

Dreskornfeld, Wilhelm; ; Wulf, Dieter

Article — Digitized Version

Gehört die Eisenbahn zum alten Eisen?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dreskornfeld, Wilhelm; ; Wulf, Dieter (1964) : Gehört die Eisenbahn zum alten Eisen?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 44, Iss. 12, pp. 501-514

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133436>

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.

Gehört die Eisenbahn zum alten Eisen?

Seitdem die am 1. September dieses Jahres dem Bundesminister für Verkehr überreichten „Vorstellungen des Vorstandes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn“ der Öffentlichkeit bekannt geworden sind, steht wieder einmal die Eisenbahn — einst Symbol des Fortschritts einer sich industrialisierenden Volkswirtschaft — im Brennpunkt der Kritik. Der Ansicht derer, die glauben, daß die Vorstellungen Prof. Oeffterings über die notwendigen Streckenstilllegungen und Bahnhofsschließungen noch nicht weitgehend genug seien, weil nur eine Radikalkur mit noch stärkerer „Medizin“ die Bundesbahn auch zukünftig vor roten Zahlen bewahren könne, stehen die Befürchtungen jener entgegen, die der Meinung sind, daß schon die Verwirklichung nur eines Teils der Vorschläge das gesamtwirtschaftlich notwendige Verkehrsangebot unzulässig einschränken würde. Der WIRTSCHAFTSDIENST hat drei Experten — vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs, von der Deutschen Bundesbahn und vom Zentralauschuß der Deutschen Binnenschifffahrt — gebeten, ihre Ansichten zur gegenwärtigen „Krise“ der Bahn darzulegen. Ein abschließender vierter Beitrag versucht in einer vergleichenden Betrachtung die unterschiedliche Beurteilung einiger wichtiger Harmonisierungsprobleme auf dem Verkehrssektor deutlich zu machen.

Bei Einschränkung des Verkehrsangebots kann Bundesbahn gesunden

Die Frage, ob die Eisenbahn — im konkreten Falle die Deutsche Bundesbahn (DB) — veraltet ist, läßt sich nur unter Berücksichtigung der verkehrspolitisch interessanten technischen und ökonomischen Daten und der wirtschaftspolitischen Hauptzielsetzung beurteilen.

Die Bundesregierung verfolgte seit ihrer Gründung 1949 die Ausdehnung des Systems der sozialen Marktwirtschaft auf möglichst alle Bereiche der Wirtschaft. Dem Spiel von Angebot und Nachfrage, das primär durch enge Beziehungen zwischen Kosten und Preisen bestimmt wird, wurde vor dirigistisch gelenktem Wirtschaftsverhalten der Vorrang gegeben.

Prinzip der sozialen Marktwirtschaft im Verkehrssektor nur bedingt anwendbar

Diesem System kann der Verkehr wegen verschiedener, in seinen Eigenarten und in der räumlichen Wirtschaftsstruktur begründeter Besonderheiten nur bedingt unterworfen werden. Demgemäß entschied sich der Gesetzgeber 1961 bei der Novellierung der Verkehrsgesetze weiterhin für gewisse

lenkende staatliche Eingriffe in das Verkehrsgeschehen (z. B. Kapazitätsregelung, Tarifkontrolle) und zusätzlich für die weitgehende Liberalisierung der Preisgestaltung. Voraussetzung für eine unter diesen Bedingungen funktionsfähig arbeitende Verkehrswirtschaft ist die Preisgestaltung auf Kostenbasis und die Anpassung der Verkehrseinrichtungen an die sich daraus ergebende Wirtschaftsstruktur. Diese fundamentalen ökonomischen Beziehungen wurden bisher nicht für die Verkehrspolitik nutzbar gemacht, die sich ihrerseits dem wirtschaftspolitischen Hauptziel unterzuordnen hat.

Mit Recht hat der Gesetzgeber 1961 die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger gefordert. Bedauerlicherweise sind die Bemühungen der Bundesregierung um die Lösung dieser Aufgabe über zwei — höchst unvollständige — Berichte an den Deutschen Bundestag (Bundestags-Drucksachen IV/1449 vom 2. 8. 1963 und IV/2220 vom 4. 5. 1964) noch nicht hinausgekommen. Damit aber muß eine von den privaten Verkehrsträgern nicht aufzufangen-

de Störung der Verkehrswirtschaft eintreten, sobald sich der außerhalb ökonomischer Bedingungen arbeitende Konkurrent, die Deutsche Bundesbahn, aktiv am Wettbewerb beteiligt. Mit den Tarifsenkungen vom August 1964 hat sie sich auf diesem Gebiet massiv betätigt. Die ökonomisch unausweichliche Folge des marktwirtschaftlichen Fehlverhaltens der DB zeichnet sich nunmehr deutlich ab: Die Verluste der Bahn steigen unaufhaltsam stark progressiv, während sich die wirtschaftliche Lage der nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden Verkehrsträger ökonomisch ungerechtfertigt zunehmend verschlechtert.

Eisenbahn in Randgebieten unwirtschaftlich

In seinem von der Bundesregierung veranlaßten Bericht über die „Vorstellungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn“ (Bundestags-Drucksache IV/2661 v. 29. 10. 1964, S. 231 ff.) hat der Vorstand der DB die primäre Ursache der besorgniserregenden Entwicklung des Unternehmens herausgearbeitet. Es mangelt dem Betrieb an einer, von uns als unabdingbare Voraussetzung bezeichneten, allein ökonomisch ausgerichteten Anpas-

sung an die Strukturwandlungen in der Verkehrswirtschaft. Die technische Entwicklung des Lastkraftwagens und parallel dazu die starke Intensivierung der Wirtschaft mit ihrer zunehmenden Arbeitsteilung haben den verstärkten Einsatz des Güterkraftverkehrs zur Folge gehabt. Das ist keineswegs erstaunlich, da die hochindustrialisierte Wirtschaft mit einem bedeutenden Veredelungsanteil wachsende Transportanforderungen stellt, für deren Befriedigung der Lastkraftwagen geradezu prädestiniert ist. So ist es kein Zufall, daß parallel zu der zunehmenden Wirtschaftskraft und Industrialisierung in den bisher als „Randgebiete“ bezeichneten Wirtschaftsräumen eine sich immer deutlicher abzeichnende Unwirtschaftlichkeit der Eisenbahneinrichtungen in diesen Regionen festzustellen ist. Der Vorstand der DB weist deutlich auf diese Entwicklung hin. Er stellt fest, daß etwa 50 % der Dienststellen rd. 95 % der Einnahmen erwirtschaften, wobei allein 3 % der Dienststellen etwa die Hälfte aller Einnahmen einbringen. Das bedeutet bei rd. 6000 Abfertigungsstellen für den Personen- und Güterverkehr, daß 3000 Stellen nur noch 5 % des Ertrages aufzubringen vermögen. Daß ein noch derart auf Prinzipien der Monopolwirtschaft und eine vor langer Zeit herrschende, inzwischen längst gewandelte Wirtschafts- und Verkehrsstruktur abgestellter Betrieb in einer vom Lastkraftwagen stark beeinflussten und marktwirtschaftlich orientierten Verkehrswirtschaft hoffnungslos defizitär werden muß, ist zwangsläufig und deshalb selbstverständlich. Unter diesem Gesichtspunkt und rein statisch gesehen ist die Deutsche Bundesbahn trotz zu einem großen Teil moderner technischer Einrichtungen in der Tat als Unternehmen veraltet. Damit ist aber nicht die Frage beantwortet, ob die Eisenbahn schlechthin zum „alten Eisen“ gehört.

Die in unserer Deduktion genannten Bedingungen zur Gewährleistung einer marktwirtschaftlich orientierten, im dynamischen Gleichgewicht befindlichen Verkehrswirt-

schaft sind, wie sich herausstellte, in zweifacher Hinsicht nicht erfüllt:

1. Die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger sind noch nicht einander angeglichen.
2. Betriebsumfang, Betriebsstruktur und Preispolitik der DB wurden nicht den geänderten Verhältnissen entsprechend neu gestaltet.

Notwendige Angleichung der Wettbewerbsbedingungen

Zu 1: Grundvoraussetzung für eine ökonomisch bestimmte Aufgabenteilung ist in allen Wirtschaftsbereichen, wegen der Beweglichkeit der Produktionsmittel, aber besonders im Verkehr, die Unternehmensführung auf der Grundlage echter Kostenrechnungen. Störungen ernster Natur können bei mangelnder Erfüllung dieser Voraussetzung nur durch die Beseitigung bestehender Kostenbegünstigungen und -benachteiligungen oder durch passives Verhalten des bevorzugten Konkurrenten vermieden werden. Da die zuletzt genannte Möglichkeit dem Hauptziel der Wirtschaftspolitik widerspricht, bleibt die Eliminierung jeglicher Wettbewerbsverzerrungen als unabdingbare Forderung und Voraussetzung zur Anwendung eines marktwirtschaftlichen Systems auf die Verkehrswirtschaft. Die Bedeutung dieser Schlußfolgerung ist nunmehr herauszuarbeiten.

Echte Kostenrechnungen fehlen

Der Bericht der Bundesregierung über die Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr (Bundestags-Drucksache IV/1449) stellt fest, daß gegenwärtig quantifizierbare Wettbewerbsvorteile des Güterkraftverkehrs nicht ermittelt wurden. Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn vermag die Bundesregierung nicht das geringste über die Wegekostendeckung des Güterkraftverkehrs auszusagen. Diese Auffassung wurde bisher durch die Bundesregierung noch nicht korrigiert. Es besteht deshalb nicht der geringste Anlaß, die Äußerungen und Behauptungen der Deutschen Bundesbahn über die Wegekosten von Schwerlastzügen ernst zu nehmen.

