

Q5

# Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Herausgegeben von

Prof. Dr. Dr. P. Berkenkopf, Köln

unter Mitwirkung von

Prof. Dr. Most, Heidelberg    Prof. Dr. Dr. E. h. Müller, Aachen    Prof. Dr. Napp-Zinn, Mainz  
Prof. Dr. Dr. h. c. Pirath, Stuttgart    Prof. Dr. Risch, Hannover  
Prof. Dr. Alfons Schmitt, Freiburg    Prof. Dr. Schulz-Klesow, Hamburg

— 25. Jahrgang — Heft 1/1954 —



**VERKEHRS-VERLAG J. FISCHER, DÜSSELDORF**  
Fernruf 61410  
Paulusstraße 1

*Handwritten signature and date*

# ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

25. JAHRGANG HEFT 1/1954

## *Inhalt des Heftes*

<b>Zur Frage der Aufbringung der Straßenkosten . . .</b>	<b>1</b>
von Professor Dr. Dr. Paul Berkenkopf	
<b>Untersuchung über die künftige Betriebsform von drei Nebenbahnen . . . . .</b>	<b>17</b>
von Professor Dr. K. Leibbrand, Zürich	
<b>Die Kraftfahrzeugversicherung . . . . .</b>	<b>32</b>
von Assessor Wolfgang Muth, Frankfurt/Main	
<b>Am Kreuzweg der Verkehrspolitik „Gemeinwirtschaft“ oder „Marktwirtschaft“ im Verkehrswesen? . . . . .</b>	<b>39</b>
von Dr. P. Helfrich, München	
<b>Buchbesprechungen . . . . .</b>	<b>56</b>

**Der Preis für das Einzelheft beträgt DM 6,50, für das Jahresabonnement DM 24,—,  
zuzüglich Zustellgebühr.**

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an Professor Dr. Dr. P. Berkenkopf,  
Institut für Verkehrswissenschaft, Köln-Lindenthal, Universitätsstraße 22

Bestellungen sowie alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu  
richten an den Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf, Paulusstr. 1, Fernruf 6 14 10,  
Postscheckkonto Köln 221 45.

## Zur Frage der Aufbringung der Straßenkosten <sup>1)</sup>

Von Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf

Die Finanzierung der deutschen Wirtschaft in der Nachkriegszeit hat Probleme besonders schwieriger Art aufgeworfen, die sich aus einer ganzen Reihe von Faktoren zusammensetzen. Schwere Kriegszerstörungen, Raubbau bzw. Zehren von der Substanz ohne hinreichenden Ersatz des Realkapitals der Wirtschaft, Zerreißung des in vielen Jahrzehnten gewachsenen Wirtschaftskörpers durch Abtrennung der Ostprovinzen, dadurch notwendig gewordene Umstellungen im Inneren der Wirtschaft, Zurückbleiben hinter dem technischen Fortschritt der anderen großen Länder auf manchen Gebieten, stellen Faktoren dar, die einmal außerordentlich hohen zusätzlichen Kapitalbedarf für die deutsche Nachkriegszeit mit sich bringen, denen aber andererseits infolge der gewaltigen Kriegsverluste und zunächst geringen Kapitalneubildungsmglichkeiten sowie aus psychologischen Gründen eine stark eingeschränkte Kapitalneubildung durch Sparen gegenüberstand. Wenn trotzdem in den Jahren 1949 bis 1952 eine Kapitalneubildung von fast 60 Milliarden eingetreten ist, so kann man das als beispiellose Leistung der deutschen Wirtschaft ansehen. Sie war aber nur möglich unter den ganz besonderen Bedingungen, unter denen sie erfolgt ist: weitgehende Zwangskapitalbildung durch den Staat in Form einer überaus hohen Besteuerung, und außerdem durch eine Selbstfinanzierung vor allem der industriellen Wirtschaft in einem Umfang, wie sie in den Vorkriegszeiten nie bestanden hat. Sie erklärt sich einmal aus der Tatsache, daß bis 1951 die Arbeiter- und Angestelltenlhne zweifellos hinter der gestiegenen Produktivität zurückgeblieben sind, aber auch aus der Tatsache des sogenannten Verkufermarktes, also der stärkeren Position des Anbieters infolge der hohen Nachfrage, vor allem für Ersatzbedarf. Damit hat die deutsche Industrie und in letzter Zeit auch die deutsche Landwirtschaft ihre Realkapitalsbasis doch bereits weitgehend wiederherstellen können, wenn auch gewisse Zweige, wie besonders die Grundindustrien, infolge der durch die staatliche Preispolitik nicht ausreichenden Preise diese Entwicklung nicht mitmachen konnten und heute noch hohen Kapitalerneuerungsbedarf haben.

