

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

Article — Digitized Version

Die Verkehrsgesetze im Spiegel der Meinungen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1954) : Die Verkehrsgesetze im Spiegel der Meinungen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 6, pp. 305-314

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131903>

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.

Verkehrspolitik **Die Verkehrsgesetze im Spiegel der Meinungen**

Der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeböhm, weist Ziele und Grenzen der Verkehrsgesetzgebung auf:

Wie müssen die Entwürfe beurteilt werden?

Die Verkehrsgesetzesentwürfe, die mit großer Mehrheit vom Bundesrat gebilligt wurden, das Personenbeförderungsgesetz, das kürzlich vom Kabinett verabschiedet wurde, die Beratungen eines Ausschusses unabhängiger Sachverständiger über eine Gütertarifreform, die am 12. Mai in Gang gesetzt wurden, die Intensivierung der Zusammenarbeit der Bundesinstanzen mit den Länderinstanzen, bei denen der größte Teil der Exekutive im Verkehrswesen liegt, sollen alle dazu beitragen, das Gleichgewicht im deutschen Verkehrswesen wiederherzustellen und ihm eine gesunde Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung in der Zukunft zu sichern. Dabei müssen sehr viele Interessen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Das ist nur möglich in der Begrenzung durch folgende fundamentale Tatsachen, die auch die schönsten Grundsätze nicht aus der Welt zu schaffen vermögen:

Deutschland wurde zerrissen, der Raum, in dem sich die Verkehrsträger ausleben können, zu eng. Die Spanne zwischen den Kosten und den Entgelten im Verkehr wurde zu groß. Das hat einen allgemeinen Substanzverzehr zur Folge, den wir uns als ein verarmtes Volk nicht leisten können. Die Motorisierung hat — erfreulicherweise — in den letzten Jahren einen Umfang angenommen, dem die Straßen nicht mehr gewachsen sind. Weil wir nicht das Geld haben, die Straßen dem Verkehr anzupassen, bleibt nichts anderes übrig, als den Verkehr den Straßen anzupassen. Das geht nicht nur uns, das geht auch sehr viel reicheren

Ländern so. Ließen wir den Dingen ihren Lauf, würde sich in absehbarer Zeit die Motorisierung selbst abdrosseln. Es muß also versucht werden, in dem durch unsere Armut nun einmal gesteckten Rahmen für alle Verkehrsträger ein Auskommen zu finden. Dabei ist entscheidend, daß wir es uns nicht leisten können, vorhandene Werte zu verschleudern. Um Volksvermögen handelt es sich hier wie dort, bei Schiene, Straße und Wasserstraße, also um das Geld der Steuerzahler. Deswegen ist die Gesundung der Bundesbahn wichtig, wenn auch

Aus Kreisen der Wirtschaft schreibt man uns:

„Verkehrsverbote sind nicht verkehrskonform“

Während die öffentliche Meinung sich in der Einhelligkeit des Urteils begnügt, daß „im Verkehr nicht alles stimmt“, variiert die Diagnose der Experten zwischen Fehlentwicklung und Krise. Die Diskussion geht um die rechte Therapie.

Seeböhms Konzept

Im Dezember legte der Verkehrsminister zwei Gesetzesentwürfe vor: ein „Straßenentlastungsgesetz“ und ein „Verkehrsfinanzgesetz“. Das erste sieht eine Einschränkung des Straßenverkehrs vor, indem es für eine Reihe sogenannter Massengüter, vor allem Kohle, Eisen, Steine, Erden und Holz, den Transport auf der Straße außerhalb der Nahzone, d. h. über 50 km verbietet. Der zweite Gesetzesentwurf sieht Steuererhöhungen für den Straßenverkehr vor: in der Kraftfahrzeugsteuer soll der sogen. „Belastungsknick“ beseitigt werden, der bisher die Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 2400 kg

nicht so entscheidend, wie oft behauptet wird. Zwingend aber ist das Leid um täglich dreißig Verkehrstote auf unseren Straßen. Wessen Gemüt ist so abgestumpft, daß es nicht dadurch aufgerüttelt würde? Ausschlaggebend bleibt, daß die deutschen Verkehrsträger insgesamt den Anforderungen einer aufstrebenden Wirtschaft gewachsen sind. Das sind sie bisher in jedem Falle gewesen und werden es in Zukunft sein. Dafür werden — das ist meine Überzeugung — die Maßnahmen sorgen, die nur gewertet werden können, wenn man eine Gesamtlösung anstrebt und sein Urteil von einer solchen übergeordneten Konzeption bestimmen läßt.

begünstigt, und statt dessen soll für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 25 t eine progressive Belastung eintreten; schließlich wird die Steuer für Anhänger ebenso wie für Motorwagen berechnet und dadurch erheblich erhöht; in der Mineralölbesteuerung ist für Vergasertreibstoff eine Erhöhung um 1 Dpf. pro Liter, für Dieselmotortreibstoff um 7 Dpf. vorgesehen; eine besondere zusätzliche Belastung erwartet den Werkfernverkehr, der anstelle einer Beförderungssteuer von 0,99 Dpf./tkm künftig 5 Dpf./tkm zahlen soll.

Keine dirigistischen Eingriffe

Der Meinungsstreit hat sich auf die Verkehrsverbote des Straßenentlastungsgesetzes und auf die Verfünfachung der Beförderungssteuer im Werkfernverkehr, die nicht nur von den Betroffenen als prohibitiv beurteilt wird, konzentriert. Die Therapie des Verkehrsministers lautet: einschneidende

Alle in der Abteilung „Zeitgespräch“ veröffentlichten Beiträge sind freie Meinungsäußerungen von Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik und von in- und ausländischen Mitarbeitern. Sie enthalten keine Stellungnahme der Redaktion und sind keine offiziellen Äußerungen der herausgebenden Institutionen.

Maßnahmen bis zur Amputation der Teile des Straßenverkehrs, „die auf die Schiene gehören“.

Es ist klar, daß die Frage, welches Gut auf die Schiene und welches auf die Straße gehört, nicht generalisierend nach einer Rangordnung der Verkehrsmittel und der Transportgüter zu beantworten ist, wie das leider allzu oft in Verkennung der diffizilen Zusammenhänge von Verkehr und Wirtschaft geschieht. Allein, es besteht Übereinstimmung, daß heute vielfach Güter auf der Straße transportiert werden, deren Rückverlagerung auf die Schiene erwünscht ist, wie umgekehrt erwartet wird, daß die Schiene auf Güter verzichtet, deren wirtschaftlichere Beförderung auf der Straße möglich ist. Der wesentliche Unterschied liegt nicht im Ziel, sondern im Weg: keine „dirigistischen Eingriffe“, sondern „marktkonforme Mittel“, oder — um in unserem Bilde zu bleiben — keine Amputation, sondern Rückbildung.

Wenn der Verkehrsminister marktkonforme Mittel verneint, weil „der Verkehr eben verkehrskonformer Mittel bedürfe“, so weist dieses Wortspiel auf die Gefahr einer Sonderbetrachtung, die hier der Verkehr erfahren soll. Bei aller Würdigung der (leider noch so unzureichend geklärten) Eigengesetzlichkeit der Verkehrswirtschaft muß der unverrückbare Ausgangspunkt aller Überlegungen sein, daß der Verkehr ein Teil der Wirtschaft ist. Die Formen der Verkehrsbedienung, die sich in kalkulatorischem Denken entsprechend den Bedürfnissen der Wirtschaft entwickelt haben, sind nicht von heute auf morgen auswechselbar, wenn nicht erhebliche Schäden in denjenigen Sektoren der Wirtschaft entstehen sollen, für die der Verkehrsminister nicht kompetent ist.

