

v. Selasinsky, Axel

Article — Digitized Version

## Das westdeutsche Straßendilemma

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* v. Selasinsky, Axel (1962) : Das westdeutsche Straßendilemma, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 42, Iss. 9, pp. 396-398

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133244>

**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.*

unterrichten. Es wird dabei mühelos von dieser „Europäischen Baufirmenkartei“ erfahren und seine Aufnahme in diese erreichen. Vor allem liegt wohl auch noch von keiner Seite eine Zusage vor, sich dieser Einrichtung zu bedienen, wenn auch der entsprechende Brauch in Frankreich, Belgien und Italien wahrscheinlich macht, daß der öffentliche Auftraggeber dort gern auf eine derartige Kartei zurückgreift. Wenn sie nicht bestünde, wäre nämlich andererseits wieder zu fürchten, daß die dortigen Behörden lieber auf die Qualifikationen und Listen heimischer Betriebe zurückgreifen, als sich dem Risiko auszusetzen, einen Auftrag einer ungeeigneten Firma zu übertragen. Insofern erleichtert die Kartei den Wettbewerb der bereits bestehenden Unternehmen.

### **Sicherheitsklauseln**

Weitere Vorschläge wurden den EWG-Behörden durch eine „Empfehlung hinsichtlich der Sicherheitsklauseln“ vorgelegt, die von dem „Ständigen Ausschuß Bauwirtschaft zum Studium der Anwendung des Römischen Vertrages“ ausgearbeitet worden ist.<sup>22)</sup> Die von den Bauunternehmen üblicherweise zu stellende oder bei der Abrechnung zurückhaltbare Garantiesumme spielt nämlich bei Großbauten eine erhebliche Rolle. Deswegen sind einheitliche Regelungen über ihre Höhe (gemessen in Prozenten der Auftragssumme), über die Art der Hinterlegung (in bar, Wechsel oder Bürgschaft) sowie über die Zeitdauer einer möglichen Inanspruchnahme — insbesondere im Interesse mittlerer Unternehmen — erwünscht.

<sup>22)</sup> Jahrbuch des Deutschen Baugewerbes 1961, S. 197.

Den EWG-Behörden wird die Entscheidung in der Regel nicht leicht gemacht, denn es kann nicht übersehen werden, daß auch die berufsständische „Internationale Vereinigung für Hoch- und Tiefbau“ in Fragen der Liberalisierung nicht immer zu einer einheitlichen Auffassung gelangen konnte, zumal außer den verschiedenen nationalen Gesichtspunkten innerhalb der einzelnen Länder selbst mitunter noch gegensätzliche Interessen auf dem Spiel stehen.

Nach Beseitigung der bestehenden „diskriminierenden“ Bestimmungen dürfte es nicht an Versuchen fehlen, den Konkurrenzkampf unter den vorhandenen Bauunternehmen zu verschärfen. Mitunter werden wohl auch neue Wege gesucht werden, um die Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen. So ist zu hören, daß im Auslande Bestrebungen im Gange sind, mittlere deutsche Straßenbauunternehmen dadurch von Angeboten abzuhalten, daß bei attraktiven Aufträgen in Deutschland die bisher üblichen Straßenbau-Lose durch Losgrößen ersetzt werden, die über die Leistungsfähigkeit mittlerer Betriebe hinausgehen.<sup>23)</sup>

Es wird Aufgabe der europäischen und der nationalen Behörden sein, dafür zu sorgen, daß die Liberalisierung des Europäischen Baumarktes sich im Geiste einer Harmonisierung der Struktur der Wirtschaftsräume und ihrer Wirtschaftszweige vollzieht. Stets werden wir uns aber bei den Problemen vor Augen halten müssen, daß ein so großes Werk, wie die Schaffung der EWG, noch nie ohne Schwierigkeiten gelungen ist und eben seine Zeit fordert.

<sup>23)</sup> „Der Tiefbau“ a. a. O. S. 362 und „Industriekurier“ vom 29. 3. 1962, S. 15.