Gegenüber dem Produktionssektor der Wirtschaft ist aber vor allem der Verkehrssektor stark zurückgeblieben. Ich will hier nicht sprechen über die durch den Kriegsausgang zunächst völlig vernichtete deutsche Luftfahrt oder die Seeschifffahrt, die ihren Wiederaufbau praktisch vom Nullniveau durchführen müssen. Auch die wenigstens in ihrem Kern intakt gebliebenen anderen Verkehrsmittel der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt standen nach dem Kriege und stehen auch heute noch hinsichtlich ihrer Kapitalversorgung vor einer Lage, die sich von derjenigen der deutschen Produktionswirtschaft sehr zu ihren Ungunsten unterscheidet. Am stärksten gilt das für die Deutsche Bundesbahn. Sie hat infolge der weitgehenden Kriegszerstörungen an ihren Anlagen und ihrem rollenden Material und infolge des schon in den 30er Jahren eingetretenen, im Kriege in

<sup>1)</sup> Erweiterung eines Vortrags in der Vortragsreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln über „Sicherung des modernen Straßenverkehrs“ vom 29. 6. — 3. 7. 1953.

steigendem Maße fortgesetzten Kapitalverzehr durch nicht ausreichende Ersatzinvestitionen den bekannten zusätzlichen Kapitalbedarf von schätzungsweise 4—5 Milliarden DM. Die deutsche Binnenschifffahrt ist insofern in etwas besserer Lage, als die Kriegszerstörungen auf dem Wasserweg durchweg auf Staatskosten beseitigt und damit ihre Wege im Ganzen gesehen wieder in normalem Zustand sind, aber sie hat ihren früheren Tonnagebestand erst zu etwa 75 % wieder erreicht, dazu ist er durch die jahrelange Unmöglichkeit, im notwendigen Umfang den Schiffspark durch Neubauten zu modernisieren, stark veraltet. Sie hat damit beträchtlichen zusätzlichen Kapitalbedarf, den sie angesichts ihrer relativ niedrigen Rentabilität und der starken internationalen Konkurrenz auf ihrer Hauptverkehrsstraße, dem Rhein, nur schwer und erst im Laufe von Jahren wird decken können.

Wenn wir zunächst vom Kraftwagen absehen, so ist der gesamte deutsche Verkehrssektor gekennzeichnet durch starke Kapitalvernichtung während des Krieges, bzw. der Luftverkehr und die Seeschifffahrt auch durch die politischen Kriegsfolgen, und andererseits durch die Unmöglichkeit, infolge geringer oder fehlender Rentabilität aus eigener Kraft den Wiederaufbau durchzuführen. Diese Situation ist zum großen Teil bedingt gewesen durch eine falsche Tarifpolitik des Hauptverkehrsträgers, der Bundesbahn, die es versäumt hat, in etwa wegen der falschen staatlichen Preispolitik auf dem Verkehrsgebiet auch versäumen mußte, ihre Tarife früh genug dem allgemeinen Preisniveau anzupassen und die damit auch für die Binnenschifffahrt ein Preisniveau schuf, das dieser die notwendigen Investitionen zur Erneuerung und Ergänzung ihres Schiffsparks sehr erschwerte.