Wirksamkeit marktkonformer Mittel

Es ist als Alternative zu Seebohms Konzept vorgeschlagen worden, eine Rückverlagerung auf die Schiene und eine organische Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern durch steuerliche, technische und last not least durch tarifliche Maßnahmen herbeizuführen. Denjeni-

gen, die diese marktkonformen Mittel für unzureichend halten, eine Rückbildung der wirtschaftlich unerwünschten Formen des Straßenverkehrs herbeizuführen, wird empfohlen zu prüfen, wie diese Mittel — im umgekehrten Sinne eingesetzt — von 1949 bis 1953 die Fehlentwicklungen im deutschen Verkehr zumindest begünstigten. Seit 1949 erfolgten vier Tarifänderungen. Sie gingen (bis auf die letzte vom 1. 8. 53) allein von den Erfordernissen des Bundesbahnhaushalts aus und begünstigten sich gegenüber dem Straßenverkehr mit der Feststellung, daß die paritätische Erhöhung des Reichskraftwagentarifs erforderlich und gerechtfertigt sei. In der Verkehrsdiskussion gehörte zwar das Wort von den „gleichen Startbedingungen“ schon längst zum eisernen Bestand, aber die Straße blieb bei jeder Tarifierhöhung doch billiger als die Schiene, weil sie zum gleichen Preis eine Haus-Haus-Beförderung bot. Auf steuerlichem Gebiet ist bis heute durch den erwähnten „Belastungsknick“ in der Kraftfahrzeugsteuer ein Lastkraftwagen um so mehr begünstigt, je schwerer er ist, d. h. je niedriger seine Selbstkosten pro Tonnenkilometer an sich schon sind. Der steuerlich begünstigte Trend zum schweren Lastkraftwagen wurde durch die Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte und Achsdrücke der Straßentransportfahrzeuge unterstützt. „Durch höhere Nutzlasten zu niedrigen Selbstkosten pro tkm“ lautete die Devise des 40 t-Zuges, unter der die Transporte sogen. Massengüter selbst über große Entfernungen rentabel wurden. Der Zwang zur Kostensenkung wurde durch den Wettbewerb innerhalb des Straßenverkehrs verstärkt. Bekanntlich ist die Zahl der zulässigen Konzessionen im Güterfernverkehr überschritten; das Ausmaß des dadurch verursachten Konkurrenzdruckes wird zu beurteilen sein, wenn die Zahl der seit 1949 zuviel erteilten Konzessionen bekannt wird.

Hauptaufgaben der Neuordnung

Die Verkehrskrise tritt am stärksten in der Unzulänglichkeit des Straßennetzes und in der Notlage der Bundesbahn zutage. Das seit 1939 nicht erweiterte Straßennetz

erweist sich vielfach der gestiegenen Verkehrsfrequenz nicht gewachsen. Deshalb motiviert Seebohm seine Gesetzentwürfe mit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Es ist aber abwegig zu glauben, daß durch Verkehrsverbote Lastkraftwagen oder Lastzüge in nennenswertem Umfange aus dem Verkehr gezogen würden; denn wer ist in der Lage, ohne Entschädigung einen noch für Jahre betriebsfähigen Lastzug zu verschrotten? Nur ist bei unzureichender Beschäftigung im Fernverkehr infolge der Verbote eine Abwanderung in den am stärksten belasteten Nahverkehr zu befürchten. Aber selbst bei der günstigsten Annahme, daß 10 000 Lastkraftwagen stillgelegt würden, bleibt zu bedenken, daß täglich 2000 Personenwagen zugelassen werden. Ein Ausweg wird deshalb nur von denen gewiesen, die in ihre Vorschläge zur Lösung des Verkehrsproblems auch ein umfassendes und langfristiges Straßenbauprogramm mit einbeziehen.

Wenn die Verkehrsverbote nicht oder kaum einer größeren Sicherheit auf den Straßen dienlich sind, so könnten sie doch für die Bundesbahn von Nutzen sein. Wäre es nicht sinnvoll, die Ausnutzung ihrer Transportkapazitäten zu verordnen, statt Milliarden (die Summen wachsen mit der Dauer der Diskussion) im Straßenbau zu investieren? Auf den Einwand, daß ein zu kleines Straßennetz kein Beweis dafür sei, daß die Bundesbahn die richtige Kapazität besitzt, wollen wir uns hier nicht einlassen. Aber die Feststellung ist nötig, daß die Mehreinnahmen aus Verkehrsverboten nur einen Bruchteil des Haushaltsdefizits der Bundesbahn ausmachen könnten. Hieraus erklärt sich das Bedenken, daß die Verbotsliste nur als ein Anfang betrachtet wird oder die Verkehrsverbote den Weg für eine monopolistische Tarifgestaltung eröffnen sollen.

Mit Verboten sind die Verkehrsprobleme nicht zu lösen; der notwendigen Neuordnung des deutschen Verkehrs stünden sie im Wege. Es bedarf eines umfassenden Programms. Ein sinnvolles Ineinandergreifen steuerlicher, technischer und tariflicher Maßnahmen

muß die Fehlentwicklungen der letzten Jahre beheben und den Weg für eine organische Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße eröffnen. Dabei muß die Bundesbahn in den Stand versetzt werden, ihre Umschlagseinrichtungen zu rationalisieren, damit die Nahtstelle zwischen Schiene und Straße den „gebrochenen Verkehr“ nicht behindert, sondern der Schiene vornehmlich den Knotenpunktverkehr und dem Kraftwagen den Flächenverkehr ermöglicht. Ein Verkehrswegeprogramm muß sich der Engpässe im Schienen- und Straßennetz annehmen.

Gegen die Auswüchse des Werkverkehrs werden zweckentsprechende Maßnahmen zu treffen sein. Durch eine prohibitive Besteuerung sind jedoch die Fehlentwicklungen nicht zu beheben. Bei der schwierigen Abgrenzung echten, betriebsbedingten Werkverkehrs muß den differenzierten wirtschaftlichen Tatbeständen Rechnung getragen werden.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag fordert:

Sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger

Bei der Beurteilung der Verkehrsgesetzgebung der Bundesregierung muß man sich von volkswirtschaftlichen Fakten leiten lassen, die von der Erkenntnis ausgehen, daß von der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs der Eisenbahnen aus wirtschaftlichen, sozialen und raumpolitischen Gründen nicht abgewichen werden kann. Jede Abkehr von diesem Prinzip müßte Entwicklungen einleiten (z. B. die Lockerung des § 6 EVO, die Aufgabe der Tarifgleichheit), die für die Wirtschaftsstruktur der schwierigen Nachkriegszeit unübersehbare volkswirtschaftliche Konsequenzen auslösen. Auch ist die Ursache der gegenwärtigen Verkehrsschwierigkeiten weniger in dem Mangel einer großzügigen Investi-

Die schwierigste Aufgabe bleibt eine Neuordnung des Tarifs, die einen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern bestehen läßt und auch der Schiene als dem wichtigsten Teil unseres Verkehrssystems den Ausgleich ihrer Haushaltsrechnung ermöglicht, soweit die Einnahmeseite dazu beitragen kann. Die Entlastung der Ausgabenseite, insbesondere in der Position Gehälter und Löhne wird besonderer Maßnahmen bedürfen.