Die DB stützt sich diesbezüglich auf den AASHO-Road-Test, der angeblich eindeutige Beweise für ihre Argumente erbracht hat. Dabei sollen gemäß des Berichts des Vorstandes an die Bundesregierung vom 1.9.1964 „nach einem vom Herrn Bundesminister für Verkehr eingeholten und anerkannten Sachverständigengutachten ... die Ergebnisse dieses Tests ohne Bedenken auf deutsche Verhältnisse übertragbar“ sein. Abgesehen davon, daß das von der DB erwähnte Sachverständigengutachten der Öffentlichkeit bis jetzt noch nicht bekannt geworden ist, scheint die Auslegung der DB mehr als voreilig zu sein. Sicher ist jedenfalls, daß die durchführenden Organisationen des AASHO-Road-Tests ebenso wie deutsche Straßenbaufachleute die direkte Anwendung der Testergebnisse auf deutsche Verhältnisse schon wegen der besonderen Testvoraussetzungen und der unterschiedlichen Daten für absolut unzulässig halten. Nicht umsonst werden in den USA seit Abschluß des Hauptversuches zahlreiche „Satelliten-Teste“ durchgeführt. Nicht umsonst auch befaßt sich die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen seit längerer Zeit in einem besonderen Ausschuß mit diesen Fragen, deren Untersuchung noch bei weitem nicht abgeschlossen ist. Angesichts der im Vergleich zu anderen Staaten besonders hohen fiskalischen Belastung deutscher Lastkraftfahrzeuge, der in Deutschland am stärksten ausgeprägten Unterschiede der Belastung von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen sowie der Beeinflussung der Aufwendungen für das Straßenwesen primär durch die Raumanforderungen des Personenverkehrs sind die diesbezüglichen Äußerungen der Deutschen Bundesbahn unhaltbar.

Gegenüber dem gewerblichen Güterkraftverkehr ist die Deutsche Bundesbahn nach den Feststellungen der Bundesregierung eindeutig begünstigt.

Problematisches Argument „überhöhter“ Versorgungslasten

Die DB weist bei Erörterungen über ihre Stellung im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stets

auf ihre außerordentlich hohe Pensionsbelastung hin. Während — so argumentieren die Vertreter der DB — die private Wirtschaft für die Altersvorsorge ihrer Beschäftigten zwischen 22 und 25 % der Löhne und Gehälter aufzubringen hätten, läge bei ihr dieser Satz bei gut 50 % der Beamtengehälter. Durch die Zahlung von jährlichen Beiträgen zu den strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten in Höhe von 285 Mill. DM (1963 und 1964) sei dieser Prozentsatz 1963 auf 39,2 % gesunken. Die Bundesregierung habe selbst anerkannt, daß eine Maximalbelastung mit Pensionslasten in Höhe von 30 % der Aktivgehälter vertretbar sei. Die Bundesbahn sei deshalb unter Berücksichtigung des jetzt schon gezahlten erwähnten Beitrages mit sachlich ungerechtfertigten Kosten in Höhe von 232 Mill. DM 1963 belastet. Zu dieser Argumentation ist darauf hinzuweisen, daß Bundesbahn und Bundesregierung einen absolut unzulässigen Vergleich gezogen haben.

Die Pensionslasten stehen in dem von der Deutschen Bundesbahn praktizierten Versorgungssystem nicht im geringsten Zusammenhang mit den zur Zeit zu zahlenden Aktivgehältern, weil die den beiden Summen zugrunde liegenden Personenkreise weder ihrem Umfang noch ihrer Qualität nach in Beziehung zueinander stehen. Vergleichbar mit der privaten Wirtschaft wären allein Berechnungen, die sich an einem gemeinsamen System ausrichten. Da der Privatwirtschaft das Versorgungssystem unbekannt

ist, kann sich ein Vergleich nur auf das System der Altersvorsorge beziehen. Ob die Deutsche Bundesbahn höher oder niedriger als die Privatwirtschaft mit Verpflichtungen zur Altersversorgung belastet ist, läßt sich deshalb nur durch einen Vergleich der diesbezüglichen Sozialaufwendungen der privatwirtschaftlichen Verkehrsträger mit den theoretisch notwendigen Rückstellungen der DB zur Altersversorgung des jetzt aktiven Beamtenpersonals feststellen. Die „Brand-Kommission“ hat sich zu dieser Frage in ihrem Bericht, Seite 88, geäußert. Nach ihren Berechnungen würde die Rückstellung für das jetzt aktive Personal einschließlich einer Verzinsung von 3 1/2 % z. Z. der Berichterstattung rd. 500 Mill. DM betragen haben. Zur gleichen Zeit betragen die Aktivgehälter der Beamten 1,761 Mrd. DM (1958) bzw. 1,776 Mrd. DM (1959). Der Anteil an den Aktivgehältern beträgt damit 28 %. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß dieses Kapital der DB während der Rückstellungszeit zur Verfügung steht und von ihr selbst verzinst werden muß, liegt der mit privatwirtschaftlichen Verhältnissen vergleichbare Nettobetrag für den Aufwand ohne Verzinsung entsprechend niedriger. Berücksichtigt man ferner die besonderen Vorteile des Beamtenstatus für das Unternehmen, so ist die Feststellung berechtigt, daß diese Belastung der Deutschen Bundesbahn über die bereits vom Staat anerkannten betriebsfremden Versorgungsleistungen hinaus dem Betriebsgeschehen entspricht.

Die von der Deutschen Bundesbahn vorgetragene Argumentation und ausgerechnete Benachteiligung beruht auf einem unzulässigen Vergleich. Tatsächlich belaufen sich die betriebsfremden Belastungen für 1963 auf rd. 315 Mill. DM zuzüglich eines Teiles des Beitrages zu den strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten. Dieser Anteil wird von der Bundesregierung mit z. Z. 218 Mill. DM angegeben. Die Summe ist als Maximum zu betrachten, weil sie als Abgeltung der Versorgungsleistungen an das im Kriege aus politischen Gründen zusätzlich eingestellte Personal gedacht war, das tatsächlich jedoch nach dem Kriege der Erfüllung betrieblicher Aufgaben diene und sich damit einen betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Anspruch auf Altersversorgung erwarb.

Die vorstehende Analyse der Problematik um Begünstigungen oder Benachteiligungen der DB auf dem Gebiet der Pensionslasten ergibt, daß die Deutsche Bundesbahn in den letzten Jahren mit mindestens 67 Mill. DM (285 ÷ 218 Mill. DM) begünstigt wurde.

Risiko trägt der Staat

Über die von der Bundesregierung in dem oben genannten Bericht aufgezählten Begünstigungen bei der Kreditaufnahme, den allgemeinen Steuern und den Zahlungen aus dem Bundeshaushalt hinaus sind insbesondere die von der Bundesregierung nur angedeuteten Tatbestände der zinsfreien

Tradition und Erfahrung,

Auslandsvertretungen in
Beirut, Buenos Aires,
Johannesburg, Kairo,
Kapstadt, Madrid,
Rio de Janeiro,
Tokio und Windhoek

fachliches Können und weltweite Verbindungen bilden die Grundlagen unserer Arbeit. Auf ihnen baut sich unser vielfältiger Kundendienst auf. Seine Vorteile sollten auch Sie sich zunutze machen.

COMMERZBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Hauptverwaltung in
DUSELDORF · FRANKFURT A. M. · HAMBURG
Geschäftsstellen überall in der Bundesrepublik und in West-Berlin

Überlassung des Eigenkapitals, der Ertragsteuerbefreiung und der bedingungslosen Verlustübernahme zu nennen.

Die erste ökonomische Voraussetzung beim Einsatz des Produktionsfaktors Kapital zur Vermeidung von Fehlinvestitionen ist die Belastung der Kostenrechnung mit angemessenem Zins. Die privatwirtschaftlich arbeitenden Verkehrsträger müssen — zumindest langfristig — diese Forderung erfüllen, wenn die Existenz gesichert bleiben soll. Deshalb gilt aus ökonomischer Sicht dies auch für die Deutsche Bundesbahn. Die der Deutschen Bundesbahn durch die Befreiung von der Verzinsung des Eigenkapitals gewährte Begünstigung ist bei einem Minimalzinssatz von 6% und einem Eigenkapital von 14,3 Mrd. DM mit 858 Mill. DM zu bewerten.

In gleicher Weise muß die Befreiung von den Ertragsteuern beurteilt werden. Die privaten Verkehrsträger sind unabhängig von ihrer Liquiditätslage und Kapitalstruktur gehalten, Ertragsteuern an den Fiskus abzuführen. Die Bevorzugung der DB kann hier nach unseren Berechnungen mit 429 Mill. DM quantifiziert werden.

Bei den allgemeinen Steuern hatte die Bundesregierung in dem genannten Bericht eine Begünstigung von rd. 150 Mill. DM ermittelt.

Als weitere gravierende Position ist die Zahlung von sachlich ungerechtfertigten Beträgen an die Deutsche Bundesbahn zu betrachten. 1963 erhielt die DB rd. 300 Mill. DM, denen eine ökonomische Rechtfertigung fehlte. Das gilt ebenso für die Anpassungshilfe im Personenverkehr, der die DB unter Verkenning der Nachfrageelastizitäten Ausgleichscharakter zuschreibt, wie für die Übernahme der Verzinsung von Anleihen, die dem Gesetz nicht entsprechenden Zahlungen für die Sicherungen an Kreuzungen Schiene/Straße und für einen Teil des als Beitrag zu den strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten der Deutschen Bundesbahn bezeichneten Betrages.

Schließlich trägt die Deutsche Bundesbahn trotz dieser Begünstigungen nicht das wirtschaftliche Risiko. Der Verlust wird ausnahmslos vom Bundeshaushalt übernommen. 1963 betrug diese ökonomisch absolut unverständliche Begünstigung der DB 409 Mill. DM, während für 1964 ein Verlust von rd. 1 Mrd. DM erwartet wird.