Eine besondere Situation, die nicht so eindeutig wie bei den übrigen Verkehrsträgern ist, liegt beim Straßenverkehr vor. Sein Fahrzeugbestand ist, wenigstens was den Lastkraftwagen angeht, aus den bekannten Gründen heute beträchtlich über den Vorkriegsstand hinaus gewachsen, seine Leistungsfähigkeit und tatsächliche Verkehrsleistung ist damit im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsmitteln stark angestiegen, aber es fehlt zu diesem Leistungsanstieg die andere Komponente: der entsprechende Ausbau der Straßen. Zwar sind die Kriegszerstörungen am deutschen Straßennetz, die im wesentlichen die Brücken betrafen, mittlerweile durch den Staat in der Hauptsache beseitigt, aber der Zustand der Straßen an sich ist durch zum Teil übermäßige Inanspruchnahme während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren, aber auch durch unterlassene Ersatzinvestitionen zum großen Teil sehr schlecht. Es kommt hinzu, daß der stark gestiegene Straßenverkehr zusätzliche Anforderungen an das Straßensystem stellt, dem es in seiner Gesamtanlage, die ja nicht von vornherein auf den Kraftverkehr abgestellt war, in keiner Weise mehr genügen kann. Damit ergibt sich, vom Faktor Weg her gesehen, für den deutschen Straßenverkehr eine Sondersituation, die sowohl hinsichtlich des bestehenden Straßenzustandes wie hinsichtlich des Straßenneu- und Umbaus ganz besondere Anforderungen stellt. Daß die starke Zunahme des Kraftverkehrs dazu in den größeren Städten noch besondere Probleme und Aufgaben hinsichtlich der Unterbringung stehender Fahrzeuge mit sich bringt, sei hier nur am Rande vermerkt.

So erscheint als das zentrale Problem des immer mehr anwachsenden Straßenverkehrs in Deutschland ein Ausbau des bestehenden Straßennetzes und eine Ergänzung desselben durch Neubau von Straßen, die diesen steigenden Verkehr aufnehmen und ihm die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für seine weitere Entwicklung geben können. Das Problem der Finanzierung des Straßenbaus rückt damit in den Mittelpunkt der Straßenverkehrspolitik der nächsten Jahre und Jahrzehnte.

Investitionen in den Verkehrswegen amortisieren sich erst in wesentlich längeren Zeiträumen als in den übrigen Gebieten der Wirtschaft. Sie müssen aus technischen wie wirtschaftlichen Gründen auf lange Sicht eingestellt sein und müssen Leistungsreserven vorhalten, die der künftigen Entwicklung des Verkehrs auf lange Zeit Rechnung tragen. Ihre Rentabilität ist daher, rein von der Verzinsung des investierten Kapitals aus gesehen, wesentlich niedriger als in der übrigen Wirtschaft, speziell in Industrie und Handel.

Die Folge davon ist, daß die Anlage und Unterhaltung der Verkehrswege eine Aufgabe des Staates und anderer Gebietskörperschaften ist, da sich, von geringen Ausnahmen abgesehen, privates Kapital wegen der geringen Verzinsung dafür nicht zur Verfügung stellt. Eine Ausnahme machen nur in den Ländern mit Privateisenbahnbetrieb die Eisenbahnen. Diese Tatsache ist in erster Linie historisch zu erklären, daraus, daß die Eisenbahnen in den ersten Jahrzehnten gegenüber den anderen Verkehrsmitteln eine so starke Konkurrenzstellung, zum großen Teil eine Monopolstellung hatten, daß die Investitionen in ihren Wegen auch für das private Kapital lohnten. Das Vordringen des Kraftwagens hat diese Stellung erschüttert, und die Konsequenz ist, daß seitdem der Neubau von Eisenbahnlinien in den Ländern mit entwickeltem Kraftverkehr praktisch zum Stillstand gekommen ist, soweit nicht durch staatliche Subventionen eine Neuanlage ermöglicht wird. Demgegenüber ist die Anlage der Verkehrswege für die Binnenschifffahrt und den Straßenverkehr von jeher eine staatliche Aufgabe gewesen, für die Binnenschifffahrt aus der Tatsache heraus, daß sich Kanalbauten, von wenigen Ausnahmen vor dem Eisenbahnzeitalter abgesehen, nie privatwirtschaftlich gelohnt haben, für die Straße vor allem darum, weil sie neben den wirtschaftlichen weitgehende sonstige Aufgaben (politische, militärische, kulturelle) hat, Aufgaben, die nicht von der Wirtschaft getragen werden können. Der Straßenbau und die Straßenunterhaltung und -Verwaltung werden damit zu einer Aufgabe des Staates und der untergeordneten politischen Hoheitsträger. Damit ergibt sich aber auch die Konsequenz, daß Binnenwasserstraßen und Landstraßen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten gesehen, von den sie benutzenden Verkehrsmitteln in ihrer Kostendeckung nicht voll getragen werden können, sondern, daß diese nur einen gewissen anteilmäßigen Teil ihrer Kosten decken können. Das setzt dem Ausbau von Binnenwasserstraßen und Landstraßen natürlich insoweit eine gewisse Grenze, als der Zuschuß der Gesamtheit zu ihnen in erträglicher und vertretbarer Höhe gehalten werden muß. Daß in dieser Hinsicht vor allem beim Kanalbau im Laufe des letzten Jahrhunderts auch in Deutschland Fehler gemacht worden sind, läßt sich nicht leugnen, während es für die Straßen kaum zutreffen dürfte. Hier müssen wir angesichts der starken Steigerung des Kraftverkehrs eher vom Gegenteil sprechen. Mit dem Kraftwagen hat ja ein Verkehrsmittel in die Verkehrswirtschaft Einzug gehalten, das zweifellos in nahen und mittleren Entfernungen den älteren Transportmitteln oft kostenmäßig überlegen ist, auch wenn man ihm den Teil der Straßenbauunterhaltungs- und Verwaltungskosten anrechnet, den es anteilmäßig daran zu tragen hat. Das bedeutet, daß der Kraftwagen sich in einem höheren Maße an der Finanzierung des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung beteiligen muß und kann als etwa die Binnenschifffahrt an der Unterhaltung der Kanäle (von der Anlage gar nicht zu sprechen). Die Tatsache, daß in einigen Ländern, wie in Italien und den Vereinigten Staaten, Autostraßen mit starkem Verkehr sich durch Straßenbenutzungsabgaben weitgehend selbst tragen, erhärtet diesen Tatbestand auch aus praktischen Erfahrungen. Aber diese Selbstfinanzierung von speziellen Autostraßen durch den Kraftverkehr dürfte