In der großen Verkehrsdebatte im Bundestag am 11. 2. führten die Redner darüber Klage, daß die Debatte in Unkenntnis der beiden Gesetzentwürfe erfolgen mußte. Wenn sich der Bundestag nun Ende Juni mit diesen Entwürfen befaßt, wird zu beklagen sein, daß kein umfassendes Verkehrsprogramm der Regierung bekannt ist. Um so wertvoller sind die Vorschläge, die in der CDU unter der Initiative von Müller-Hermann entwickelt wurden und bereits die wesentlichen Punkte einer Neuordnung behandeln. (-ch-)

tionspolitik für die Verkehrswege zu sehen — die Verkehrsmisere kann deshalb auch nicht allein über Investitionen behoben werden — als vielmehr in dem Zusammenstoß zweier verschiedenartiger Verkehrssysteme, nämlich des gemeinwirtschaftlichen der Bahn und des privatwirtschaftlichen des Kraftverkehrs.

Das Für und Wider der fiskalischen Belastung

Eine Bereinigung dieser Wettbewerbsverhältnisse kann nur dann herbeigeführt werden, wenn jeder Verkehrsträger zunächst einmal für die ihm anlastbaren Kosten des Verkehrsnetzes, der Verkehrssicherung und der Verwaltung selber aufzukommen hat. Diese Blickrichtung und darüber hinaus die Tatsache

eines gegenwärtigen, eklatanten Mißverhältnisses zwischen Straßenkapazität und Straßenverkehr mit den bedauerlichen Folgen auf die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) veranlassen den Deutschen Industrie- und Handelstag, die Regierungsvorlagen in wesentlichen Teilen positiv zu beurteilen, indem er bereit ist, eine stärkere Fiskalbelastung des Kraftwagens dort in Kauf zu nehmen, wo sie gleichzeitig eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Kraftwagen unterstützt. Das gilt für die Aufhebung der bisherigen Steuervergünstigung für Schwerlastwagen und Omnibusse (Knickbeseitigung) ebenso wie für die Erhöhung der Mineralölabgaben. Zur Frage der progressiven Besteuerung für Motorwagen und der Besteuerung der Anhänger gehen die Meinungen allerdings noch auseinander. Ihre endgültige Beurteilung hängt von den zukünftigen Fahrzeuggewichten ab. Die Kabinettsvorlage sieht eine gleichmäßige Besteuerung für Motorwagen und Anhänger vor. Hiergegen wenden sich die Automobilindustrie und die Vorschläge von Müller-Hermann. Zu berücksichtigen ist immerhin, daß beim Anhänger das Verhältnis von Tot- und Nutzlast günstiger ist als beim Lastkraftwagen (3,1 : 1 anstatt 1 : 1).

Die Anhebung der Mineralölsteuer wird im Sinne der Regierungsvorlage vom DIHT gebilligt (Diesel 7 Dpfg., Benzin 1 Dpfg.). Eine stärkere steuerliche Belastung des Werkfernverkehrs in Höhe von 3 Dpfg. wird bejaht, weil der Werkverkehr in den Grenzen gehalten werden muß, die eine Unterminierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs unmöglich machen. Diesen Satz hat der Bundestagsabgeordnete Rademacher auch als Kompromiß gegenüber den Vorschlägen des BDI von Müller-Hermann in Vorschlag gebracht.



VEREINSBANK IN HAMBURG

AUSSENHANDELSBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 34 10 15
20 BETRIEBE IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Der von der Regierung in Aussicht genommene Satz von 5 Dpfg. ist untragbar, weil die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölabgaben in Verbindung mit der Reform der Einkommensteuer bereits eine Rückentwicklung des Werkverkehrs von der Kostenseite aus einleiten wird. Zudem muß berücksichtigt werden, daß eine an die Beförderungsleistung anknüpfende Steuer im besonderen die Betriebe trifft, die bis zu ihren Absatzgebieten weite Entfernungen zu überwinden haben und die auf eigene Fahrzeuge aus betrieblichen Gründen nicht verzichten können. Die Besteuerung des Werkverkehrs ist abzulehnen.

Wahlfreiheit der Verkehrsmittel

Der DIHT lehnt aus seiner Wirtschaftsauffassung heraus, zumal wegen des Prinzips der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel, ebenfalls Verbote des Transports bestimmter Güter auf der Straße ab. Das gilt erst recht, wenn das Regierungsprogramm von der politischen Seite volle Billigung finden würde. Wenn sich der DIHT ursprünglich als vordringende Maßnahme und befristet für einige wenige Verbote für typische Massengüter (z. B. Kohle) bei Entfernungen über 150 km ausgesprochen hatte, so geschah das in der Absicht, verkehrspolitisch eine weitere Abwanderung dieser nicht für den Kraftwagen typischen Güter über Weitentfernungen auf die Straße aufzuhalten.

Daß aus dem Verkehrsfinanzgesetz Mittel für den Straßenbau zufließen müssen, wird auch vom DIHT gefordert, ebenso die Abnahme der

politischen Lasten der Deutschen Bundesbahn durch den Bund. Das Mittel der Tarifpolitik kann erst in zweiter Linie für eine Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern eingesetzt werden.

Selbstverwaltungsorganisation des Kraftverkehrs

In den bisherigen verkehrspolitischen Diskussionen zeigt sich folgender Mangel. Es wird von allen an einer Ordnung im Verkehr Interessierten der Grundsatz akzeptiert, daß der Kraftverkehr das geeignete Verkehrsmittel für den Flächenverkehr darstellt, die Kostenvorteile der Eisenbahn hingegen vor allem im Knotenpunktverkehr zutage treten. Neue steuerliche Belastungen des Kraftverkehrs werden jedoch, wenn ihnen nicht entsprechende ergänzende Maßnahmen an die Seite treten, den Kraftverkehr nicht stärker in den Flächenverkehr, sondern möglicherweise umgekehrt stärker in den Knotenpunktverkehr hineindrängen, da sie die Tendenz auslösen, durch stärkere Auslastung und vermehrten Einsatz den Gewinnsausfall wettzumachen. Um die Aufgabenteilung im Verkehr in die volkswirtschaftlich richtigen Bahnen zu lenken und um den verkehrspolitischen Effekt der zu ergreifenden Maßnahmen nicht in Frage zu stellen, wird es daher unbedingt notwendig sein, baldmöglichst eine straffe Selbstverwaltungsorganisation des Kraftverkehrs in Kartellform ins Leben zu rufen, die über einen internen Ausgleich auch der Tendenz zum Knotenpunktverkehr entgegenzuwirken hätte. (-th)

Die Bundesbahn sieht die Sache so:

Gemeinwirtschaftliche Bedienung durch die Eisenbahn muß erhalten bleiben!

In seiner Regierungserklärung vom 20. 10. 53 hat der Bundeskanzler es als wichtigste verkehrspolitische Aufgabe der Bundesregierung bezeichnet, die Bereiche der einzelnen Verkehrsträger aufeinander abzustimmen mit dem Ziel, Eisenbahn und Straßenverkehr, Binnen- und Seeschifffahrt und künftigen Luftverkehr so zu ordnen, daß bestehende Werte erhalten bleiben und zugleich der höchste Nutzen mit dem geringsten Kostenaufwand erreicht wird. Diesem Ziel ent-

sprechen die vom Bundeskabinett am 1. 6. 54 verabschiedeten Entwürfe eines Straßenentlastungs- und eines Verkehrsfinanzgesetzes.

