

Die Vorschläge der deutschen Wirtschaft zur Lösung der Verkehrskrise

Von L. Bätzing, Reichsbahn-Vizepräsident a. D., Recklinghausen

In die Erörterungen über die Lösung der Verkehrskrise hat sich die deutsche Wirtschaft mit zwei programmatischen Verlautbarungen eingeschaltet, die wegen ihrer sachlichen Haltung und ihrer verständnisvollen Vorschläge besondere Beachtung verdienen.

Im Mai v. Js. gab der „Deutsche Industrie- und Handelstag“ (DIHT) „Richtlinien für eine neue Verkehrsordnung im Verhältnis von Schiene und Straße“ heraus; im September hat der Bundesverband der Deutschen Industrie in einer Denkschrift „Zur Verkehrskrise“ seine Auffassung zu deren Lösung geäußert.

In seinen „Richtlinien“ bekennt sich der DIHT eindeutig zur Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn. Die Eisenbahn sei nach wie vor der bedeutendste Verkehrsträger, der namentlich für die großen Verkehrsströme und hier wiederum vornehmlich auf mittlere und große Entfernungen nicht entbehrt werden könne. Die großen Vorzüge des Kraftwagens in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht dürften den bisher gemeinwirtschaftlich orientierten Verkehrsdienst der Eisenbahn nicht untergraben, sondern müßten ihm auf einer höheren verkehrswirtschaftlichen Ebene im Sinne gleichmäßiger und ausgleichender Transportbedingungen zugeordnet oder eingeordnet werden. Das jetzt ruinöse Gegeneinander der Verkehrsmittel müsse unter Aufrechterhaltung des Wettbewerbs in ein produktives Miteinander verwandelt werden. Es sei weiterhin erforderlich, die Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs mit allen Mitteln voranzutreiben. Innerhalb eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems müsse eine der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel angepaßte Aufgabenteilung angestrebt werden. Diesem Gedanken ist für die Lösung der Verkehrskrise die größte Bedeutung beizumessen. Hierzu ist jedoch zu bemerken, daß man bei einer Aufgabenteilung nicht nur von dem gegenwärtigen „Besitzstand“ der Verkehrsmittel ausgehen darf. Es ist nämlich sehr wohl denkbar, daß es der Eisenbahn durch Rationalisierungsmaßnahmen (stärkere Zentralisierung des Ladedienstes in Zentralgüterbahnhöfen, Ausdehnung des Behälterverkehrs, Elektrifizierung) möglich wird, den Stückgut- und Teilladungsverkehr, der nach Meinung des DIHT z. Zt. einen unzweckmäßigen Leistungsaufwand erfordert, auf mittlere und weite Entfernungen durchaus wirtschaftlich zu betreiben. Dem Kraftwagen würde dann die Aufgabe der Sammlung und Verteilung des Gutes im Flächenverkehr zufallen.

Für eine Neuordnung des Verkehrs hält der DIHT die Erfüllung „gleicher Startbedingungen“ zwischen Schiene und Straße im Sinne der Eigenwirtschaftlichkeit beider Verkehrsmittel für unerläßlich. Diesem Grundsatz entsprechend müßten letztere auch für die (anteilmäßigen) Kosten von Bau und Unterhaltung ihrer Fahrbahn sowie der Verkehrssicherung aufkommen. Selbstverständlich sei

für die Beurteilung der Eigenwirtschaftlichkeit eine möglichst genaue Erfassung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Selbstkosten erforderlich. Ein baldiger Abschluß der Arbeiten des hierfür vom Bundesverkehrsminister eingesetzten Selbstkostenausschusses wird deshalb für notwendig erachtet. Es erscheint allerdings fraglich ob das Ergebnis dieser Arbeiten schon in naher Zukunft vorzuführen lassen. Zumindest können die Rationalisierungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel bei den Selbstkostenermittlungen nicht berücksichtigt werden, da diese nur den augenblicklichen Stand der Betriebsführung und Organisation widerspiegeln.

Der Auffassung des DIHT, daß staatliche Subventionen nur dann zu geben seien, wenn politisch bedingte Sonderlasten vorliegen, oder vom Staat aus sozialen Erwägungen verbilligte Tarife gefordert werden, ist zuzustimmen. Es wäre hier noch hinzuzufügen, daß der Staat auch die beträchtlichen Kosten für den Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten oder beschädigten Verkehrsanlagen zu übernehmen hätte, um „gleiche Startbedingungen“ herzustellen.