Die vom Gesetzgeber erwartete Liberalisierung der Verkehrswirtschaft setzt die alsbaldige Beseitigung dieser gravierenden Begünstigung der Bundesbahn voraus. Erforderlich zur Erfüllung dieser Bedingung ist die Loslösung der Deutschen Bundesbahn vom Bundeshaushalt und die Unterwerfung des Bundesbahnvermögens unter die Prinzipien des herrschenden Wirtschaftssystems. Das würde c.p. bedeuten, daß der Ertrag der DB um mehr als 2,5 Mrd. DM höher liegen müßte.

Notwendige Beschränkung der Verkehrsdienste

Zu 2: Das Ergebnis einer Überprüfung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zeigt, daß die Deutsche Bundesbahn unter den gegebenen Verhältnissen den Anforderungen privatwirtschaftlichen Verhaltens nicht genügen kann. Trotz verstärkter Rationalisierung im technischen und organisatorischen Bereich konnte die rapide Verschlechterung des Betriebsergebnisses nicht aufgehalten werden. Es ist deshalb zu prüfen, ob eine Umstrukturierung des Betriebes in allen Bereichen zu einer Gesundung des Unternehmens führen kann. Der Vorstand der DB hat hierfür den geeigneten Weg gewiesen. Die Beschränkung der Verkehrsdienste der Eisenbahn auf Bereiche, in denen insgesamt eine volle Kostendeckung gewährleistet ist, bietet sich unter den politisch gesetzten Prämissen als zwangsläufige Lösung an. Die sich aus dieser Überlegung ergebende Konsequenz läßt sich nicht besser als mit den Worten des Vorstandes der DB selbst ausdrücken:

„Die in der Eisenbahntechnik begründete ökonomische Stärke des Schienenverkehrs liegt in der Bewältigung starker, räumlich und

zeitlich möglichst gleichmäßiger Verkehrsströme. Die Eisenbahn kann mit verhältnismäßig geringen, von keinem anderen Verkehrsmittel zu unterbietenden Mehrkosten auch Spitzenleistungen erbringen. Niedrige Traktionskosten, Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmäßigkeit sichern der Eisenbahn unschlagbare ökonomische Vorteile.

Sobald jedoch die Eisenbahn ihr Leistungsangebot auf Gebiete erstreckt, die diesen Grundtatbeständen nicht entsprechen, betritt das Unternehmen wirtschaftlich kritische Bereiche. Das gilt insbesondere für die Deckung kleiner und kleinster Verkehrsbedürfnisse. Hier ist der Kraftwagen kostenmäßig überlegen und das volkswirtschaftlich im allgemeinen am besten geeignete Verkehrsmittel.“

Die einzige Möglichkeit zur Gesundung der DB liegt unter Berücksichtigung der eingangs umrissenen Zielsetzungen der Wirtschafts- und Verkehrspolitik in einer Beschränkung der Eisenbahn auf die für sie typischen und kostenmäßig gegenüber anderen Verkehrsmitteln günstigeren Leistungen. Daß ein solcher Weg tatsächlich zu einer modernen, ökonomisch gesunden Eisenbahn führen kann, zeigen folgende Überlegungen.

a) Die im Bundesbahnbericht dargestellten Verhältnisse hinsichtlich des Leistungsanteils der 6000 Abfertigungsstellen lassen erwarten, daß bei Durchführung der notwendigen Maßnahmen neben einem minimalen Ertragsrückgang eine beträchtliche Kostenminderung eintritt.

b) Der Güterverkehr insgesamt war 1963 unter Berücksichtigung einer Vollkostenrechnung gemäß den in der Privatwirtschaft geltenden Maßstäben mit rd. 750 Mill. DM defizitär. Der Wagenladungsverkehr allein wies vergleichbar ein Defizit von etwa 60 Mill. DM auf. Durch die Tarifmaßnahmen vom Sommer 1964 sind diese Verluste 1964 auf mindestens 1 Mrd. bzw. 300 Mill. DM angestiegen. Trotzdem kann als sicher angenommen werden, daß die eintretende Kostenminderung bei gleichzeitiger Tarifkorrektur nicht nur den be-

stehenden Mindestverlust im Güterverkehr von rd. 18 % (1964) aufhängt, sondern das Gesamtunternehmen rentabel werden läßt.

Bundesbahn in heutiger Form veraltet

Die eingangs gestellte Frage ist damit beantwortet: Die Deutsche Bundesbahn als Unternehmen muß unter den wirtschaftspolitischen Zielsetzungen als veraltet bezeichnet werden. Die Eisenbahn als Verkehrsmittel jedoch kann nach der strukturell bedingten Beschränkung auf die ihr eigenen Aufgaben und nach vollständiger Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zu neuer Blüte gebracht werden. Damit würde ein organisch gebildeter Verkehrsmarkt entstehen, in dem für die seit Jahrzehnten andauernden Auseinandersetzungen der Verkehrsträger kein Platz wäre. Ansätze zu einer dann bestehenden Zusammenarbeit sind bereits heute im Hucepackverkehr

vorhanden, der auch vom gewerblichen Güterfernverkehr stark befürwortet wird.

Der Verkehrspolitik stellt sich nunmehr die dringende Aufgabe, mit der notwendigen Behutsamkeit zur Vermeidung sozialer Härten

nebeneinander und koordiniert die Wettbewerbsbedingungen so anzugleichen, daß bei allen Verkehrsträgern ökonomische Prinzipien die Preisgestaltung bestimmen,

das Leistungsangebot der Eisenbahnen auf den Aufgabenbereich zu konzentrieren, für den die Eisenbahn prädestiniert ist.

Das Ergebnis dieser Maßnahmen wird eine moderne, gesunde Eisenbahn in einer gesunden, harmonisch zusammenarbeitenden Verkehrswirtschaft sein.

*Wilhelm Dreskornfeld,
Bundesverband des Deutschen Fernverkehrs e. V., Frankfurt/M.*

Auf langen Strecken nicht zu schlagen

Der Standpunkt der Deutschen Bundesbahn zur Verkehrspolitik des Bundes wird ganz wesentlich bestimmt von ihrer — im ursprünglichen Wortsinn — einzigartigen Stellung im Kreis der binnendeutschen Verkehrsträger. Damit ist nun — um Mißverständnissen vorzubeugen — nicht etwa eine „Bevorzugung“ welcher Art auch immer angesprochen, deren ständige Wiederholung durch interessierte Stellen sie zwar an propagandistischem Effekt, nicht aber an Wahrheitsgehalt gewinnen läßt,

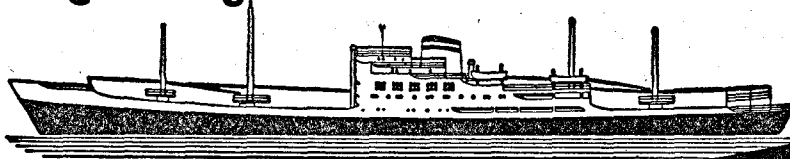
sondern ihre Unternehmensstruktur. Gleich den mit ihr zu Lande, zu Wasser und in der Luft konkurrierenden Verkehrsträgern betreibt die Deutsche Bundesbahn Handelsgeschäfte, die sich seit den Verkehrsänderungsgesetzen von 1961 je nach Angebot und Nachfrage auf den einzelnen Verkehrsmärkten durch das Spiel marktwirtschaftlicher Regeln gestalten und entwickeln. Geschäftszweige dieser Gattung sind vor allem der Wagenladungsverkehr, Teile des Stückgutverkehrs und der Personenfern-

verkehr. Mit diesem kommerziellen Bereich ist aber — anders als bei den übrigen Verkehrsträgern — ein anderer, der Daseinsvorsorge gewidmeter Bereich verbunden, der seinen Ausdruck in einer Vielfalt gemeinwirtschaftlicher Leistungen findet. Hier spielt der Personennahverkehr auf der Schiene (Personenzug- und Naheilzugverkehr) die überragende Rolle. Mit seinen ungedeckten Kosten von fast 930 Mill. DM allein im Jahre 1963 bewegt er sich in einer Größenordnung, hinter der das negative finanzielle Ergebnis des Expressgutverkehrs und des unwirtschaftlichen Teiles des Stückgutverkehrs zurücktritt. Der Umfang derartiger gemeinwirtschaftlicher Leistungen orientiert sich ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit weitgehend an wirtschafts- oder sozialpolitisch für deckungswürdig erachteten Bedürfnissen der Allgemeinheit, beispielsweise am äußerst kurzfristigen Spitzenbedarf des Berufsverkehrs oder etwa an dem Bestreben, die entferntesten Dörfer des flachen Landes zu versorgen. Der gemeinwirtschaftliche Unternehmensbereich muß daher einer wirtschaftlich optimalen Betriebsgröße und -organisation entsagen.

„Monopol der schlechten Risiken“ mindert Wettbewerbskraft der Bahn

Das ist unbedenklich, solange der aus diesen schlechten, aber auch aus guten Geschäftszweigen bestehende Angebotsfächer — wie meist — durch ein Monopol oder eine monopolartige Stellung geschützt ist, so daß sich die Kostenunterdeckung der gemeinwirtschaftlichen mit den Überschüssen der anderen Leistungen ausgleichen

Regelmäßige Liniendienste nach allen Teilen der Welt



HAMBURG-AMERIKA LINIE



HAMBURG 1
BALLINDAMM 25

kann. Sobald aber ein Unternehmen auf den mit Überschuß arbeitenden Geschäftszweigen seine faktische Monopolstellung durch das Hinzukommen neuer Verkehrsträger einbüßt, gerät dieser Ausgleich in Gefahr. Das von den neuen bzw. völlig umgestalteten Verkehrsträgern (Kraftfahrzeug, Flugzeug, Rohrleitung und Binnenschiffahrt) vertretene Erwerbswirtschaftsprinzip hat, da sie keinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, im Laufe der Zeit eine solche Bedeutung gewonnen, daß die Einheit des Wirtschaftssystems im Verkehrswesen verloren ging. Der Strauß der Verkehrsmärkte spaltete sich in einen von allen Verkehrsträgern umworbenen rentablen und einen unrentablen gemeinwirtschaftlichen Teil, dessen Bedienung auf Grund gesetzlicher und politischer Verpflichtung allein den Eisenbahnen und den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs obliegt. Dieses sogenannte „Monopol der schlechten Risiken“ in Verbindung mit dem Bemühen um einen Rechnungsausgleich hat die Wettbewerbskraft der Deutschen Bundesbahn nachhaltig beschnitten.