Marktkonforme Mittel reichen nicht aus

Bei der Diskussion über die in diesen Regierungsentwürfen vorgesehenen Maßnahmen steht im Brennpunkt die Frage, ob es notwendig sei, zur angestrebten Ordnung des Verkehrs gewisse Lenkungsmaßnahmen von Hand des Staates zu ergreifen, oder ob es

nicht genüge, marktkonforme Gesichtspunkte auch in der Verkehrswirtschaft walten zu lassen. Die vergangenen Jahre, in denen weitgehend das letztere der Fall war, dürften gezeigt haben, daß dieser Weg nicht zum Ziele führen kann. Es besteht allgemeine Einigkeit darüber, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn mit ihren Bindungen und Belastungen auch in Zukunft aufrechterhalten bleiben soll; jedem Einsichtigen muß aber klar sein — und die maßgebenden Wissenschaftler und Praktiker des Verkehrswesens haben das immer wieder klargestellt —, daß ein echter, nach den Regeln der freien oder sozialen Marktwirtschaft sich abspielender Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln solange nicht möglich ist, als die Eisenbahn auf der einen Seite auf gemeinwirtschaftliche und gemeinnützige Verkehrsbedienung verpflichtet bleibt, während auf der anderen Seite die übrigen Verkehrsmittel nach den in der Privatwirtschaft üblichen Grundsätzen arbeiten können. Daher sind bei dem heutigen Stand der Dinge zur Ausgleichung dieses Unterschiedes staatliche Ordnungs- und Lenkungsmaßnahmen eine unumgängliche Notwendigkeit geworden. Die Regierungsvorlagen für die beiden genannten Gesetze beschränken diese aber auf das unbedingt notwendige Mindestmaß.

Auch die USA kennen Verkehrsverbote

Wenn insbesondere von interessierten Seiten gegen das im Entwurf des Straßenentlastungsgesetzes vorgesehene Verbot gewisser Massengütertransporte im Fernverkehr Sturm gelaufen wird, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, daß beispielsweise das Land mit der liberalsten Wirtschaft der Welt, die USA, in der Interstate Commerce Commission seit Jahrzehnten ein Organ zur straffen Leitung und Lenkung des Fernverkehrs besitzt und daß auch dort der Straßentransport von Massengütern im Überlandverkehr einschneidenden Beschränkungen unterworfen ist. Wieviel weniger kann die kleine Bundesrepublik Deutschland mit ihrem durch die Grenzziehung nach einem ver-

lorenen Kriege verstümmelten Verkehrsnetz sich den Luxus einer derartigen Ausweitung der Transportkapazität gestatten, wie er sich unter der Gesetzgebung der Nachkriegsjahre entwickeln konnte!

Ausnutzung des Transportraums

Während der Transportraum der Eisenbahnen, insbesondere der im Volkseigentum stehenden Bundesbahn, immer schlechter ausgenutzt wurde, was bei ihren zwangsläufig sehr hohen festen Kosten zu einer bedenklichen Tendenz zur Unwirtschaftlichkeit führen mußte, zeigen die statistischen Zahlen ein steiles, volkswirtschaftlich längst nicht mehr gerechtfertigtes Ansteigen des Transportraums an Lastkraftwagen. Die hierdurch sich für die gesamte Volkswirtschaft ergebenden Gefahren einzudämmen, ist

Sinn und Zweck der nunmehr dem Bundestag vorliegenden Verkehrsgesetzentwürfe. Die darin vorgesehenen Maßnahmen mögen für den oder jenen Interessenten im einzelnen gewisse Härten mit sich bringen, für die Interessen der Gesamtheit sind sie unbedingt erforderlich. Es ist zu hoffen, daß sich die Abgeordneten des Deutschen Bundestages bei ihrer Entscheidung dieser Zusammenhänge bewußt sind. Wenn die Entwürfe ohne wesentliche Änderungen Gesetz werden, würde damit ein guter Ausgangspunkt zur volkswirtschaftlich sinnvollen Neuordnung des Verkehrswesens, zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen und zur Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstes der Eisenbahn gegeben sein. (Hp)

Das Straßenverkehrsgewerbe vertritt natürlich einen anderen Standpunkt:

Dem neuzeitlichen Verkehr muß der Weg geebnet werden!

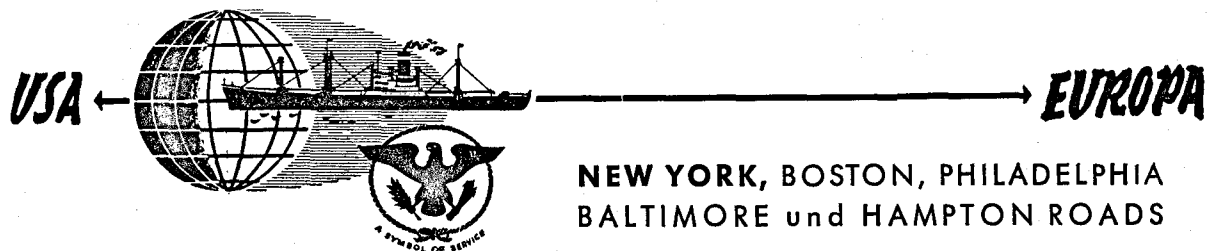
Wohl kaum jemals haben Regierungsvorlagen von Gesetzen soviel Staub aufgewirbelt wie die soeben vom Bundesrat verabschiedeten Entwürfe eines Verkehrsfinanzgesetzes und eines Straßenentlastungsgesetzes. Schon als seinerzeit vom Bundesverkehrsministerium diese beiden Gesetzentwürfe im Bundeskabinett zur Beschlußfassung vorgelegt wurden — es darf daran erinnert werden, daß die Vorarbeiten so geheim betrieben wurden, daß man den Text der Entwürfe des Bundesverkehrsministeriums an der Milchbar des Bundeshauses kaufen konnte — machte sich in der Öffentlichkeit

starker Widerspruch bemerkbar. Nachdem nun wider Erwarten in einer kaum halbstündigen Sitzung die Ministerentwürfe vom Kabinett angenommen wurden, machten sich in den beteiligten Verkehrskreisen, also bei der Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes für den gewerblichen Güterverkehr, beim Bundesverband der Deutschen Industrie und im Deutschen Industrie- und Handelstag für den Werkverkehr, außerdem aber noch beim Verband der Automobilindustrie, überhaupt im gesamten Ausschuß für Kraftverkehrswirtschaft massivere Widerstände geltend.

„Falsche und ungenügende Mittel“

Wogegen richten sich nun diese Widerstände? Das muß man zunächst beleuchten, um die weitere Entwicklung zu verstehen. Zunächst einmal dagegen, daß beide Gesetzentwürfe den Stempel der Unaufrichtigkeit trugen. Man sagte „Verkehrsfinanzgesetz und Straßenentlastungsgesetz“ und meinte „Beseitigung des Defizits der Bundesbahn und Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene“. Andererseits aber betrachtet man die für eine notwendige Ordnung des Verkehrs in den Gesetzen angewandten Mittel als falsch und ungenügend.

Im Verkehrsfinanzgesetz richteten sich diese Bedenken nicht etwa gegen eine Beseitigung des „Belastungsknicks“ bei der Lastwagensteuer, sondern gegen eine überhöhte Kraftfahrzeugsteuer und die um mehr als 100 % überhöhte Anhängersteuer. Ferner gegen die überstarke Besteuerung des Dieseltreibstoffes zugunsten des Vergaserkraftstoffes. Im Straßenentlastungsgesetz wandte man sich vor allem mit aller Entschiedenheit gegen die Verbotsgesetzgebung, d. h. die Vorschriften, die den Transport von bestimmten Gütern wie Steine, Erden, Kohle, Erze, Eisen, Holz, Getreide, Zucker usw. mit Lastkraftwagen auf weite Entfernungen verbieten. Man vermißte ferner in den Entwürfen irgendwelche Maßnahmen zur Sanierung der Bundesbahn sowie gewichtige Vorschläge zur wirklichen Hebung der Verkehrssicherheit. Man sah von Anfang an in den Gesetzent-



WEITERE DIENSTE VON ROTTERDAM, AMSTERDAM, ANTWERPEN, FRANZÖSISCHEN UND ENGLISCHEN HÄFEN

UNITED STATES LINES

HAMBURG, BALLINDAMM 1, TELEF. 321671 / BREMEN, MARTINSTRASSE 34, TELEF. 21561 / BREMERHAVEN, COLUMBUS KAJE, TELEF. 6951

würfen eine einseitige Drosselung des Straßenverkehrs zugunsten einer durch und durch kranken Bundesbahn.