eine Ausnahme bleiben, der Straßenbau im Ganzen ist und bleibt eine Aufgabe der öffentlichen Hand, darum weil er in das gesamte Gebiet der staatlichen Raumplanung und Raumschließung gehört, das über den reinen Verkehrszweck hinaus geht und nach großen einheitlichen Richtlinien durchgeführt werden muß, die zu vertreten die private Verkehrswirtschaft weder berufen noch fähig ist, nicht zuletzt wegen der hohen Aufwendungen, die schon Anlage und Unterhaltung einer einzigen großen Straße erfordern, und die von den in viele tausende von Einzelunternehmungen zersplitterten Verkehrsunternehmungen des Straßennetzes schon rein organisatorisch nicht direkt aufgebracht werden könnten.

Eine richtige volkswirtschaftliche Rechnung erfordert zwingend, daß die Verkehrsmittel die Kosten nicht nur für ihren Betrieb, sondern auch für ihren Weg selbst aufbringen. Das ist sowohl eine Forderung einer richtigen Kostenrechnung, als auch ein Mittel, um die Verkehrsträger selbst zu richtiger Kalkulation und zum konsequenten Streben nach Wirtschaftlichkeit zu erziehen und schließlich eine rationelle Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel vorzunehmen.

Bei den Eisenbahnen ist dieser Zustand der Tragung der Kosten für den Weg seit langem erreicht, nachdem sie in ihren Anfängen z. T. staatliche Subventionen bei der Anlage ihrer Strecken erhalten hatten. Aber das gehört längst der Vergangenheit an. Die Eisenbahn finanziert den Bau, die Unterhaltung und die Verwaltung ihres Weges selbst. Wie steht es mit der Binnenschifffahrt? Hier liegen die Dinge wesentlich anders. Einmal muß man einen gewissen Teil der Kosten für allgemeine landeskulturelle Zwecke abziehen, der in der Bundesrepublik heute im Durchschnitt aller Wasserstraßen zwischen 40 und 50 % liegen mag, aber auch wenn man das berücksichtigt, tragen die Benutzer der Wasserwege die anfallenden Kosten bei weitem nicht in voller Höhe. Auf den natürlichen Wasserstraßen werden Schifffahrtsabgaben nicht erhoben, auf dem Rhein, der heute 70—75 % des gesamten deutschen Binnenschiffsverkehrs trägt, sind Abgaben durch die internationale Rheinschifffahrtsakte verboten. Eine Erhebung solcher Abgaben von der deutschen Rheinschifffahrt allein würde diese gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz schwer benachteiligen. Auf den Kanälen sind die Abgaben so niedrig, daß sie noch nicht die anteilmäßigen laufenden Unterhaltungskosten decken, geschweige die Verzinsung und die Amortisation. Auch wenn man die indirekten positiven wirtschaftlichen Auswirkungen, die ein Kanalbaubau haben kann, mit einkalkuliert, kommt man doch zu dem Ergebnis, daß die künstlichen Wasserstraßen nur unter Subventionen durch den Staat betrieben werden. Man wird an diesem Zustand auch nichts ändern können, weil man bei der Forderung der vollen Kostendeckung (anteilmäßig) die wirtschaftlichen Grundlagen der Kanalschifffahrt vernichten würde. Die Konsequenz ist, daß man sich für das heute vorhandene Wasserstraßennetz mit dieser Tatsache abfinden muß, daß man aber bei der Neuanlage von künstlichen Wasserstraßen grundsätzlich volle Kostendeckung fordern muß, einschließlich der Kapitalkosten. Allerdings sollte man grundsätzlich auf allen Wasserstraßen (evtl. mit vorläufiger Ausnahme des Rheins) die Deckung der anteilmäßigen Unterhaltungs- und Verwaltungskosten durch die Schifffahrt fordern.