Der Druck des stetig angewachsenen Konkurrenzkampfes, der heute den Einsatz der ehemals frei verfügbaren Erträge bereits voll für die kaufmännisch bewirtschafteten Geschäftszweige erfordert, förderte inzwischen die Unmöglichkeit des inneren Rechnungsausgleichs zutage. Gleichwohl fehlt es nach wie vor an einer ausreichenden Abgeltung für die Wahrnehmung der oben umrissenen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben.

Überführung des Verkehrsmarktes in Marktwirtschaft nicht gelungen

In den Lauf dieser Entwicklung versuchte der Staat ordnend einzugreifen. Dazu bediente er sich zu verschiedenen Zeiten der unterschiedlichsten Mittel. Die auf dem Boden dirigistischer Wirtschaftsauffassung gewachsene hoheitliche Preiskoordinierung erwies sich auch im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen u. a. wegen der unvergleichbaren Kostengrundlagen der Verkehrsträger als untauglich.

Da der Dirigismus im Verkehrswesen darüber hinaus in Widerspruch geriet zu der neuen Doktrin der sozialen Marktwirtschaft, bemühte sich der Staat mit den Verkehrsänderungsgesetzen von 1961, die Verkehrswirtschaft durch einen Kompromiß, der die Wahrung wichtiger Belange der öffentlichen Wohlfahrt im Auge behielt, an die Prinzipien der Marktwirtschaft heranzuführen und damit eine volkswirtschaftlich sinnvolle Ordnung des Verkehrs, insbesondere eine wirtschaftlich optimale, zugleich für den Staat und die Allgemeinheit tragbare Aufgabenteilung unter den Verkehrsträgern zu schaffen.

Das ist bislang nicht gelungen. Zwar stand mit der neuen Möglichkeit, ohne übertriebene Rücksicht auf Konkurrenten einen am Markt orientierten Preis zu bilden, den Verkehrsträgern nunmehr ein Mittel zu Gebote, unter wirtschaftlich optimaler Auslastung des personellen und technischen Apparates den ökonomischsten Einsatz des investierten Vermögens anzustreben. Und die Bundesbahn hat davon zur Wahrung der zugunsten ihrer Wettbewerber seit dem Kriege ständig mehr oder weniger rückläufigen Anteile an den lukrativen Verkehrsmärkten von Anfang an weitgehenden, erfolgreichen Gebrauch macht. Das marktwirtschaftliche Verkehrswesen bedarf aber — darüber besteht Einigkeit — außer der Liberalisierung der mindestens gleichzeitigen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, wozu folgerichtig die Bundesregierung durch Entschließungen des Deutschen Bundestags verpflichtet wurde. Gleichwohl schritt man mit der am 11. März 1964 erfolgten Aufstockung der Kontingente im gewerblichen Güterfernverkehr und der Absenkung der Beförderungsteuer im Werkfernverkehr von 5 auf 3 Dpf/tkm ab 1. Oktober 1964 zu weiterer Liberalisierung, während die Bereinigung der Wettbewerbsverzerrungen, die die Eisenbahn wegen ihrer Zwitterstellung als Wirtschaftsunternehmen und Bedarfsdeckungsanstalt ungleich stärker belastet, auch nach dem Bericht der Bundesregierung vom 2. August 1963 auf

dem ursprünglichen Stand verharret. Allerdings soll nicht verkannt werden, daß es sich dabei um einen der schwierigsten Problemkreise der Gesamtwirtschaft überhaupt handelt, weshalb ja auch jeder einzelne Verkehrsträger die feste Überzeugung äußert, die Harmonisierung werde gerade seiner Wettbewerbslage besonders zugute kommen.

Das Problem der Wegekosten

Welches sind nun die wesentlichen Wettbewerbsverzerrungen vom Blickpunkt der Deutschen Bundesbahn? An der Spitze einer Staffelung nach der finanziellen Größenordnung stehen die Wegekosten. Die Eisenbahnen bestreiten den Aufwand für die Unterhaltung und die Modernisierung ihrer Fahrbahnen selbst; und zwar nach rein ökonomischen Grundsätzen, weshalb manche wünschenswerte technische Verbesserung unterbleiben muß. Die Fahrwegausgaben der Deutschen Bundesbahn betragen im Jahre 1963 an Bruttoinvestitionen und Unterhaltung rd. 2 Mrd. DM. Völlig andere, im einzelnen allerdings nicht erkennbare Maßstäbe gelten für die Fahrwege aller übrigen Verkehrsträger. Ob es sich nun um Straßen, Wasserstraßen oder Lufthäfen handelt, die Investitionsmittel für einen großzügigen Aus- und Neubau stellen die öffentlichen Haushalte unmittelbar zur Verfügung. Dabei spielt es — jedenfalls bislang — keine Rolle, ob und in welcher Höhe die staatlichen Investitionen durch Abgaben der Nutzer gedeckt werden.

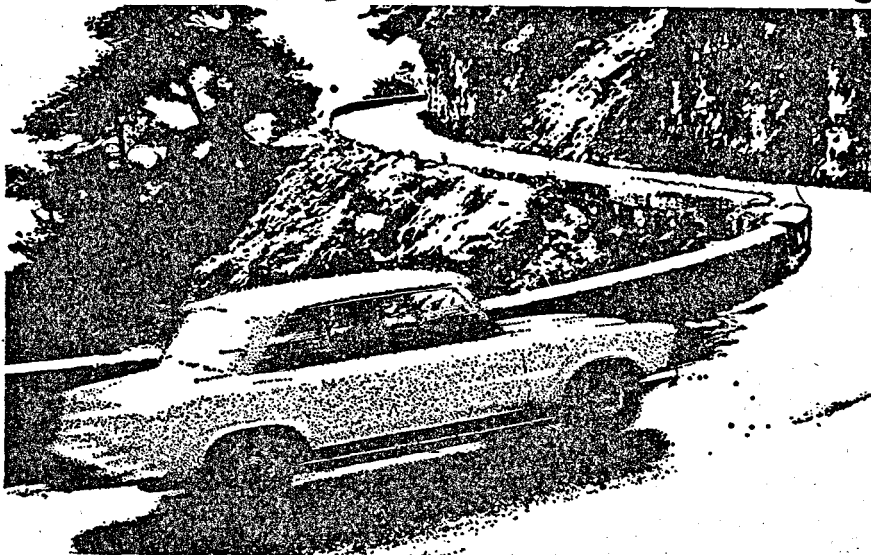
Im Straßenbau übersteigen die Ausgaben der öffentlichen Hand im Jahre 1964 die Einnahmen aus der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer nach Mitteilung des Staatssekretärs im Bundesfinanzministerium um voraussichtlich 2,2 Mrd. DM. Nun sind zwar Ausgaben keine Kosten. Aber eine Kostenrechnung würde bei dem laufenden hohen Aufwand zu einem ähnlichen Ergebnis führen, wie einschlägige Untersuchungen gezeigt haben. Eine weitere Verzerrung ergibt sich aus den Folgerungen des AASHO-Road-Tests, der nach den Feststellungen des Bundesver-

kehrministeriums unbedenklich auf deutsche Verhältnisse anwendbar ist. Danach beanspruchen die überwiegend als Wettbewerber der Bahn in Frage kommenden Fahrzeuge des Straßengüterverkehrs die Straße gegenüber den Personenkraftwagen ungleich stärker, ohne daß dieser Umstand in der steuerlichen Belastung ausreichend berücksichtigt wird.

Am Rande sei ferner auf die zu Lasten der Bahn unterbliebene Teilung der laufenden Kosten von höhengleichen Schiene-Straße-Kreuzungen im Verhältnis 50:50 hingewiesen.

Für die Wasserstraßen andererseits wird allein der Bund (also ohne Länder und Gemeinden) im Jahre 1965 Pressenotizen zufolge etwa das Achtfache seiner Einnahmen aus den Wasserstraßen-Benutzungsgebühren aufwenden. Angesichts der für die nächste Zeit vorgesehenen Wasserstraßenbauten ist mit einer noch wachsenden Diskrepanz zu rechnen. Man denke nur an die Pläne zur Kanalisierung der unteren Fulda, die mit einem Kostenaufwand von — nach dem Stand von 1956! — etwa 80 Mill. DM auf der 27 km langen Strecke Kassel—Hannoversch-Münden für das 1350-t-Europaschiff ausgebaut werden soll, ohne daß die anschließende, über 200 km lange Oberweser in ihrer Durchlabfähigkeit auf Schiffe solcher Größe auch nur annähernd zugeschnitten wäre. Dabei mag man als eine besondere Delikatesse verzeichnen, daß diese isoliert im Raum liegende Großschiffahrtsstraße von einem heutigen, überwiegend aus — für das Kasseler Gaswerk bestimmter — Kohle bestehenden Gesamtverkehrsaufkommen von etwa 70 000 t im Jahre ausgehen muß, einer Menge also, die die Bundesbahn dort in nicht ganz 3 Tagen bewältigen könnte. Dieses lediglich beispielhaft erwähnte Bauvorhaben ist aus der volkswirtschaftlichen Gesamtschau um so bemerkenswerter, als durch den Anschluß des Kasseler Gaswerks an die süddeutsche Ferngasleitung dieser Kohleverkehr 1965 praktisch zum Erliegen kommen wird. In ähnlichem Mißverhältnis stehen die Ausga-

Sein Motor ist jünger als der Kilometerstand zeigt



**Für sicheren Schutz -
für längeres Leben Ihres Motors**

**MOBIL
SPECIAL**

**Wo immer Sie Ihr Motoröl wechseln: Fragen Sie
nach MOBIL Special!**

In aller Welt



Spezialisten für Öl



ben und Einnahmen der öffentlichen Hand für die Infrastruktur des Luftverkehrs.