Der „Margarethenhof-Plan“ . . .

Auf Grund dieser Tatsachen setzten sich nun die beteiligten Wirtschaftskreise zusammen, um geeignete Gegenvorschläge auszuarbeiten, die schließlich in dem sogenannten Margarethenhof-Plan mündeten. Dieser Plan, der — was ausdrücklich betont werden muß — unter Mitwirkung der verladenden Wirtschaft, des Transportgewerbes und der Landwirtschaft zustandekam, sah — in lapidaren Sätzen dargelegt — folgendes vor:

a) Als Maßnahmen zur Sanierung der Bundesbahn: Die Abnahme der betriebsfremden Lasten durch den Bund, die Regelung der Altverbindlichkeiten sowie die Wiederherstellung der Kreditwürdigkeit, eine innerbetriebliche Rationalisierung in enger Zusammenarbeit mit dem gewerblichen Kraftverkehr, die Überwindung des Personalüberhangs und schließlich eine Überprüfung des Bundesbahngesetzes.

b) Eine völlige Ablehnung der Verbotsgesetzgebung, weil diese den Bedürfnissen des modernen Wirtschaftslebens widerspricht und die freie Wahl des Verkehrsmittels durch den Verfrachter aufrechterhalten bleiben muß. Anstelle von Verbotmaßnahmen wurden grundsätzlich tarifarisches Maßnahmen zur Aufgabenteilung im Verkehr durch die sofortige Inangriffnahme des Neuaufbaus von Eisenbahngütertarif und Reichskraftwagentarif vorgeschlagen, die z. B. in den Gesetzentwürfen vollkommen fehlen. Im Werkfernverkehr wurde einer Beförderungssteuer von 3 bis 4 Dpf. je tkm zugestimmt.

c) In Fragen der Besteuerung, die lediglich den Notwendigkeiten eines verstärkten Straßenbaus Rechnung zu tragen hätte, wurde der Beseitigung des „Knicks“ für schwere Omnibusse und Lastkraftwagen unter Ablehnung einer darüber hinausgehenden Progression grundsätzlich zugestimmt, ebenso dem Übergang vom Eigengewicht zum Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage.

Der Steuersatz für Anhänger dürfte jedoch höchstens die Hälfte

des Steuersatzes für Motorfahrzeuge betragen. Einer Erhöhung der Mineralölsteuer wurde ebenfalls im Grundsatz nicht widersprochen, wenn die Besteuerung mit 4 Dpf. je Liter gleichzeitig bei Vergaser- und Dieseltreibstoff erfolge. Die beabsichtigte Ausdehnung der Beförderungssteuer auf den Nahverkehr wurde nach wie vor strikt abgelehnt.

Es folgen sodann eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die z. T. einschneidende Beschränkungen für den Betroffenen brachten.

. . . wurde nicht beachtet

Diese Vorschläge wurden sowohl mit dem zuständigen Bundesverkehrsministerium und dem Bundesfinanzministerium als auch mit dem Wirtschaftskabinett in verschiedenen Sitzungen besprochen. Das Bundeskabinett leitete jedoch die Regierungsentwürfe unverändert dem Bundesrat zu, der sie dann in seiner Plenarsitzung am 7. Mai ebenfalls mit nur unwesentlichen Veränderungen verabschiedete und dem Bundestag zur Beschlußfassung weiterleitete.

Die erheblichen Bedenken der Betroffenen und der verladenden Wirtschaft gegen die Entwürfe wurden also nicht nur nicht berücksichtigt, sondern so behandelt, als wären sie niemals existent gewesen. Das ist ein weiterer Punkt, weshalb dem Bundeskabinett und dem Bundesrat schwerste Vorwürfe nicht erspart bleiben können. Die beteiligten Wirtschaftskreise haben den Eindruck, als wenn die sogenannten Sachverständigengutachten eine reine Farce bleiben sollten, eine Farce, die nur dazu dienen soll, der Öffentlichkeit Sand in die Augen zu streuen.

In Spediteurskreisen wendet man sich gegen unverantwortliche Verzögerungen:

Bestehen Möglichkeiten für eine Einigung?

Trotz aller Umschreibungen zu dem Verkehrsfinanzgesetz und zum Straßenentlastungsgesetz besteht im großen und ganzen Klarheit über die Zielsetzung, nämlich der Bundesbahn über die eigene Rationalisierung hinaus Erleichterungen zu gewähren und genügend Mittel für einen großzügigen Straßenbau zu beschaffen, durch den allein eine

Gegen-Gesetzentwürfe

Die öffentliche Diskussion hat sich nun vor der 1. Lesung wiederum mit den Gesetzentwürfen beschäftigt, und im Verfolg der allenthalben wieder neu auftauchenden Bedenken und Widerstände haben sich eine ganze Reihe von Bundestagsabgeordneten unter der Führung des Abgeordneten Müller-Hermann (Bremen) veranlaßt gesehen, Gegen-Gesetzentwürfe auszuarbeiten, die sich zum Teil mit denen des genannten Margarethenhof-Planes decken. Diese durchaus diskutierbaren Gegenvorschläge, die als Initiativ-Anträge im Bundestag eingebracht werden könnten, scheinen aber dasselbe Schicksal erleiden zu sollen wie die Sachverständigengutachten, d. h. daß sie überhaupt nicht zur Kenntnis genommen bzw., technisch gesehen, zurückgerufen werden. Das bedeutet, daß man mit aller Macht ganz bestimmte Gewerbebezweige schwer treffen will, um einem sich in seiner Krankheitsnot brutal gebärdenden Verkehrsträger, nämlich der Schiene, zu helfen. Das Schreckgespenst des Bundesbahndefizits überschattet alle volkswirtschaftlichen Erwägungen. Nach Ansicht aller technisch und wirtschaftlich fortschrittlich denkenden Menschen müßte jedoch das Pferd am richtigen Ende aufgezaumt werden, indem man nämlich eine Neuordnung des Bundesbahnwesens an Haupt und Gliedern, eine vernünftige Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße vornimmt und nicht zuletzt die Besinnung des Staates auf seine Pflicht fordert, die seit Jahrzehnten vernachlässigten Straßen instandzusetzen, damit der neuzeitliche Verkehr einwandfrei abrollen kann. (Se-)

größere Sicherheit im Straßenverkehr zu erreichen ist.

Nach den letzten Veröffentlichungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, bei denen im wesentlichen die Beschlüsse vom Margarethenhof wiederzufinden sind, besteht jede Möglichkeit einer Einigung, wenn das Bundesministerium für Verkehr seine Ent-

würde als Richtlinien ansehen würde, aus denen sich ein vernünftiger Kompromiß durch die Verhandlungen im Ausschuß für Verkehrswesen und im Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen erarbeiten ließe.

Gründliche Prüfung ist erforderlich

Der Ausschuß für Verkehrswesen wird, nach einem bisherigen Gedankenaustausch zu urteilen, zweifelsohne mit besonderer Gründlichkeit an die Beratung der Gesetze herangehen. Er wird vermutlich einen kleinen Kreis repräsentativer Vertreter des Werkverkehrs, des gewerblichen Verkehrs, der kommunalen Verkehrsbetriebe, der Bundesbahn und der Automobilindustrie anhören, um Entscheidungen zu treffen, die neben der großen Zielsetzung die Existenzgrundlagen des gesamten Verkehrs nicht außer acht lassen dürfen.