## **Das westdeutsche Straßendilemma**

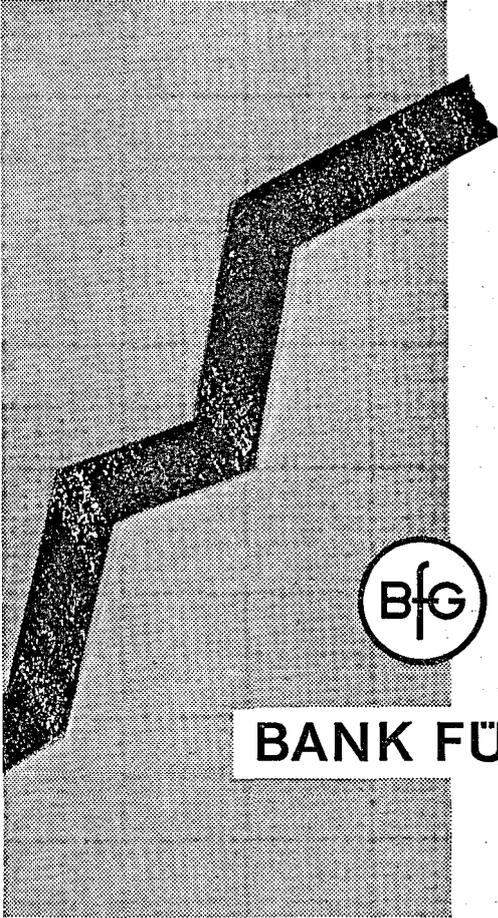
**Dr. Axel v. Selasinsky, Frankfurt/Main**

Die niederdrückende Atmosphäre, die bei der Lesung des Etats des Bundesministers für Verkehr im Bundestag herrschte und die von der Regierungskoalition fast widerspruchslos hingenommene Streichung von 20 % der vorgesehenen Straßenbaumittel läßt es angezeigt sein, wiederum einen Blick auf das westdeutsche Straßendilemma zu werfen. Alle Verkehrsfachleute, der zuständige Minister, alle Verkehrsnutzer sind sich darüber einig, daß das westdeutsche Straßennetz unzureichend ist und daß man der ständig steigenden und im übrigen recht erfreulichen Motorisierung nur mit größter Sorge entgegensehen kann. Das Straßenbaufinanzierungsgesetz 1960 war ein guter Anfang, endlich die vom Kraftverkehr aufgebrauchten Gelder nun wirklich für den Straßenbau einzusetzen. Damals wurde von allen Seiten gegen die Zweckentfremdung dieser Mittel Sturm gelaufen, insbesondere gegen den berühmt-berüchtigten Sockelbetrag von 600 Mill. DM bei der Mineralölsteuer. Wo sind diese Stimmen heute geblieben, als es sich bei den bewußten Einsparungen

beim Verkehrsetat um 360 Mill. DM handelte, einer Summe also, mit der rund 100 km Autobahnen gebaut werden könnten!

### **Straßenzustand trägt Schuld an Verkehrsunfällen**

Man ist versucht, die Planer und diejenigen, die den Planern zugestimmt haben, verantwortungslos zu nennen. Ist es denn mit den 14 000 Verkehrstoten im Jahr nicht genug und soll die Bundesrepublik mit diesem traurigen Rekord weiter an der Spitze aller zivilisierten Länder stehen? Gewiß ist menschliches Versagen oft der Grund eines Verkehrsunfalles, vielfach trägt aber das ungenügende Straßennetz und vor allem der schlechte Straßenzustand an den Unfällen die Schuld. Dieses furchtbare Erbe des Zusammenbruchs von 1945 sollte sich der Bundestag zu Herzen nehmen, wenn er über die bereitzustellenden Mittel für den Straßenbau beschließt. Allein die Opposition hat sich hier mit Recht gegen Streichungen gewendet.



# Erfolg durch Leistung...

Die Erfolge unserer Wirtschaft zeigen, was echte Leistung ist. Spezialisten auf allen Gebieten sind daran beteiligt - dynamische Kräfte der Industrie, des Handels und des Handwerks - und nicht zuletzt - erfahrene Bankkaufleute, wie die Mitarbeiter der BANK FÜR GEMEINWIRTSCHAFT. Die erfolgreiche Zusammenarbeit großer Unternehmen mit der BANK FÜR GEMEINWIRTSCHAFT beweist den Wert einer fachmännischen Beratung in allen Finanzfragen.

## BANK FÜR GEMEINWIRTSCHAFT

Aktiengesellschaft

DÜSSELDORF

FRANKFURT

HAMBURG

Korrespondenz-Banken an allen bedeutenden Plätzen der Welt. Niederlassungen in der Bundesrepublik Deutschland.

In West-Berlin: Bank für Wirtschaft und Arbeit zu Berlin AG.