Bei all diesen Überlegungen sind die recht erheblichen Ausgaben für die Fahrwegsicherung noch nicht berücksichtigt (die dem Straßenverkehr anzulastenden Polizeiausgaben betragen im Jahre 1962 z. B. 1,4 Mrd. DM).

Welche Preischancen den Wettbewerbern der Deutschen Bundes-

bahn aus dieser ungleichen Wegekostenanlastung erwachsen, zeigt das Verhältnis zwischen dem Aufwand der Verkehrsträger für den Fahrweg und ihrem Gesamtaufwand:

Verhältnis von Aufwendungen für den Fahrweg zu den Gesamtaufwendungen einzelner Verkehrsträger (in %)

Güterkraftverkehr	12 bis 16
Omnibusverkehr	ca. 11
Rheinschiffahrt	0
Übrige Binnenschiffahrt	5 bis 15
Deutsche Bundesbahn	ca. 33

Das Problem der Versorgungslasten

Auf der zweiten Stufe der Skala stehen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Personalsektor, vor allem die nicht unternehmensbedingten überhöhten Versorgungslasten der Bundesbahn. Als Alimentation verdrängter Reichsbahnbediensteter, volksdeutscher Bediensteter fremder Staatsbahnen, Westberliner Eisenbahner und Kriegsversehrter sowie als Folge der kriegsbedingten Personalvermehrung sind sie Auswirkungen des Krieges, die keinem der übrigen Verkehrsträger anhaften. Der Bund hat im Jahre 1957 die betriebsfremden Versorgungslasten übernommen, hinsichtlich der zuletzt genannten strukturellen Überhöhung allerdings erst vor kurzem anerkannt, daß der Bundesbahn nicht zuzumuten ist, an Versorgung mehr als 30% der Bezüge für aktive Bedienstete aufzuwenden. Diese sog. „30%-Lösung“ hätte die Bundesbahn allein 1963 um immerhin 508 Mill. DM entlastet, wohingegen die tatsächliche Übernahme nur 285 Mill. DM betrug. Die Entlastung der DB im Rahmen der 30%-Lösung soll im übrigen auch künftig nur nach Lage des Haushalts erfolgen. Es ist weiter kein Geheimnis, daß die Privatwirtschaft an Versorgung nur etwa 22% der Bezüge für Aktive aufwendet. In diesem Zusammenhang verdient auch das Kindergeld Erwähnung, das nur die Bundesbahn selbst, bei ihren Wettbewerbern dagegen der Staat trägt.

Das Problem der steuerlichen Belastung

Eine dritte Wettbewerbsverzerrung liegt in der Steuergesetzgebung begründet. Zwar genießt die Bundesbahn gewisse, von der Konkurrenz stets herausgestellte steuerliche Vergünstigungen. Die Benachteiligungen gegenüber ihren Wettbewerbern auf diesem Gebiet überwiegen jedoch bei weitem. So beträgt nach dem Wettbewerbsverzerrungsbericht der Bundesregierung die Entlastung der Binnenschifffahrt durch Steuerbefreiungen — bezogen auf den Umsatz im Güterverkehr — das Vierzehn- bis Achtzehnfache der Entlastung der DB. Gegenüber dem gewerblichen Straßennahverkehr ist die Bahn in der

Weise benachteiligt, daß jener innerhalb seiner Bereichsgrenzen von praktisch 120 km nur 4%, diese dagegen auf Entfernungen über 50 km 7% Beförderungsteuer entrichten muß. Was den Güterfernverkehr betrifft, ist bereits bei der Behandlung des Wegekostenproblems darauf hingewiesen worden, daß seine steuerliche Belastung vom Standpunkt der ihm anzulastenden Wegekosten aus unzureichend ist. Dabei ist nicht nur an den nach dem Energieausnutzungsgrad von Vergaser- und Dieselmotoren ungerechtfertigt niedrigen Satz der Mineralölsteuer des letzteren gedacht, sondern ganz allgemein an den Modus, nach dem die durch Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer teilweise gedeckten Wegeausgaben auf den Last- und den Personenkraftwagen verteilt werden; eingedenk der im AASHO-Road-Test klar erwiesenen Tatsache, daß eine 8-t-Lkw-Achse (die heute zulässige Achslast beträgt bereits 10 t, und im Rahmen der EWG strebt man teilweise die 13-t-Achse an) die Straße 160 000mal stärker abnutzt als z. B. die Achse eines Volkswagens, liegt das ungeheure Ausmaß der Subventionierung des Lastkraftwagenverkehrs durch den Personenkraftwagen auf der Hand.

Die Liste der belastenden Wettbewerbsverzerrungen ließe sich fortsetzen, man denke nur an die mangelnde Kapitalausstattung der Bundesbahn seitens ihres Eigentümers oder an die versäumte Abgeltung der sächlichen Kriegsfolgekosten. Vordringlicher erscheint jedoch, auf die wesentlichen Vorwürfe der DB-Wettbewerber kurz einzugehen. An hervorragende Stelle gehört hierbei die Auffassung, die gemeinwirtschaftliche Belastung sei durch den Verzicht des Bundes auf eine Verzinsung des Eigenkapitals der Deutschen Bundesbahn und ihre Steuervergünstigungen mehr als aufgehoben. Daß die Binnenschifffahrt sich diese Ansicht zu eigen macht, entbehrt nicht einer gewissen Ironie, ist doch gerade sie es unter den Verkehrsträgern, die nicht nur die weitestgehenden Steuerprivilegien in Anspruch nimmt, sondern nach Ver-

lautbarungen maßgeblicher Repräsentanten darüber hinaus bereits seit längerer Zeit Transporte bis zu 42,5% unter den Kosten ausführt. In der Sache dürfte selbst den Konkurrenten der Bahn schwerlich verborgen geblieben sein, daß einmal das Bundesbahngesetz auf Grund der geschilderten besonderen Situation mit Recht lediglich dazu anhält, eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals anzustreben (§ 28 Abs. 1, 2. Halbsatz), daß zum zweiten einer Zinsrechnung nicht etwa das 18 Mrd. DM betragende Eigenkapital zugrunde gelegt werden kann, sondern — im Hinblick auf den Grundsatz der Gleichbehandlung — unter den augenblicklichen Verhältnissen nur der nach Abzug des Fahrweganteils von 14,5 Mrd. DM verbleibende Rest und daß letzthin die Bundesbahn in den Tarifkalkulationen kalkulatorische Zinsen des gesamten betriebsnotwendigen Vermögens einsetzt, ohne sie allerdings — aus verständlichen Gründen — im gemeinwirtschaftlichen Bereich erwirtschaften zu können.

Genauso unzutreffend wie der angebliche Ausgleich zwischen Gemeinwirtschaftlichkeit einerseits und Steuervorteilen sowie Verzinsungsmangel andererseits ist die Behauptung, die Bundesbahn ziehe aus der gleichzeitigen Produktion von Güter- und Personenverkehr Vorteile. Mit der Behauptung, der Personenverkehr subventioniere den Güterverkehr durch die Verteilung der Gemeinkosten lediglich im Verhältnis 1:2 — weil nämlich bei seinem hypothetischen Wegfall der Fixkostenanteil des Güterverkehrs infolge der Kuppelproduktion erheblich ansteige —, greifen die Konkurrenten der Bahn die Scheidung zwischen den rentablen kommerziellen und den unrentablen gemeinwirtschaftlichen Verkehren an. Gerade sie ist aber das Postulat einer einwandfreien ökonomischen Unternehmenspolitik: Zunächst einmal handelt es sich hier nicht um eine Kuppelproduktion, d. h. eine zwangsläufige Erzeugung mehrerer Produkte innerhalb eines Produktionsganges (Gewinnung von Koks, Gas, Teer etc. bei der Verkokung), vielmehr fehlt

es, da der Personen- und Güterverkehr auch unabhängig voneinander betrieben werden könnte, gerade an dem Erfordernis der Zwangsläufigkeit. Die Eisenbahnproduktion läßt sich daher nur mit einem Industriebetrieb vergleichen, in dem zur Herstellung mehrerer Erzeugnisse teilweise dieselben Maschinenanlagen benutzt werden. Zum zweiten besteht zwar darüber kein Zweifel, daß es bei einer Verwendung derselben Anlage für zwei unterschiedliche Erzeugnisse keinen „absolut richtigen“, d. h. idealen Kostenverteilungsschlüssel gibt. Ebenso sicher ist aber, daß der objektive Maßstab des Umfangs der Anlagenbenutzung allen betriebswirtschaftlichen Anforderungen genügt und dem „Idealschlüssel“ näher steht als das angestrebte subjektive Tragfähigkeitsprinzip oder jede sonstige Lösung.

Auch rein empirisch führte im übrigen eine aus anderem Anlaß angestellte Untersuchung einiger Strecken zu der Erkenntnis, daß bei völliger Stilllegung des Personenverkehrs die Kosten des dann

reinen Güterzugbetriebes infolge des Wegfalls ganzer Dienstzweige (Fahrkartenverkauf, Expreßgut, Gepäck, Personenbahnhofsdiens überhaupt) und wesentlicher technischer Vereinfachungen (Signalwesen, Oberbau etc.) die Höhe der nach dem geltenden Modus zugeschriebenen Kosten nicht übersteigen würden.