Da der Finanz- und Steueraussschuß das Verkehrsfinanzgesetz federführend zu behandeln hat und nunmehr vordringlich mit der Steuerreform befaßt ist, besteht Zeit genug, um mit größter Verantwortung an die Ausschußberatungen der Gesetze zu gehen, wobei es dringend zu empfehlen ist, durch die Ausschüsse sachliche Prüfungen in einigen Groß-, Mittel- und Kleinbetrieben des Straßenverkehrs vorzunehmen. Das hat der gewerbliche Straßenverkehr angeboten.

Die verlockende Möglichkeit, das baldige Fließen von Mitteln für den Straßenbau durch die bevorzugte Verabschiedung des Verkehrsfinanzgesetzes zu bewirken, muß bei ruhiger Betrachtung abgelehnt werden, denn die gemeinsame Behandlung beider Gesetze ist wegen

ihrer Wechselwirkung nicht zu umgehen. Es ist sogar zu überlegen, die Arbeiten zur Gütertarifreform, die ebenfalls nicht von der Gesamtlösung zu trennen sind, bei der Arbeit der Legislative zu berücksichtigen. Da aber die grundsätzlichen Arbeiten an der Gütertarifreform unter Umständen über ein Jahr in Anspruch nehmen werden, ist die Erarbeitung von Teillösungen im zeitlichen Zusammenhang mit den beiden Verkehrsgesetzen zu erwägen.

Wie könnte ein Kompromiß aussehen?

Für den Werkverkehr wird ein Satz von 5 Dpfg. Beförderungssteuer je tkm im Fernverkehr nicht nur den Werkverkehr für Massengüter restlos von der Straße verschwinden lassen, sondern auch für hochwertige Güter schwere Einbußen ergeben. Der Bundesverband der Deutschen Industrie hat für den Werkfernverkehr eine Belastung von 2 Dpfg. als tragbar angeboten; es ist anzunehmen, daß mit 3 Dpfg. das verkehrspolitische Ziel einer starken Einschränkung erzielt würde, ohne daß die individuellen Bedürfnisse des Werkverkehrs allzu sehr beeinträchtigt würden. Gegebenenfalls ist eine differenzierte Beförderungssteuer nach Güterklassen und Entfernungen zu erwägen.

Im Nahverkehr sollte grundsätzlich die Einführung der Beförderungssteuer befürwortet werden, um insbesondere gleiche Startbedingungen gegenüber dem Schienenverkehr zu schaffen. Beim gewerblichen Nahverkehr ist die Einführung der Beförderungssteuer nur möglich, wenn sie durch Festpreise kompensiert wird, während beim Werknahverkehr pauschalierte An-

gaben zur Verhinderung einer unübersehbaren Bürokratie eingeführt werden müßten.

Kraftfahrzeugsteuer

Bei der Kraftfahrzeugsteuer ist die grundsätzliche Umstellung auf Gesamtgewichtsbesteuerung anzuerkennen. Die progressive Besteuerung der Lastkraftwagen über 15 t muß dagegen abgelehnt werden, weil sie wegen ihrer prohibitiven Wirkung die technische Entwicklung um Jahrzehnte zurückwerfen würde. Dagegen ist eine allmähliche Redressierung des Gesamtgewichts ohne Schaden für Verkehrsträger und Autoindustrie einzuleiten. Die Anhänger dürfen nur mit der Hälfte des Steuersatzes für Motorfahrzeuge belastet werden, denn ihre zeitlich begrenzte Verwendung, insbesondere bei Spezialanhängern, stellt schon bisher eine ungerechte Belastung dar. Außerdem muß der Weg offen bleiben, den Anhänger mit erträglichen Belastungen als Behälter für die „rollende Landstraße“ zu verwenden, für die die Bundesbahn einen Spezialtarif erstellen müßte, der der Bundesbahn einen ausreichenden Gewinn beläßt und dem Benutzer des Anhängers noch genügenden Anreiz bietet.

Treibstoffsteuer

Zur Erzielung eines höheren Aufkommens aus der Treibstoffsteuer sollte erwogen werden, die Erhöhung für Vergaserkraftstoff auf 2 Dpfg. je Liter und für Dieselkraftstoff auf 5—6 Dpfg. zu beschließen. Die nach der Regierungsvorlage vorgesehene Zuweisung von 80 Mill. DM pro Jahr ist zu gering, um eine zügige Entwicklung der Straßenbauten, die durch die zu gründende Finanzierungsgesell-

THE FUJI BANK, LTD.

Gegründet 1880

Die beste **AUSSENHANDELSBANK**

ZENTRALE: Ohtemachi, Tiyoda-ku, Tokio, JAPAN

FILIALEN: 184 Filialen in ganz Japan und in London

REPRÄSENTANTEN in Übersee: New York, Calcutta

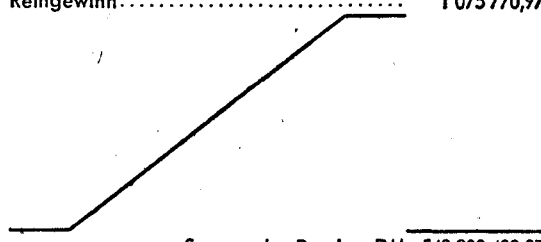
Korrespondenten in allen Weltteilen

COMMERZ- UND DISCONTO-BANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Zusammengefaßte Jahresbilanz zum 31. Dezember 1953

Aktiva		Passiva	
Kassenbestand, Landeszentralbank- und Postscheckguthaben	38 219 013,56	Einlagen	441 075 789,88
Guthaben bei Kreditinstituten	27 168 223,96	Aufgenommene Gelder (Nostroverpflicht.)	14 158 375,90
Fällige Schuldverschreibungen, Zins- und Dividendenscheine	562 647,05	Eigene Akzepte und Solawechsel	—
Schecks	7 556 425,95	Aufgenommene langfristige Darlehen	35 272 874,56
Wechsel	94 763 586,56	Durchlaufende Kredite (Treuhandgeschäfte)	8 937 663,97
Schatzwechsel und unverzinsliche Schatzanweisungen des Bundes und der Länder	250 000,—	Grundkapital	12 500 000,—
Wertpapiere	27 696 123,39	Rücklagen nach § 11 KWG	7 500 000,—
Ausgleichsforderungen gegen die öffentliche Hand und Deckungsforderungen nach § 11 WAG	41 390 503,55	Rückstellungen	19 548 156,21
Konsortialbeteiligungen	672 188,30	Sonstige Passiva	1 307 555,75
Debitoren	216 484 766,97	Rechnungsabgrenzungsposten	824 252,73
Langfristige Ausleihungen	56 595 099,03	Reingewinn	1 075 770,97
Durchlaufende Kredite (Treuhandgeschäfte)	8 937 663,97		
Beteiligungen	3 090 000,—		
Grundstücke und Gebäude	15 500 000,—		
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 300 000,—		
Sonstige Aktiva	918 655,41		
Rechnungsabgrenzungsposten	95 542,27		
Summe der Aktiva DM	542 200 439,97	Summe der Passiva DM	542 200 439,97



Für das Geschäftsjahr 1953 wird eine Dividende von 8 1/2 % verteilt, die am 17. Mai 1954 fällig ist.