Angesichts der Unmöglichkeit, auf den Wasserstraßen die volle anteilmäßige Kostendeckung durchzuführen, könnte man auf den Gedanken kommen, auch bei den übrigen Binnenverkehrsmitteln, also auch beim Kraftwagen, auf die volle anteilmäßige Kostendeckung zu verzichten. Das wäre aber eine falsche Konsequenz. Wenn man schon auf einem wichtigen Teilgebiet des Verkehrs infolge

einer oft fragwürdigen Wasserstraßenbaupolitik in der Vergangenheit die volkswirtschaftlich richtige Kostendeckung nicht verwirklichen kann, dann darf man diesen Fehler nicht noch dadurch vergrößern, daß man ihn bei einem anderen wichtigen und immer wichtiger werdenden Verkehrsträger, beim Kraftwagen, wiederholt. Man muß hier nicht nur für die Zukunft, sondern auch schon für die Gegenwart grundsätzlich die volle Deckung der auf ihn entfallenden Straßenkosten fordern, nicht nur aus verkehrswirtschaftlichen, sondern auch aus volkswirtschaftlichen und finanzwirtschaftlichen Gründen. Schwierigkeiten würden hier allerdings entstehen, wenn der Kraftwagen in nennenswertem Umfang von der Binnenschifffahrt konkurrenziert würde, wenn also seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Binnenschifffahrt durch eine Belastung mit den anteilmäßigen Vollkosten beeinträchtigt würde. Das ist aber angesichts der ganz verschiedenen Kosten-, Verkehrs- und Leistungsstruktur dieser beiden Verkehrsträger und der größeren wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Kraftwagens nicht der Fall. Auf der anderen Seite muß der eigentliche Konkurrent des Kraftwagens, die Eisenbahn, gerade mit Rücksicht auf die Herbeiführung eines echten Wettbewerbs eine entsprechende Kostentragung des Kraftwagens fordern, wie sie eine solche für ihren eigenen Weg verwirklicht. Im Prinzip wird man also den Grundsatz gelten lassen müssen, daß der Kraftwagen die anteilmäßigen Kosten für Straßenbau, -Unterhaltung und -Verwaltung zu tragen hat.

Es erhebt sich nun die Frage: Wie hoch sind diese Kosten im Bundesgebiet? Die verdienstvolle gründliche Untersuchung von Adamek und Saake in der Sammlung: „Forschungsarbeiten der Forschungsstelle für das Straßenwesen“ gibt in umfassender Weise die Antwort darauf. Sie kommt etwa für das Jahr 1950 auf einen Gesamt-Ausgabenbetrag von 993 Mio DM (davon 202 Mio für Beseitigung von Kriegsschäden). An diesen Aufwendungen sind Bund, Länder und Gemeinden beteiligt. Nicht voll berechnet sind die Polizei- und die Planungskosten, die man auf etwa 80 Mio DM im gleichen Jahre schätzen kann. Allerdings scheint es fraglich, ob dabei alle Aufwendungen der Gemeinden für das Straßenwesen erfaßt sind, weil die Straßenausgaben der Gemeinden unter verschiedenen Titeln erscheinen und verrechnet sind und sich daher kaum exakt feststellen lassen.