Verkehrspolitische Alternativen

Der Themenkreis schließt sich mit einem Blick auf die Zukunft, die der Verkehrspolitik schon in allernächster Zeit die außerordentlich schwerwiegende Entscheidung abfordern wird, ob sie der Deutschen Bundesbahn angesichts ihrer finanziellen Lage und der geschilderten verkehrspolitischen Situation — im Einklang mit der Weisung des § 28 Abs. 1 Satz 2 BbG — gestattet, sich von dem Bedarfsdeckungsprinzip, insbesondere im Personennahverkehr und in der Bedienung der Fläche und der Punkte mit geringem Verkehrswert, weitgehend zu lösen oder ob sie demgegenüber vorzieht, das

Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit der Bundesbahn durch die volle finanzielle Ablösung aller bestehen bleibenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu erreichen.

Auf welchen dieser Wege die Wahl auch fallen mag, die Eisenbahn hat auf Grund ihrer technischen Eigenart auch unter den häufig veränderten und sich weiter verändernden Verhältnissen ökonomische Vorzüge, die eine echte wirtschaftliche Zukunft garantieren. Ihre ökonomische Kraft liegt in der Fähigkeit, mit Hilfe der Zwangsführung ihrer Fahrzeuge durch Spurkranz und Gleis große Menschenmengen und Gütermassen mit verhältnismäßig bescheidenen Antriebskräften, geringem Personaleinsatz und wenig Raumbedarf bei jeder Witterung schnell und sicher über weite Entfernungen zu befördern; sie ist um so stärker, als die Eisenbahn noch auf lange Zeit das einzige Verkehrsmittel sein wird, welches sich die Vorteile der Elektrizität und Elektronik, einer weitestgehenden Automatisierung überhaupt in steigen-



Wissen Sie, wie man sich mit einem Federstrich an 91 Unternehmen beteiligt?

Ganz einfach: indem man Investment-Zertifikate kauft.
Investment-Sparen bedeutet: Beteiligung an der Wirtschaft und am Wirtschaftserfolg bei breiter Risiko-Verteilung.
Möchten Sie mehr wissen . . . ?

Fragen Sie
die **DEUTSCHE BANK**

Mehr als 600 Geschäftsstellen im Bundesgebiet

BERLINER DISCONTO BANK
BANKHAUS WILH. AHLMANN

SAARLÄNDISCHE KREDITBANK
BANKHAUS J. WICHELHAUS P. SOHN

dem Maße nutzbar macht. Eine Eisenbahn, deren Einsatz sich an den durch diese technische Eigenart eröffneten Möglichkeiten ausrichtet, die sich nicht mit Rücksicht auf althergebrachte, liebgewordene Vorstellungen in Verkehrsberei-

chen bewegen muß, die nach dem Vordringen des Kraftwagens für sie „artfremd“ geworden sind, hat in jedem noch so starken Wettbewerb alle Chancen auf ihrer Seite.

*Deutsche Bundesbahn,
Hauptverwaltung, Frankfurt/M.*

Die Bundesbahnkrise - ein Anpassungsproblem

Die Schöpfer der Verkehrsgesetze von 1961 waren davon ausgegangen, daß die Anwendung marktwirtschaftlicher Mittel die seit Jahren unbefriedigende Situation in der Verkehrswirtschaft günstig beeinflussen würde. Man versprach sich vor allem durch die Befreiung der Tarifpolitik von staatlicher Bevormundung eine bessere Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern und eine endgültige wirtschaftliche Gesundung der Deutschen Bundesbahn.

Zweifel an der Funktionsfähigkeit freier Verkehrsmärkte

Dieses Vertrauen in die Marktkräfte schien angesichts der Erfolge, die mit dem marktwirtschaftlichen System in der deutschen Nachkriegsgeschichte erzielt worden waren, nicht unberechtigt. Es wurden allerdings auch Zweifel geäußert. Die Funktionsfähigkeit freier Verkehrsmärkte wurde bestritten. Diese Kritik gründete sich sowohl auf die Erfahrung, die man insbesondere bei miteinander konkurrierenden Eisenbahnen mit einer unbeschränkten Preisbildung gemacht hatte, als auch auf bestimmte „Besonderheiten“, die als Ursache für die vielfach zu beobachtende Gleichgewichtslosigkeit der Verkehrsmärkte angesehen wurden. Diesen Bedenken hatte der Gesetz-

geber durch die Verhinderung des unlauteren und unbilligen Wettbewerbs Rechnung tragen wollen. Aber mit dem Begriff der Unbilligkeit war ein neues Element der Unsicherheit geschaffen worden; denn die Ansichten über die Abgrenzung von Billigkeit und Unbilligkeit gingen erheblich auseinander. Der Bundesverkehrsminister selbst hat ein wirtschaftswissenschaftliches und ein rechtswissenschaftliches Gutachten eingeholt, um diesen neuen Begriff zu klären. Dieser Unsicherheit ist es zweifellos mit zuzuschreiben, daß die Neuordnung im Verkehr nicht behutsam vor sich ging, wie es nach dem Willen maßgeblicher Initiatoren der neuen Verkehrsgesetze beabsichtigt war, sondern daß eine grundlegende Umgestaltung eintrat, wie der Bundesverkehrsminister selbst verschiedentlich bestätigt hat. Die neuen Verkehrsgesetze waren somit ein Experiment, dessen Ausgang maßgeblich davon abhing, wie diese Gesetze gehandhabt wurden.

Die Bundesbahn betrachtete die Neuordnung von Anfang an als Mittel zur Durchsetzung bestimmter eigener Ziele. Sie hat dementsprechend von den vom Gesetzgeber gewählten Möglichkeiten rege Gebrauch gemacht. Über 100 Ausnahmetarife und Erweiterungen

bestimmter Ausnahmetarife sind allein gegen die Binnenschifffahrt gerichtet worden. Hinzu kommen weitere Wettbewerbstarife gegen den Straßenverkehr, der erst in jüngerer Zeit das Objekt tarifarischer Angriffe wurde. Die Bundesbahn konnte bei dieser Aktionsfreudigkeit des Beifalls der Wirtschaft sicher sein. Aber auch die Öffentlichkeit, viele Politiker, die Wissenschaft und die Presse zollten ihr nicht geringe Anerkennung. Man lobte allgemein die Initiative und die Wettbewerbsfreudigkeit der Bundesbahn.

Trotz der Mengensteigerung blieb das finanzielle Ergebnis der Bundesbahn nicht nur unbefriedigend, sondern es verschlechterte sich in diesem Jahr rapide. Die Lohn- und Gehaltserhöhungen sowie die Steigerung der Sachkosten haben die Bundesbahn an der Wende von 1964 auf 1965 in die schwerste Liquiditätskrise seit Kriegsende gebracht. In seinen Vorschlägen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der DB forschte der Vorstand nach den Ursachen dieser besorgniserregenden Verschlechterung der Finanzlage in den letzten Monaten. Er führt das Steigen der Verluste im wesentlichen auf drei Ursachen zurück:

Ursachen für die Liquiditätskrise der Bundesbahn

1. Er stellt zunächst fest, daß das Ausbleiben von Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere die Neuordnung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahn, einer der Hauptgründe für die defizitäre Entwicklung der Bundesbahn sei.

Die Bundesbahn geht aber offensichtlich von den Feststellungen

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 361 061
35 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

DER OSTSEEHAFEN

LÜBECK

mit seinen regelmäßigen Linienverkehren nach den Haupthäfen von
SCHWEDEN · FINNLAND · DÄNEMARK · NORWEGEN

Auskünfte erteilen alle Lübecker Speditteure sowie die Lübecker Hafen-Gesellschaft m. b. H. · Telefon 7 15 31

des Brand-Berichtes und ihren eigenen Vorstellungen über die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen aus. Sie kritisiert ferner den Bericht der Bundesregierung über die Wettbewerbsverzerrungen, weil dieser die Vorstellungen der DB nicht voll anerkannt hat.

Offenbar hält die Bundesbahn ihre Vorstellungen über die Wettbewerbsverzerrungen für allein richtig. Sollte die DB ihre Geschäftspolitik auf eine solche einseitige Auffassung über die Wettbewerbsverfälschungen und auf die daraus abgeleiteten Erwartungen abgestellt haben, ihre Forderungen auf dem Gebiet der Wettbewerbsverzerrungen seien berechtigt und müßten voll erfüllt werden, so wäre das eine bedenkliche Fehlspekulation. Die Kritik der konkurrierenden Verkehrsträger, aber selbst auch der Bericht der Bundesregierung zeigen, daß das Problem auch eine andere Seite hat. Auch hätte die mangelnde Zahlungswilligkeit des Finanzministers als ein Indiz dafür angesehen werden müssen, daß die Forderungen der Bundesbahn nicht in vollem Umfang anerkannt sind und dementsprechend nicht honoriert würden.

2. Die Bundesbahn macht weiterhin die hohe Fremdverschuldung für ihre schlechte Finanzlage verantwortlich. Sie beschwert sich schon seit Jahren über die Verzögerung bei der Verbesserung ihrer Kapitalstruktur.