Hamburg, den 14. Mai 1954

DER VORSTAND

schaft gesichert werden sollen, zu ermöglichen. Für diesen Zweck wären mindestens 150 Mill. DM pro anno erforderlich, ein Betrag, der durchaus realistisch ist, da bisher die Progression des steigenden Kraftverkehrs geflissentlich außer acht gelassen wurde. Die Erhebung einer Gebühr für die Benutzung der neu erbauten Autobahnen ist abzulehnen, da der Nutzeffekt wegen der anfallenden Verwaltungsarbeit zu gering sein wird. Vergleiche zwischen Deutschland und den USA in dieser Beziehung sind wegen der unterschiedlichen Verhältnisse überhaupt nicht möglich. Bei Gründung der Finanzierungsgesellschaft für den Autobahnbau sollten die Vorschläge der „Arbeitsgemeinschaft Deutsche Autobahnen“ (ADA) unbedingt herangezogen werden, die unter anderem vorsehen, den Torso mit rund 900 km des Autobahnnetzes auszubauen, anstatt dem Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr (600 km Strecken) zu folgen.

Keine Verbotsgesetzgebung

Eine Verbotsgesetzgebung für die Beförderung von sog. Massengütern auf der Straße muß strikt abgelehnt werden, da alle ande-

ren vorgeschlagenen Maßnahmen durchaus genügen, die große Zielsetzung zu erreichen. Darüber hinaus ist die Verbotsgesetzgebung staatsrechtlich zweifelhaft. Zumindest aber sollte man die Auswirkung der übrigen Maßnahmen abwarten, ehe man sich zu solch weitgehenden, dirigistischen Maßnahmen entschließt.

Güterkraftverkehrsgesetz

Die notwendigen, sich aus den bisherigen Erfahrungen ergebenden Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes sind wesentlich umfangreicher, als dies mit der Regierungsvorlage beabsichtigt ist. Sie sollten daher unabhängig von den gegenwärtigen Vorlägen in Angriff genommen und später behandelt werden. Lediglich § 48 Absatz 3 könnte mit sofortiger Wirkung aufgehoben werden, da ein Fernverkehr eines Werkunternehmens für ein anderes Unternehmen auch dann nicht mehr als echter Werkverkehr angesehen werden kann, wenn eine Kapitalbeteiligung von mehr als 75 % besteht. Abzulehnen ist unter allen Umständen die Streichung des § 9 Absatz 2, wonach beim Verkauf eines Unternehmens die Konzessionen erlöschen sollen.

Das wäre gleichbedeutend mit einer entschädigungslosen Enteignung, die jedoch dem Grundgesetz widersprechen würde.

Ein „Braintrust“ ist nötig

Es ist bedauerlich, daß eine Lösung des Problems, wie sie der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im wesentlichen bereits vor Einbringung der Gesetze in den Bundesrat vorgeschlagen hatte, nicht zu erreichen war. Hätte sich das Bundesverkehrsministerium ähnlich, wie es die Ausschüsse jetzt wohl tun sollten, eines kleinen, repräsentativen „Braintrusts“ bedient, statt Riesenveranstaltungen von Experten zu veranstalten, deren Ergebnislosigkeit von vornherein feststehen mußte, dann wäre die Regierung nicht in die in einer Demokratie schlechte Situation gekommen, diese Panikmaßnahmen gegen fast die gesamte Öffentlichkeit verteidigen zu müssen.

Die Initiativgesetze des CDU-Abgeordneten Müller-Hermann sind eine fleißige Zusammenfassung längst bekannter Vorschläge. Die dahinter stehenden Kreise hätten sich aber sagen sollen, daß die meisten Vorschläge durch eine sorgfältige Beratung, Ergänzung und

Anderung der Regierungsvorlagen schneller sich hätten verwirklichen lassen als durch das komplizierte Verfahren der umständlichen Behandlung von dann insgesamt sechs Vorlagen.

Die Änderung des Bundesbahngesetzes ist ebenfalls eine alte Forderung, die später folgen sollte, wenn nicht die ganze Verkehrsordnung unverantwortliche Verzögerungen erleiden soll. Die Verant-

wortung der Legislative ist ungewöhnlich, denn das Endziel ist und bleibt die Gesundung der Bundesbahn, die Anpassung des Straßennetzes an den gewaltig gewachsenen und nicht aufzuhaltenden, weiterhin steigenden Straßenverkehr. Dabei dürfen weder Existenzen vernichtet noch die komplizierten Bedürfnisse einer modernen Inlands- und Exportwirtschaft gefährdet werden. (-d-)

das Kraftfahrzeug offensichtlich billiger (unter Einrechnung aller volkswirtschaftlich entstehenden Kosten, also insbesondere der anteiligen Wegekosten) ausgeführt werden können. Die verkehrspolitische Neuorientierung im Sinne der ökonomischen Logik kann nur darin bestehen, daß die einzelnen Verkehrsträger in ihre natürlichen, d. h. technisch und ökonomisch adäquaten Wirkungsbereiche zurückgeführt werden. Das impliziert ein Zusammendrängen der Eisenbahn-Wertstaffel einschließlich Überprüfung der Ausnahmetarifierung, Aufgabe unrentabler Nebenstrecken in Verbindung mit der Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für den reibungslosen Umschlag zwischen Eisenbahn-Hauptstrecken und Kraftfahrzeug-Flächenverkehr, Bildung eines arteigenen Kraftfahrzeug-Tarifs und Schaffung gleicher Startbedingungen für alle Verkehrsträger (insbesondere im Hinblick auf die Wegekosten) durch eine nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten ausgerichtete Steuer- und Investitionspolitik im Verkehrssektor — um nur die wichtigsten Maßnahmen zu nennen.

Eine Äußerung von verkehrswissenschaftlicher Seite:

Stellen die Entwürfe eine wirkliche Konzeption dar?

In der bisherigen Debatte um die vom Bundeskabinett vorgelegten Gesetzentwürfe zur Ordnung des Verkehrswesens ist viel von einer „Konzeption“ der Verkehrspolitik gesprochen worden. Die beiden Vorlagen stellen zwar insofern eine Einheit dar, als dem Kraftverkehr in seiner Betätigung damit klare Grenzen gesetzt werden. Aber kann man wirklich bei den Grundsätzen, die diesen Regelungen zugrunde liegen, schon von einer befriedigenden Konzeption sprechen? Gehören zu einer Konzeption nicht vielmehr auch Äußerungen darüber, wie man sich die Lösung des Problems „Schiene“ und weiterhin das Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern vorstellt? Und vielleicht am dringlichsten ist es, daß endlich klar ausgesprochen wird, welche Anschauungen man von der Stellung und der Funktion des gesamten Verkehrswesens in der Volkswirtschaft hat.

Auch der Verkehr unterliegt ökonomischen Gesetzen!