Auch die Forderung des DIHT, die dem Kraftfahrzeug auferlegten Sondersteuern zur Klärung der Eigenwirtschaftlichkeit in Zwecksteuern umzuwandeln, ist gerechtfertigt.

Angesichts des erschreckenden Anstiegs der Verkehrsunfallziffern wird vom DIHT eine „großzügige Anpassung der Fahrbahn und der Einrichtungen der Verkehrssicherungen an die Beschleunigung und Verdichtung des Kraftwagenverkehrs“ gefordert. Zweifellos entsprechen die Straßen hinsichtlich Unterhaltung und Anlage vielfach nicht den Anforderungen, die der Kraftwagenverkehr im Interesse seiner Sicherheit zu stellen berechtigt ist. In soweit muß Abhilfe geschaffen werden. Darüber hinaus müßten aber die Hauptverkehrsstraßen vierbahngig, mindestens dreibahngig, an vielen Stellen auch kreuzungsfrei ausgebaut werden, um einem ständig wachsenden Kraftwagenverkehr zu genügen. Ob die hierfür aufzuwendenden Milliardenbeträge volkswirtschaftlich vertretbar sind, wird im Vergleich zu anderen Möglichkeiten, von denen noch die Rede sein wird, eingehend zu prüfen sein.

Zur Erreichung „gleicher Startbedingungen“ fordert der DIHT, daß die im Linienverkehr auf Schiene und Straße konkurrierenden Verkehrsträger grundsätzlich mit gleichwertigen Auflagen zu versehen sind. So solle z. B. schon jetzt eine Beförderungspflicht im Liniendienst des Güter-Kraftverkehrs eingeführt werden. Auch ein Ausgleich hinsichtlich der sozialen Pflichten und Haftungsbedingungen sei anzustreben.

Die Feststellung des DIHT, daß der Kraftwagen sich zur Erschließung des flachen Landes und verkehrsarmer Gebiete besonders eignet, kann wohl kaum bestritten werden. Da aber dieser Verkehr, wie auf der Schiene, so auch auf der Straße vielfach schlecht rentiert, müsse nach Ansicht des DIHT auch der Kraftwagen, wie dies bei der Eisenbahn der Fall sei, aus den Ueberschüssen des ertragsreichen Verkehrs subventioniert werden.

Bezüglich der Ordnung des Nahverkehrs sprechen sich die „Richtlinien“ für die Schaffung einer Berufsordnung aus, deren Verwirklichung weitestgehend der Selbstverwaltung zu überlassen sei, da man die überaus individuell und variabel auftretenden Leistungen dieses Verkehrs nicht in den Rahmen einer gesetzlichen Ordnung der Tarifgebarung und Beförderungsbedingungen spannen könne. Andererseits wird aber zugegeben, daß für gewisse regelmäßig wiederkehrende

Transporte, die z. B. auch durch eine etwaige Verlagerung unwirtschaftlichen Kleingüterverkehrs von der Bahn auf den Kraftwagen entstehen würden, die Uebernahme gewisser gemeinwirtschaftlicher Funktionen durch den Kraftwagen zu prüfen seien". Das ist doch wohl nur möglich durch die Bindung an behördlich genehmigte Tarife und Beförderungsbedingungen, die überall im Bundesgebiet Geltung haben müßten.

Es zeugt von objektiver Einstellung, wenn die „Richtlinien“ des DIHT im Interesse einer gemeinwirtschaftlichen Ordnung des Verkehrswesens die Förderung erheben, auch den Werkverkehr grundsätzlich zu den gleichen steuerlichen Auflagen heranzuziehen, wie den gewerbsmäßigen Verkehr. Es wird auch auf die Möglichkeit hingewiesen, den durch besondere Umstände unnatürlich auf die Möglichkeit hingewiesen, den durch besondere Umstände unnatürlich ausgeweiteten Werkverkehr zu Gunsten des gewerbsmäßigen Güterverkehrs einzuschränken, wenn es diesem gelingt, sich den Erfordernissen der Wirtschaft besser anzupassen.