Diese Beschwerde zeigt, daß die Bundesbahn völlig anders rechnet und auch anders rechnen kann als

ein Privatunternehmen. Sie kann solche Vorstellungen nur entwickeln, weil sie nicht der normalen Besteuerung unterliegt und weil sie niemals von ihrem Eigentümer ernstlich gezwungen worden ist, eine Verzinsung des Eigenkapitals zu erwirtschaften und in Form einer Dividende an ihren Eigentümer abzuführen. Für ein Privatunternehmen ist das Wirtschaften mit Eigenkapital wegen des Zwanges zur Gewinnausschüttung und der damit verbundenen hohen Steuerbelastung teurer als mit Fremdkapital; denn die Zinsen für Fremdkapital sind bei der Besteuerung abzugsfähig. Ein Privatunternehmen hätte daher das Fremdkapital dem Eigenkapital vorgezogen, soweit dies die Kreditfähigkeit und -würdigkeit zugelassen hätten.

Im übrigen hat der Bundesverkehrsminister in einem Artikel im Handelsblatt Nr. 220 vom 13./14. November den Vorwurf, daß der Bund bei der Ausstattung der DB mit Kapital versagt habe, mit Entschiedenheit zurückgewiesen. Er hat zum Beweis für die Hilfestellung des Bundes den Betrag von über 11 Mrd. DM genannt, den die Bundesbahn seit 1950 allein aus Bundesmitteln erhalten hat.

Das bei der Bahn vorliegende Verhältnis von Fremdkapital zu Eigenkapital wie 40:60 ist auch gar nicht als so ungewöhnlich oder sogar ungesund zu bezeichnen. Die Schweizerische Bundesbahn, die im allgemeinen als gesundes Unternehmen gilt, hat jedenfalls ein

viel ungünstigeres Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital. Nach der Bilanz für 1963¹⁾ beträgt das Eigenkapital der SBB 628 Mill. SFr und das Fremdkapital 2 Mrd. SFr. Hier überwiegt also bei weitem das Fremdkapital, ohne daß jemals der Vorwurf vernommen worden wäre, das Verhältnis der beiden Kapitalquoten sei zu ungünstig.

3. Schließlich gibt die Bundesbahn den Personennahverkehr als Hauptverlustquelle an. Zweifellos stellt dieser Betriebszweig eine sehr bedeutende Verlustquelle dar. Ob allerdings der Betrag von 900 Mill. DM richtig errechnet ist, muß bezweifelt werden. Die Brand-Kommission hat sich ebenfalls mit dem Personennahverkehr befaßt und dessen Verluste errechnet. Im Gegensatz zur Bundesbahn berücksichtigt die Brand-Kommission jedoch, daß bei einem etwaigen Fortfall des Bezirkspersonenverkehrs ein Teil der fixen Kosten nicht mehr gedeckt wird und deshalb auf die anderen Verkehrsarten der Bahn umgelegt werden muß. Die echte, durch Aufgabe des Personennahverkehrs erzielte Einsparung stellt sich infolgedessen nach den Berechnungen der Brand-Kommission für 1958 auf nur rund 100 Mill. DM.

Eine differenzierte Kostenrechnung ist zweifellos unumgänglich. Jedes moderne Großunternehmen ist darauf angewiesen, wenn es sich einen Überblick über die Rentabilität seiner einzelnen Betriebs-

¹⁾ Mitgeteilt im Verkehrs-Brief Siller, Nr. 21/22 v. 15. Mai 1964.

zweige verschaffen will. Das Verfahren der DB, praktisch alle diejenigen Verkehre, die keine volle Kostendeckung erzielen, zum gemeinwirtschaftlichen Bereich zu rechnen, also aus dem kommerziellen Bereich auszuklammern, ist jedoch höchst anfechtbar. Viele Unternehmen, insbesondere Großbetriebe, müssen oft ein differenziertes Sortiment anbieten, obwohl sie genau wissen, daß einzelne Teile dieses Sortiments verlustreich sind. Doch ihre Reputation erfordert ein solches Angebot. Ohne das Angebot der verlustbringenden Teile sind sie in ihrem Gesamtangebot weniger marktgängig. Sie haben oft einen Ruf, der sich in der Hauptsache gerade auf die verlustreichen Zweige gründet (Verlage). Die Verluste werden bei diesen Betrieben stets aus anderen gewinnbringenden Produktionszweigen ausgeglichen. Dieses Verfahren hätte auch oberstes Gebot der Geschäftspolitik der Bundesbahn sein müssen. Die Kosten hätten demgemäß nicht nach dem technischen Prinzip der Benutzung der Bahnanlagen durch die verschiedenen Betriebszweige, sondern nach dem Grundsatz der Tragfähigkeit aufgeschlüsselt werden müssen.

Dem Personenverkehr kann auch nicht die alleinige Schuld an der defizitären Entwicklung der Bundesbahn zugeschrieben werden. Diese ist in ebenso hohem Maße auf die falsche Gütertarifpolitik zurückzuführen. Die Bundesbahn hat mit einer sicherlich verständlichen Sorge die relative Rückläufigkeit des Güterverkehrs, gemessen am Gesamttransportvolumen, beobachtet. Sie hat deshalb den Preiswettbewerb konsequent angewandt mit dem Ziel, durch Gewinnung zusätzlicher Verkehrsmengen eine bessere Auslastung ihrer Anlagen und damit eine fühlbare Kostendegression und eine Besserung ihrer Ertragslage zu erreichen. Die „magische Ziffer“, wie Professor Oeftering die Prozentzahl des Bundesbahnanteils am gesamten Verkehrsvolumen nannte, sollte wieder steigen. Bei den erheblichen Preissenkungen hätten jedoch die Mengensteigerungen, von echtem Neuverkehr abgesehen,

Werte bis zu 80 % haben müssen, damit das Produkt von abgesetzten Leistungsmengen mal Preis auf derselben Höhe gehalten werden konnte wie vorher. Diese außergewöhnlichen Mengensteigerungen konnten aber nicht eintreten, weil die DB die Marktlage, speziell die Reaktionsfähigkeit der Nachfrage auf Preissenkungen, wohl zu positiv eingeschätzt hat. Verkehrsleistungen sind schon an sich nicht durch Preissenkungen beliebig vermehrbar. Aber auch die Konkurrenten der Bahn konnten sich keine Mengenabwanderung zur Schiene gefallen lassen. Die Bundesbahn hat, das wird jetzt mit aller Klarheit deutlich, ihr Ziel nicht erreicht, sondern Geld verschenkt.

Bei vernünftiger Betrachtung hätte sich die DB sagen müssen, daß das Verkehrsvolumen absolut ständig gestiegen ist und daß infolgedessen kein ernsthafter Anlaß bestand, mit so beträchtlichen Tarifenkungen die Entwicklung beeinflussen zu wollen. Man hat jedoch bei der DB nur auf den relativen Verkehrsrückgang gesehen und gehofft, diese für alle Eisenbahnen in der Welt typische Entwicklung aufhalten zu können. War es aber wirklich vertretbar, wegen dieser relativen Verluste eine derartige Tarifpolitik zu betreiben und sichere Einnahmen aufs Spiel zu setzen? Diese Frage ist um so berechtigter, als die Kosten laufend stiegen und der Zeitpunkt abzusehen war, an dem die Kosten die Erlöskurve einholen würde.

Strukturwandel im Verkehrsbereich — ein weltweites Problem

Die Einordnung der Eisenbahnen in das sich quantitativ und qualitativ rasch ausfächernde Angebot von Transportleistungen stellt in der ganzen Welt ein ökonomisches Anpassungsproblem erster Ordnung dar. Es ist daher notwendig und begrüßenswert, wenn der Vorstand der DB dazu seine Vorstellungen bekanntgibt. Diese Vorstellungen sind in ihrer ökonomischen Logik sicher kaum angreifbar, wenn sie auch in der Öffentlichkeit eine gewisse Schockwirkung ausgelöst haben. Man wird

natürlich noch über die Abgrenzung des kommerziellen Bereiches von dem gemeinwirtschaftlichen Bereich sprechen müssen. Auf jeden Fall wird man es der Bundesbahn nicht überlassen können, darüber allein zu befinden; denn gegebenenfalls muß ja die öffentliche Hand zahlen. Auch muß bedacht werden, daß Subventionen niemals so gezielt angebracht werden können, daß sie ausschließlich dem subventionierten Betriebszweig zugute kommen. Stets wirken sich die Begünstigungen in dem Einheitsbetrieb auch zugunsten anderer Betriebszweige, also auch des Güterverkehrs, aus, so daß deren Wettbewerbsposition ebenfalls verbessert wird. Es wird daher stets einer sorgfältigen Prüfung durch die Aufsichtsorgane der DB bedürfen, wenn Strecken oder Dienststellen stillgelegt werden oder wenn die Aufrechterhaltung des Betriebes aus öffentlichen Mitteln finanziert wird.

In diesem Anpassungsprozeß ist der Erlösgestaltung eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die einstigen Gewinne aus dem Güterverkehr sind jetzt dahingeschmolzen, sie können nicht mehr als „strategische Reserve“ verwandt werden, und zwar weder zur Stärkung der Wettbewerbskraft im Güterverkehr noch zur Deckung der Verluste im Personenverkehr. Die Preispolitik wird sich infolgedessen von Grund auf ändern müssen. Sie wird weniger die Mengengewinnung, sondern die Erlössteigerung, und zwar auch bei Inkaufnahme etwaiger Mengenverluste, zum Ziele haben müssen.

Neue Preispolitik unerlässlich

Nicht der Widerstand gegen eine unaufhaltsame Entwicklung, sondern die Anpassung an diese unter Auswirkung aller Möglichkeiten zur Erlössteigerung dürfte der neue Weg sein, der von der DB gegangen werden muß. Natürlich ist das ein sehr dorniger Weg; denn Geld verdienen ist leichter in der Expansion als während einer Kontraktion. Aber da diese Kontraktion auf jeden Fall im Güterverkehr und im schnellen Personen-

verkehr nur relativ ist und absolut immer noch ein gewisser Mengenzuwachs zu erwarten ist, sind solche Möglichkeiten zur Erlössteigerung durchaus gegeben.