Immer noch ist die Vorstellung weit verbreitet, die in den Verkehrsträgern nur die „Diener der Wirtschaft“ sehen will. Mit aller Entschiedenheit muß dieser Auffassung entgegengetreten werden, denn sie zeugt von rein technischem Denken und übersieht, daß die Produktion von Gütern wirtschaftlich erst abgeschlossen ist, wenn diese Güter in den Bereich der Konsumenten gelangt sind. Jede Handlung, die ein Gut der Konsumreife näherbringt, also auch sein Transport, ist wirtschaftlich Produktion und unterliegt den ökonomischen Gesetzmäßigkeiten. Vor allem sollte man sich mit aller

Konsequenz darüber klar sein, daß mit dem Verlust des absoluten Eisenbahnmonopols auch dessen vielfältigen Möglichkeiten (Preisdifferenzierung) die Grundlage entzogen ist. Dem Kraftfahrzeug ist auf Grund seiner besonderen technischen Eigenarten und seiner Kostenstruktur die intensive Flächenschließung als natürliche Aufgabe zuzuordnen. Auf diesem Teilgebiet dürfte die Schiene tatsächlich durch das Kraftfahrzeug technisch und wirtschaftlich überholt worden sein. Darüber hinaus kann aber auch für manche Spezialverkehre über große Entfernungen der Haus-Haus-Verkehr des Kraftfahrzeuges volkswirtschaftlich sinnvoll sein. Die Eisenbahn hat hieraus die notwendige Konsequenz zu ziehen, indem sie diejenigen Nebenstrecken und Stichbahnen aufgibt, die sich für sie als nachhaltig unrentabel erweisen und deren Transportleistungen durch

Verkehr im Dienst der Wirtschaftspolitik

Angesichts der neuen Wettbewerbssituation verbleibt für die Erfüllung besonderer wirtschaftspolitischer Aufgaben mit Hilfe der Verkehrspolitik nur wenig Raum. Damit wird nicht die Berechtigung



solcher Zielsetzungen angezweifelt, sondern es wird nur in Frage gestellt, ob die Verkehrs- und insbesondere die Tarifpolitik das geeignete Mittel zur Verfolgung dieser Ziele ist. Jeder in diesem Sinne unnötige Eingriff in das Verkehrswesen stört dessen Ordnung, die im Interesse einer wirkungsvollen volkswirtschaftlichen Arbeitsteilung so dringend notwendig ist. Zur Erfüllung „gemeinwirtschaftlicher“ Aufgaben bietet die Fiskalpolitik genügend ausbaufähige Ansätze, die überdies elastischer gehandhabt werden können und eine bessere Kontrolle ermöglichen. Auch der verstärkte Einsatz differenzierter Direkt-Subventionen wäre zu empfehlen. Trotz mancher Einwendungen gegen derartige Maßnahmen haben sie doch den unschätzbaren Vorteil, daß die durch sie geschaffene Ordnung nicht mit der Unordnung in einem anderen Wirtschaftssektor bezahlt werden muß.

Kostennahe Tarife

Ein weiterer Gesichtspunkt, der überdies noch zugunsten eines kostennahen Tarifs spricht, ist in der bisherigen Diskussion nicht genügend beachtet worden. Im Zuge der Verwirklichung der Montanunion wie zweifellos auch jeder weiteren europäischen Integration ist es der Zweck des gemeinsamen Marktes, die natürlichen Standortbedingungen zur Auswirkung kommen zu lassen. Für Tarife, die diesen Erfordernissen entgegenstehen, also Subventionscharakter haben, besteht die Gefahr einer baldigen erneuten Änderung. Damit würden wiederum Maßnahmen notwendig werden, die zu einer Strukturwandlung im Verkehrssektor führen könnten. Die hiermit verbundenen Friktionsverluste sollten durch eine frühzeitige Berücksichtigung dieser zukünftigen Notwendigkeiten vermieden werden.

Im Blickwinkel dieser grundsätzlichen Überlegungen sind die neuen Verkehrsgesetzentwürfe als eine endgültige Lösung wenig befriedigend. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß das Straßenentlastungsgesetz unter die Devise der Verkehrssicherheit gestellt wurde, um damit einen Teil der Widerstände gegen das Verbot bestimmter Straßenverkehre bei-

seite zu räumen. Die Sicherheit des Straßenverkehrs muß natürlich in erster Linie gewährleistet sein. Mit ökonomischen Argumenten läßt sich gegen diese Forderung nicht streiten; es sei denn, man verlangte an Stelle dieser negativen Regelung eine positive Maßnahme im Sinne eines über die bisherigen Vorschläge hinausgehenden Ausbaus der Straßen. Sofern das Sicher-

heitsbedürfnis damit noch nicht befriedigt werden kann, muß das Verbot gewisser Verkehre als Übergangslösung anerkannt, als solche aber ausdrücklich gekennzeichnet und befristet werden. Als einzig mögliche Endlösung ist die Hinführung des Güterkraftverkehrs auf das richtige Maß durch die Belastung mit den von ihm verursachten Kosten anzusehen. (PEZ)

Wir dürfen uns nicht selbst diskreditieren!

Es ist das Beste, man unterhält sich ganz offen darüber: in der letzten Zeit hat die versteckte und offene Auseinandersetzung über die Frage, ob eine wirtschaftliche oder sogar politische Verständigung mit dem Ostblock möglich ist, in den westlichen Ländern einen immer breiteren Raum eingenommen. Daß die Frage auch für uns eine ganz besondere Bedeutung hat, weil hinter der Lösung dieses Problems vielleicht die Realisierung der Wiedervereinigung liegt, bedarf keiner Betonung. Welche großen Schwierigkeiten einer solchen Verständigung im Wege stehen, haben alle Verhandlungen gezeigt, die seit Kriegsende direkt oder indirekt mit den Machthabern des Ostens geführt worden sind. Auch Berlin und Genf, die im Zeichen eines gewissen Optimismus standen, haben bisher nur das eine Ergebnis gehabt: daß ein diplomatischer Gedankenaustausch überhaupt in Gang geblieben ist.

Es ist selbstverständlich, daß auch bei uns in der Bundesrepublik die Mittel und Wege diskutiert werden, die zu einer Auflockerung der politischen Versteifung zwischen West und Ost führen könnten. Denn die Wiedervereinigung dürfte für uns nur zu erreichen sein, wenn auch die vierte Besatzungsmacht zustimmt. Da unsere politische Souveränität begrenzt ist, richten sich unsere Diskussionen und Bestrebungen hauptsächlich auf die Möglichkeit, die wirtschaftlichen Beziehungen zum Ostblock zu beleben, denn wir wissen, daß der Handel oft Wegbereiter für politische Fühlungen sein kann. Allerdings mag diese Erwartung einem autoritären Regime gegenüber nur bedingt zutreffen. Richtig ist aber, daß die Sowjetunion gegenwärtig wirtschaftlichen Anträgen gegenüber aufgeschlossener ist als politischen. Dabei spielt der zu erwartende Umfang des Ostgeschäfts nur eine untergeordnete Rolle.

Es wäre falsch, wenn man aus diesen Diskussionen und Bemühungen eine politische Unsicherheit bei uns herauslesen wollte oder gar die Absicht, der politischen und weltanschaulichen Konzeption des Westens entgegenarbeiten zu wollen. Es ist der Segen der Demokratie, daß alle Möglichkeiten offen diskutiert werden können und daß der Außenpolitik dadurch die erforderliche Elastizität verliehen wird, neue Wege zu beschreiten. Für unsere weltpolitische und weltwirtschaftliche Situation sind solche Diskussionen zweifellos zu begrüßen, auch wenn sie zeitweilig nicht der offiziellen außenpolitischen Linie entsprechen, und man sollte sich hüten, sie zu diskreditieren.

Die Diskreditierung solcher Diskussionen auf wirtschaftlichem Sektor kann von zwei Seiten aus erfolgen: einmal von uns selbst aus, wenn wir in jeder Erörterung über wirtschaftliche Möglichkeiten eine politische Sabotage erblicken und sie somit zu einem hochnotpeinlichen Gegenstand machen, und von der Gegenseite dadurch, daß sie überschwenglich als Ansätze einer politischen Opposition gefeiert und bewundert werden. Wenn auch von der autoritären Gegenseite eine solche Mentalität noch verständlich sein mag, so sollten doch wenigstens wir selbst in Achtung der demokratischen Idee jede Selbstdiskreditierung in dieser Hinsicht vermeiden. Es muß unbedingt begrüßt werden, daß durch die Organisation „Unenteilbares Deutschland“ für solche offenen Diskussionen um die Gestaltung unserer Zukunft eine anerkannte Plattform geschaffen worden ist, die alle Mißdeutungen ausschließt. (sk)