Für ein wirksames Mittel zur Schaffung der Ordnung im Kraftverkehr hält der DIHT die Errichtung einer Organisation nach Art des früheren Reichskraftwagenbetriebsverband (RKB) für erforderlich. In ihm müsse der gesamte Güterfernverkehr sowie der übrige gewerbliche Kraftwagenverkehr, soweit er gemeinwirtschaftlich verpflichtet ist, zusammengeschlossen werden, wenn anders nicht die Uebernahme gemeinwirtschaftlicher Aufgaben erschwert oder gar unmöglich gemacht würde.

Es dürfte auch der Auffassung zustimmen sein, daß tarifpolitische Ordnungsmittel erst dann in Frage kommen können, wenn zuvor die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen namentlich die „Fiskalische Koordination“ bzw. der „äußere und innere finanzielle Ausgleich“ herbeigeführt worden ist, wobei auch der Grundsatz der Tarifgleichheit zu beachten sei.

Die Vorschläge des Bundesverbandes der Deutschen Industrie bewegen sich in ganz ähnlichen Gedankengängen wie die „Richtlinien“ des DIHT. Einige Gesichtspunkte werden eher noch schärfer zum Ausdruck gebracht. So werden unter den „erheblichen Vorbelastungen“, mit denen die Eisenbahn behaftet ist, den „politischen Lasten“, u. a. auch die „erheblichen Kriegsschäden“ und der „sehr große Nachholbedarf“ besonders genannt. Es wird die sehr berechtigte Forderung gestellt, der Bundesbahn diese Lasten abzunehmen und auf die Allgemeinheit zu überlagern. Wenn dies angesichts der schlechten Finanzlage des Bundes z. Zt. nicht möglich sei, so müsse der Bundesbahn mit ausreichenden Krediten geholfen werden. Ob zur Herstellung „gleicher Startbedingungen“ der Kraftwagen noch mehr als bisher durch besondere Abgaben zur Unterhaltung seiner Fahrbahn herangezogen werden könne, sei fraglich, da er in seiner jetzigen Lage an der Grenze der Belastungsfähigkeit angelangt sei. Damit wird zugegeben, daß die Wirtschaftlichkeit des Kraftwagens zumindest im Fernverkehr zweifelhaft ist.

Mit Nachdruck wird darauf hingewiesen, daß die beteiligten Verkehrsmittel ihr Möglichstes zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit tun müßten. Besonders bei der Eisenbahn ergebe sich in dieser Hinsicht „ein weites Feld für umfassende Rationalisierung und Modernisierung ihrer technischen Einrichtung, wie ihrer Beförderungsleistung überhaupt“. U. a. werden genannt: Verringerung der Rangierzeiten durch neue Stellwerksformen, Mechanisierung des Stückgutverkehrs, Fortentwicklung des Behälterverkehrs, Verbesserung der An- und Abfuhr.

Der Einbruch des Kraftwagens in das ihm an sich artfremde Gebiet der Beförderung von Massengütern wird mit Recht als eine für die Eisenbahn bedenkliche Erscheinung angesehen. Die hiergegen von der Bundesbahn ergriffenen Tarifmaßnahmen werden als ungeeignet und für die Bahn, wie übrigens von ihr selbst gelegentlich zugegeben, als schädlich bezeichnet. Auch durch die „Große Tarifreform“ werde die Frage „Schiene — Straße“ nicht gelöst.

Wie die „Richtlinien“ des DIHT, so spricht sich auch der Bundesverband der Deutschen Industrie in seiner Schrift neben der Einführung einer Kontingenzierung der Kraftwagen nachdrücklich für die möglichst baldige Errichtung eines Bundes-Kraftwagenbetriebsverbandes aus, dem die Frachtraumanforderung und -verteilung, die fortlaufende Ueberwachung der Verkehrsabwicklung, sowie die Verwaltung einer Ausgleichskasse oder noch besser die Poolung des gesamten Frachtaufkommens zu übertragen sei. Dadurch würde auch die Einhaltung des Tarifs gesichert sein. Es wird darauf hingewiesen, daß ein derartiger Verband auch für die Eisenbahn ein vertragsfähiger Verhandlungspartner sein würde, mit dem die vielen gemeinsamen Fragen zum Nutzen beider Verkehrsträger geregelt werden könnten:

Bedienung des Flächenverkehrs, gemeinsamer Stückgut-, Sammel- und Verteilungsverkehr, Hausverkehr (Stückgutbeförderung in der Nahzone mit dem Kraftwagen), Eil-Stückgutverkehr, (Auflassung?), Behälterverkehr, gemeinsame Abfertigungs- und Betriebsstellen.