Es bedarf dazu allerdings auch der Einsicht der Öffentlichkeit und politischen Stellen, daß Verkehrsentgelte nicht eine Art von Steuern sind, die man, besonders in einem Wahljahr, niedrig halten muß, sondern daß sie die Kompensation eines echten wirtschaftlichen Werte-

verzehr bilden, also echte Preise darstellen. Wenn die Kosten davonlaufen und nicht mehr durch Rationalisierung aufgefangen werden können, bleibt nur der Weg der Preiserhöhung. Unter diesen Voraussetzungen wird es auch möglich sein, eine „Klimaverbesserung“ in der Verkehrswirtschaft zu erreichen und eine ruhige, stetige Entwicklung in die Wege zu leiten.

*Dr. Dieter Wulf,
Zentralausschuß der Deutschen
Binnenschiffahrt e. V., Beul (Rhein)*

Entzerrung des Wettbewerbs allein genügt nicht

Eine vergleichende Betrachtung der vorstehenden Beiträge macht die unterschiedliche Beurteilung der anstehenden Harmonisierungsprobleme deutlich. Dazu gehören unter anderem die Wegekostenübernahme, die steuerlich unterschiedliche Belastung und die politisch bedingten Auflagen.

Das Problem der Wegekosten

Vor einer endgültigen Lösung der Wegekostenanlastung steht die exakte Ermittlung der durch die Verkehrsträger verursachten Wegekosten. Die Kostenfeststellung bei den drei Verkehrsmitteln muß in allen Phasen nach einander entsprechenden Grundsätzen vor sich gehen.¹⁾

Der WIRTSCHAFTSDIENST (1963, H. 6, S. 237 ff.) hat zu einem Gut-

¹⁾ Vgl. E. Meyer u. F. Wilkenloh: „Abbau der Wettbewerbsverzerrungen“, in: Schiene und Straße 1963, S. 45.

achten (vgl. Bundestags-Drucksache IV/1449) über methodische Probleme der vergleichenden Wegekostenrechnung bereits Stellung genommen. Der Verfasser spricht dort von einem „Ansatzpunkt zur Versachlichung und Entspannung der auch hier von Einzelinteressen geprägten Diskussion und Verfahrensweise“.

Könnte man nicht im Anschluß an den Hinweis der DB, daß die Binnenschiffahrt und der Güterfernverkehr ihre Wege nicht selbst zu finanzieren brauchen, fragen, ob sich nicht wie in Frankreich der Staat gesetzlich verpflichten sollte, einen festen Anteil der Baukosten der DB zu übernehmen? Dadurch wäre bis zu einem gewissen Grade eine Wettbewerbsentzerrung zu erreichen. Wenn auch die Argumente der DB in der Wegekosten Diskussion nicht ganz von der Hand zu weisen sind, so genießt sie doch

einen gewissen Vorteil dadurch, daß sie über Ausbau und Modernisierung ihrer Strecken selbst entscheidet. Die beiden anderen Verkehrsträger jedoch haben nur geringen Einfluß auf den ihren Interessen entsprechenden Ausbau des Wegenetzes.

Die DB wird durch eine weitgehende Verpflichtung zur Kreuzungssicherung eindeutig finanziell belastet; aber erfährt nicht auch der private Straßenverkehr allein durch das Vorhandensein der Bahnkreuzungen eine gewisse Benachteiligung? Lange Schlangen und Wartezeiten belasten die Kostenrechnungen auch der privaten Verkehrsunternehmen nicht unerheblich. Die Finanzierung der Kreuzungskosten erfordert daher zwischen der Bundesbahn und dem Straßenverkehr auszuhandelnde Kompromißlösungen.

Außerdem kann die DB ihre Schienenwege nach eigenen Plänen ausnutzen, der Güterfernverkehr dagegen ist von vielen Zufälligkeiten des Straßenverkehrs abhängig (Stauungen bei Unfällen, Unpünktlichkeit bei Wettereinflüssen usw.). Andererseits begünstigen die relativ guten Fernstraßen den Güterfernverkehr, der eigentlich von den technischen Gegebenheiten her gesehen, Aufgabe der DB sein könnte. Dem Ausbau von internationalen Fernstraßen unter der Planungshoheit des Bundes steht der mangelhafte Ausbau der Regional- und Lokalstraßen gegenüber. Mangelnde Koordinierung der Pla-



*Sorgfältige Beratung
in allen Geldfragen*

BANK FÜR GEMEINWIRTSCHAFT
AKTIENGESELLSCHAFT

Niederlassungen im gesamten Bundesgebiet und in West-Berlin

nungsorgane und die Höhe der finanziellen Mittel haben in den Ballungsgebieten zeitweise zu chaotischen Verkehrsverhältnissen geführt.²⁾

Bei dichten regionalen Straßennetzen könnte gerade der Lastwagen seine spezifischen Leistungsvorteile ausnutzen. Ein erster Schritt zur Verbesserung dieser Verhältnisse könnte das in der Bundestags-Drucksache IV/2661 unter dem Titel „Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ veröffentlichte Gutachten sein.

Die steuerlichen Belastungsunterschiede

Wenn man das Prinzip des Wettbewerbs für den Verkehrsbereich bejaht, dann müßte die Finanzpolitik eine neutrale Besteuerung der Verkehrsträger anstreben. Damit fielen allerdings die Verkehrsbesteuerung als Mittel der Strukturpolitik aus. Der Bundesfinanzminister hat in einem Bericht aufgezeigt, inwieweit die Verkehrsträger steuerlich unterschiedlich belastet sind.³⁾ Die vorstehenden Beiträge diskutieren die Steuerbelastungen von dem Standpunkt ihres Verkehrsträgers her. Die entsprechenden Harmonisierungsgesetze stehen noch aus. Verschiedene Belastungsänderungen der vergangenen Jahre (vgl. die Stellungnahmen oben S. 501 ff.) haben die Entzerrung nicht generell beseitigt. Die zur Zeit noch bestehenden unterschiedlichen Belastungen durch die Beförderungsteuer (Äquivalent

zur Umsatzsteuer) wird mit Einführung der Mehrwertsteuer von selbst hinfällig. Alle Binnenverkehrsmittel würden dann gleichmäßig von der Umsatzsteuer getroffen.

Die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben

Zum Zwecke der Förderung des Wettbewerbs (vgl. Verkehrsgesetze von 1961) sind alle politisch bedingten Belastungen der Verkehrsträger abzubauen oder zu entschädigen, soweit sie die Verkehrsmittel unterschiedlich treffen. Unter bestimmten Voraussetzungen besteht bereits eine Ausgleichspflicht durch den Bund (vgl. § 28 BbG) bei der DB. Bevor Ausgleichszahlungen z. B. an die DB geleistet werden, sollte überprüft werden, ob sich nicht einige der politisch bedingten Auflagen ganz abbauen ließen. Seit neben die Eisenbahn andere Verkehrsmittel getreten sind, erscheint mancher unrentable „Pflichtverkehr“ der DB nicht mehr zwingend notwendig. Allerdings würde eine drastische Beschneidung beispielsweise des Berufsverkehrs die Kosten der DB nur geringfügig senken. Hinzu kommt, daß bei der gegebenen Raumstruktur ohne ihn ein Teil der täglichen Produktion in den Ballungszentren gefährdet wäre.

Vom rein ökonomischen Standpunkt könnte sich hieraus die Notwendigkeit zur Preissenkung in diesem Zweig des Pflichtverkehrs ergeben.

Die heutige Situation auf dem Verkehrsmarkt ist indessen über den Sektor des Berufsverkehrs hinaus durch politische Auflagen gekennzeichnet, aus denen sich die ungleichen Startbedingungen zwischen den Verkehrsträgern erge-

ben haben. Stehen der Beseitigung derartiger, aus der Vergangenheit stammender Auflagen auch heute noch politische Ziele entgegen, dann muß der Staat für einen finanziellen Ausgleich sorgen. Die Höhe der Ausgleichszahlungen zu bestimmen, ist allerdings recht problematisch, weil die Zurechnung der Fixkosten auf die einzelnen Verkehrsleistungen bis zu einem gewissen Grade willkürlich ist.

Marktpreis als Ordnungsinstrument

Neben den Harmonisierungsaufgaben muß die Verkehrspolitik auf den Bereichen des Marktzugangs und der Kontrolle von Angebot und Nachfrage tätig werden, damit der Marktpreis entscheidendes Ordnungsinstrument auf dem Verkehrsmarkt sein kann.

Abschließend zu den drei Stellungnahmen kann festgestellt werden, daß die Forderung der Verkehrsträger nach gleichen Startbedingungen allein schon durch den Auftrag des Gesetzgebers zur Annäherung der Verkehrswirtschaft an einen möglichst weitgehenden Wettbewerb gerechtfertigt ist. Wenn auch die einzelnen Forderungen zur Entzerrung des Wettbewerbs nicht immer unproblematisch sind, so halten sie doch wenigstens die notwendige Diskussion in Gang. Allzu kurzfristig beschlossene Lösungen beinhalten wegen der Vielschichtigkeit der Harmonisierungsfrage ohnehin die Gefahr erneuter unvorhergesehener Verzerrungen.

Die Forderung nach Wettbewerbsentzerrung allein kann die Verantwortlichen nicht von der Verpflichtung zur Ausarbeitung eines langfristigen verkehrspolitischen Konzepts entbinden.

Klaus Bolz, Hamburg

²⁾ Vgl. Georg Strickrodt: „Staatswirtschaftliche Programmatik des Straßenbaus“, in: Schiene und Straße, 1963, S. 132.
³⁾ Vgl. E. Meyer u. F. Wilkenloh: a. a. O., S. 47.

NORD KREDIT **NORDDEUTSCHE KREDITBANK** **NORD KREDIT**
AKTIENGESELLSCHAFT
BREMEN BREMERHAVEN EMDEN