 021 2873	Fernschr.: 024 4307	Fernschr.: 02 3716