Die klare Stellungnahme des Bundesverbandes für eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zeugt von einer sachlichen und einsichtsvollen Beurteilung der Verkehrskrise und verdient besondere Beachtung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Vorschläge des DIHT und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie zum Problem „Schiene — Straße“ in folgenden Hauptpunkten übereinstimmen:

1. Die Eisenbahn ist auch heute noch wichtigster Verkehrsträger und muß daher der Wiedergesundung entgegengeführt werden.
2. Auf die gemeinwirtschaftliche Führung des Eisenbahnbetriebes kann im Interesse der Volkswirtschaft nicht verzichtet werden.
3. Für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die politischen Lasten der Eisenbahn muß gegenüber dem in dieser Hinsicht nicht gebundenen Kraftwagen ein Ausgleich gefunden werden.
4. Die Eisenbahn muß sich bemühen, ihren Betrieb weitgehend zu rationalisieren und modernisieren.
5. Zwischen Eisenbahn und Kraftwagen soll nach Maßgabe ihrer besonderen Eignung ohne Ausschaltung eines gesunden Leistungswettbewerbs eine Aufgabenteilung und Zusammenarbeit stattfinden.
6. Zur Ordnung des gewerblichen Güterfernverkehrs ist die Errichtung einer Organisation nach Art des früheren RKB mit weitgehender Selbstverwaltung erforderlich.

Vorstehende 6 Thesen der deutschen Wirtschaft können für die Behebung der Verkehrskrise als richtungweisend angesehen werden.

Die Reformmaßnahmen müßten wohl zuerst bei der Bundesbahn einsetzen, da sie einerseits das Rückgrat des Verkehrs ist und andererseits am dringendsten der

Wiedergesundung bedarf. Mit einer Uebernahme ihrer Kriegsschäden und politischen Lasten durch den Bund kann sie bei dessen gegenwärtiger Finanzlage vorerst nicht rechnen. Sie wird daher ihre Hauptanstrengungen auf eine weitgehende Rationalisierung und Modernisierung ihres Betriebs richten müssen. In erster Linie wird die Verbesserung des Güterverkehrs ins Auge zu fassen sein, da aus ihm der Bundesbahn von jeher der größere Teil der Einnahmen zufließt. Angesichts der starken Abwanderung des hochwertigen Ladungs- und Stückgutes auf den Kraftwagen, gibt es schlechterdings für die Eisenbahn keine andere Möglichkeit, ihre Güterbeförderung zu modernisieren und den verlorenen Verkehr zurückzugewinnen, als sich weitgehend des Kraftwagens als verlängerten Arms zu bedienen.

Dies könnte in der Weise geschehen, daß der Kraftwagen innerhalb eines nicht zu klein bemessenen Bezirks (Halbmesser etwa 50 km) vor Beginn und nach Beendigung der Beförderung auf der Schiene zum Einsatz kommt, um das Gut zu sammeln bzw. zu verteilen und es auf einem möglichst im Verkehrsschwerpunkt des Bezirks gelegenen und mit leistungsfähigen Umschlageneinrichtungen ausgestatteten größeren Güterbahnhof der Eisenbahn zuzuführen bzw. von ihr zu übernehmen. Verhältnismäßig wenige solcher Zentralgüterbahnhöfe würden sich über das Bundesbahngebiet verteilen, und die jetzt vorhandenen zahlreichen kleineren und größeren Ortsgüterbahnhöfe ersetzen. So wäre etwa das Bild im großen gesehen.*)

Das gesamte Stückgut und hochwertige Ladungsgut würde auf diesen Zentralgüterbahnhöfen verladen und in schnellen Zügen ohne Halt zwischen den einzelnen Zentralgüterbahnhöfen befördert werden. Die heute einen flüssigen Verkehr hemmenden zahlreichen Unterwegsbehandlungen von Gut und Wagen fielen dann fort, was eine erhebliche Beschleunigung der Güterbeförderung zur Folge hätte. Es ist nicht zu verwundern, daß das hochwertige Gut in steigendem Maße sich heute des Kraftwagens bedient, wenn z. B. ein Stückgutwagen für den Lauf auf einer Strecke von 300 km zwischen zwei Umladebahnhöfen 20 Stunden braucht, von denen allein 12 Stunden auf Umbehandlung in Rangierbahnhöfen entfallen. Dazu kommt dann noch der recht erhebliche Zeitaufwand für den Zulauf des Gutes vom Abgangsbahnhof zu dem ersten Umladebahnhof und der Ablauf vom zweiten Umladebahnhof zum Empfangsbahnhof.