### Vergleiche europäischer Straßennetze

Es dürfte nützlich sein, in diesem Zusammenhang einmal einen Blick auf die Lage der Bundesrepublik im Straßenwesen im Vergleich zu ihren Nachbarländern zu werfen. Leider gehen alle diese Vergleiche zuungunsten der Bundesrepublik aus. So besitzt z. B. die Bundesrepublik ein Gesamtstraßennetz von rd. 358 000 km Länge, d. h. die Straßendichte in km beträgt pro 1000 qkm 1450 km und je 100 000 Einwohner 672,5 km. Frankreich dagegen besitzt ein Gesamtstraßennetz von 1,226 Mill. km, d. h. 2221 km auf 1000 qkm und 2680 km auf 100 000 Einwohner. Die entsprechenden Zahlen für Italien lauten: 199 200 km, 662 km und 390 km und für die Niederlande 79 212 km, 2440 km und 686 km. Frankreich hat also gebietlich gesehen fast doppelt und einwohnermäßig gesehen etwa viermal soviel Straßen wie die Bundesrepublik. Kein Wunder also, wenn sich z. B. auch der Lastkraftwagenverkehr, der immer noch oft der Stein des Anstoßes in der Öffentlichkeit ist, erheblich besser verteilt und daher optisch günstiger wirkt. Hinzu kommt noch, daß Frankreich z. B. weniger Kraftäder besitzt als Deutschland und in den Niederlanden die Entmischung des Verkehrs geradezu vorbildlich durchgeführt wurde.

Ein weiterer Vergleich mit anderen europäischen Ländern, die sich in den letzten Jahren mit einem kleineren Straßenbauetat begnügen konnten, weil sie bereits

früher ihre Straßennetze der Verkehrsdichte angepaßt haben, ist sehr instruktiv und macht den Umfang des westdeutschen Nachholbedarfs besonders deutlich. So entfielen nach den bisher vorliegenden Zahlen 1959 auf einen Personenkraftwagen:

Land	Straße in m
Osterreich	330
Holland	250
Schweden und Frankreich	200
Schweiz	170
Bundesrepublik Deutschland	100

Zieht man in Betracht, wieviel Straßenmeter sich je Kopf der Bevölkerung errechnen, dann wird der Unterschied noch krasser. In Schweden sind es 22, in der Schweiz 12, in der Bundesrepublik dagegen nur 4,5 Meter.

### Flaschenhalse bei Durchgangsstraßen

Bei dem ungenügenden deutschen Straßennetz handelt es sich nicht nur darum, daß zu wenig Straßen vorhanden sind, sondern auch die Tatsache, daß es bei großen und wichtigsten Durchgangsstraßen noch heute allenthalben Engpässe, sogenannte Flaschenhälse gibt, macht den Verkehrsfluß träge und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit. Ein einziger Lichtblick: Das deutsche Autobahnnetz, das nach dem Stand von Januar 1962 2848 km betrug, wird endlich zügig aus- und weitergebaut. Seit Gründung der Bundesrepublik wurden

dem Verkehr 739 km Autobahnen zur Verfügung gestellt. Das sind zwar im Rahmen des gesamten Straßennetzes recht bescheidene Zahlen, dennoch aber Zahlen, die als erfreulich anzusehen sind. Und diese Entwicklung soll nun abgestoppt werden? Der Bundesminister für Verkehr hat bereits alle Aufträge, die noch nicht vergeben waren, storniert und verkündet, daß bei Beibehaltung der 20 % Einsparung in seinem Etat die für 1962 vorgesehenen Termine für Autobahnneubauten nicht eingehalten werden können.

Im krassen Gegensatz zu der Regierung stehen aber die Abgaben des Kraftverkehrs, die dieser Jahr für Jahr aufbringt und die sich von 1955 bis 1962 mehr als verdoppelt haben:

Abgaben des Kraftverkehrs	Abgaben in Mill. DM		
	1955	1959	1961
Kraftfahrzeugsteuer	766,1	1 267,3	1 600,0
Mineralölsteuer	1 255,9	2 119,3	3 300,0
Mineralölzoll	375,0	625,0	650,0
Insgesamt	2 397,0	4 011,6	5 550,0
ferner:			
Beförderungssteuer	232,0	719,9 <sup>1)</sup>	830,0

<sup>1)</sup> Alle Verkehrsträger, einschl. Eisenbahn.

Für das gesamte Bundesgebiet ergeben sich für die Jahre 1951 bis 1961 folgende sehr eindrucksvolle Zahlen:

Position	Einnahmen u. Ausgaben des Bundes in Mrd. DM
Mineralölsteuer	13 765,0
Mineralölzoll	4 941,0
Beförderungssteuer des Kraftverkehrs	2 700,0
Insgesamt	21 406,0
Straßenbauausgaben des Bundes	
aus Haushaltsmitteln	8 802,7
Somit für andere Haushaltszwecke	
als Straßenbau vom Bund verausgabt	12 603,3

Vom Kraftverkehr ist also der allgemeine Haushalt ganz erheblich alimentiert worden, das sollte bei allen Erwägungen berücksichtigt werden. Offensichtlich ist aber die 20 %ige Einsparung beim Verkehrshaushalt ein Rückfall in die alten Zeiten, da der Kraftverkehr überwiegend Ausnutzungsobjekt war. An die recht trübe Zukunft für den Kraftverkehr und die damit weiter erschreckend ansteigende Verkehrsunsicherheit denkt man nicht mehr!

## Aspekte einer neuen deutschen Verkehrspolitik

Dr. Hans Fahning, Hamburg

Die deutsche Verkehrspolitik in der Nachkriegszeit ist gekennzeichnet durch ein Kurieren am Symptom. Einschneidende, grundsätzlich neu strukturierte Maßnahmen sind bislang nicht eingeführt worden, sondern alle Maßnahmen beschränken sich auf eine Konservierung der bestehenden Struktur. Allenfalls wurde eine vorsichtige Ausweitung der eingespielten Marktanteile zugelassen.

Die Spannweite der deutschen Nachkriegs-Verkehrspolitik reicht praktisch nur von einer vorsichtigen Tarifumgestaltung des DEGT und des RKT bis zur leichten Kapazitätsausweitung beim Güterfern- und Güterbezirksverkehr. Die wichtigsten Maßnahmen waren eine leichte Abschwächung der Wertstaffel sowie die nicht wesentliche Abflachung der Entfernungstaffel. Beide Maßnahmen erstreckten sich gleichläufig auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftwagen. Eine Auflockerung des Paritätsverhältnisses wurde lediglich durch die Einführung einer 20-t-Gewichtsklasse für die Eisenbahn und einer um 10 Punkte unter dem DEGT-Satz liegenden 5-t-Klasse für den Lastkraftwagen vorgenommen.

Beim Güterkraftverkehr wurden zusätzlich die Höchstzahlen für Kraftfahrzeuge vorsichtig heraufgesetzt. Schließlich wurden die fiskalischen Belastungen für den Lkw durch das Verkehrsfinanzgesetz und das Straßenbaufinanzierungsgesetz vergrößert.

Sieht man von der Politik der Verkehrsinfrastruktur ab, so ist das Problem der deutschen Verkehrspolitik,

im Spiegel der verkehrspolitischen Maßnahmen betrachtet, offenbar nur ein Problem Schiene/Straße und offenbar auch hier nur ein Koordinierungsproblem.

Ein Blick auf die Entwicklung der Transportleistung der verschiedenen Verkehrsträger, beschränkt auf den Zeitraum der Nachkriegszeit, zeigt aber sehr deutlich, daß das Problem in der deutschen Verkehrspolitik nicht nur das Verhältnis Schiene/Straße ist, sondern ebenso sehr auch ein Problem Schiene/Wasserstraße. Diese Tatsache, mit der praktizierten Verkehrspolitik konfrontiert, läßt nur den Schluß zu, daß entweder in der deutschen Verkehrspolitik eine sehr mangelhafte Diagnose betrieben worden ist oder daß der Mut zu grundsätzlich neu strukturierten verkehrspolitischen Maßnahmen fehlte. Zum Teil ist es sicher richtig, daß die Diagnose unzureichend war oder daß sie teilweise nur unter einen begrenzten Blickwinkel gestellt wurde. Dennoch ist eine mangelhafte Diagnose nicht der Hauptgrund für die unzureichende Verkehrspolitik. Die Fülle der verkehrswirtschaftlichen Literatur beweist allein quantitativ das Gegenteil.

### Wettbewerbssituation der einzelnen Verkehrsträger

Der Kernpunkt der deutschen Verkehrswirtschaft ist die Wettbewerbsstellung und Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn, und eine verkehrswirtschaftliche Therapie hat daher dort anzusetzen.

Das faktische Wettbewerbsverhalten der Deutschen Bundesbahn ist letztlich dadurch gekennzeichnet, daß