Durch die Einrichtung von Zentralgüterbahnhöfen würde auch die für die Wirtschaft so vorteilhafte Benutzung von Behältern, vor allem auch von Großbehältern, sehr begünstigt und damit der Haus-Hausverkehr weiter gefördert werden. An diesem wie an einer beschleunigten Beförderung vor allem des hochwertigen Gutes ist die Wirtschaft fast stärker interessiert als an einer niedrigen Fracht.

Wenn die vorstehend kurz skizzierte Art einer Neuregelung in der Güterbeförderung, wobei Eisenbahn und Kraftwagen je ihrer Eigenart entsprechend Verwendung finden, sich als für beide Verkehrsmittel wirtschaftlich und auch für den Verfrachter vorteilhaft erweist, dann würde eine derartige Lösung des Problems zweifellos auch der Auffassung der deutschen Wirtschaft über eine Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen entsprechen. Eine Lösung des Verkehrsproblems in der vorstehend angedeuteten Weise würde auch nicht die Ausschaltung des „gesunden Leistungswettbewerbs“ bedingen.

*) Vgl. Aufsatz des Verfassers über Rationalisierung der Stückgutbeförderung im Int. Archiv f. Verkehrsw. 9/1951.

Wenn der Kraftwagen heute auf weite Entfernungen Gütertransporte scheinbar wirtschaftlich durchführt, so ist ihm dies nur möglich, weil er die auf ihn entfallenden Kosten für die Straßenunterhaltung und Verkehrssicherung nicht in vollem Umfang trägt. Würde aber, wie bereits oben erwähnt, infolge des weiter werdenden Kraftverkehrs ein „großzügiger Ausbau der Straßen“ erforderlich werden, dann müßte der Kraftwagen, als Verursacher, nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit die Verzinsung und Amortisation der aufzuwendenden gewaltigen Mittel übernehmen. Eine solche Mehrbelastung könnte aber der Kraftwagen unmöglich tragen, da er ja, wie in der Denkschrift des Bundesverbandes gesagt, schon heute an der Grenze der Belastungsfähigkeit angelangt ist.

Selbstredend würde auch die Ordnung des Verkehrs in dem oben angedeuteten Sinn einer Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen beträchtliche Investitionsmittel, insbesondere für die Anlage leistungsfähiger Zentralgüterbahnhöfe, erfordern, aber bei weitem nicht in dem Ausmaß, wie für einen großzügigen Straßenausbau.

Es sei noch auf einen großen Nachteil des Kraftwagenverkehrs hingewiesen: Je stärker dieser Verkehr wird, um so mehr verlangsamt er sich, und um so mehr sinkt auch die Verkehrssicherheit. Bei der Eisenbahn liegen in dieser Beziehung die Verhältnisse wesentlich günstiger.

Zur Vermeidung von Fehlinvestitionen sollten vorstehende Gesichtspunkte nicht außer acht gelassen werden, wenn es um die Entscheidung geht, ob zu Gunsten eines verstärkten Kraftwagenverkehrs ein großzügiger Straßenausbau stattfinden oder ob eine Rationalisierung des Schienenverkehrs unter Einbeziehung des Kraftwagens im Nahbezirk durchgeführt werden soll.

Die deutsche Wirtschaft hat mit ihren programmatischen Erklärungen einen wertvollen Beitrag zur Klärung des Verkehrsproblems geliefert und die von der Polemik stark getrübe Atmosphäre gereinigt. In der klaren Erkenntnis der volkswirtschaftlichen Bedeutung einer gesunden und leistungsfähigen Eisenbahn hat sie mit ihren Vorschlägen zur Lösung der Verkehrskrise auch den Belangen der Bundesbahn weitgehend Rechnung getragen und ihr damit eine durchaus brauchbare Grundlage für eine Verkehrsreform gegeben. Die Planung im einzelnen sollte nunmehr von der Bundesbahn mit dem Ziel der Modernisierung und rationellen Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen im Güterverkehr beschleunigt in Angriff genommen werden.