Es wird verschiedentlich gefordert, daß der Straßenverkehr auch einen beträchtlichen Teil der durch in verursachten hohen Schäden an Menschen und Sachgütern tragen solle. Ihr Gesamtbetrag wird auf 400—500 Mio DM jährlich in der Bundesrepublik geschätzt. Ich bin jedoch der Auffassung, daß der Kraftverkehr den ihm anzulastenden Anteil an diesem Betrage bereits durch seine Versicherungsbeiträge abgilt.

Man kann für das Jahr 1950 mit einem Gesamtaufwand für das Straßenwesen von rund 1100 Mio DM rechnen. In den vorhergehenden Jahren waren die Aufwendungen infolge der Beschränktheit der Mittel wesentlich niedriger; nach derselben Quelle 1948: 578 Mio, davon 173 für die Beseitigung von Kriegsschäden. Dazu käme der entsprechende Zuschlag gemäß unserer obigen Rechnung, so daß sich für das Jahr 1948 ein Betrag von rund 650 Mio DM ergäbe. Für das Jahr 1949 ergibt sich eine entsprechende Rechnung über den Betrag von etwa 950 Mio DM.

Das zunächst nur zur Veranschaulichung der Größenordnung. Ich muß auf diese Zahlen noch zurückkommen, wenn ich die Beteiligung des Kraftverkehrs an der Deckung dieses Aufwandes behandle.

Bei einer richtigen volkswirtschaftlichen Rechnung muß man allerdings zu den Aufwendungen für Straßenbau, „Unterhaltung und „Verwaltung auch noch die Kosten des Kapaldienstes hinzurechnen, die der öffentlichen Hand für die Vorhaltung der Straßen erwachsen. Man muß dabei auch den Wert der Straßen rechnen, den sie zu der Zeit hatten, als der Kraftverkehr in größerem Umfang einsetzte. Das ist etwa das Jahr 1925. Auch eine sehr eingehende ausländische Untersuchung, die dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium vertraulich zugänglich gemacht wurde, geht von diesem Jahr aus. Würde man die äußerst vorsichtige Schätzung dieser Expertise zugrunde legen (50 % des Uebernahmewertes auf das Konto des Kraftwagens entfallend), so käme man, unter Umrechnung der betr. Werte entsprechend dem Verhältnis der Länge des Straßennetzes der beiden Länder, für die autogängigen Straßen des Reichsgebiets von 1925 auf einen Wert von  $5\frac{1}{2}$  Milliarden RM. Rechnet man davon 50 % dem Kraftverkehr an, so ergibt sich für das Jahr 1925 ein Kapitalkonto-Debet für ihn von 2,87 Md. RM. Dazu kommen aber noch weitere Kapitalbeträge, die bis zum Beginn des 2. Weltkrieges aufgelaufen sind. Ich lege dabei die Untersuchung von Adamek zugrunde. Sie weist für die Jahre 1927—1938 Gesamtaufwendungen für das Straßenwesen im damaligen Reich von 12,745 Md. RM auf. Davon entfielen (nach ergänzenden Angaben desselben Autors) rund 8,5 Md. gleich rund 76 % auf Neu-, Um- und Ausbau bzw. Neuanlagen, also auf Investitionen. Dieser Betrag verteilt sich mit 5,487 Md. auf Neu-, Um- und Ausbau der Straßen ohne Reichsautobahnen und mit 3,077 Md. auf die Reichsautobahnen.

Der Kraftwagen hat in der gleichen Zeit nach derselben Quelle an Abgaben nur 4,5 Md. RM aufgebracht, auch wenn man (was, wie im folgenden dargelegt wird, nicht statthaft ist) die Mineralölzölle und die inneren Mineralölabgaben dem Kraftwagen voll anrechnet. Es bleibt demnach in diesen 12 Jahren ein Zuschuß der öffentlichen Hand von rund 8 Md. RM zu den Gesamtaufwendungen für Straßenbau, „Unterhaltung und „Verwaltung übrig. Rechnet man davon auch nur 50 % dem Kraftwagen an (ein Prozentsatz, der angesichts der Tatsache, daß die Investitionen in den Jahren 1934—1938 zum überwiegenden Teil in den Reichsautobahnen erfolgt sind, zu niedrig ist), so ergibt sich zu seinen Lasten ein Debet-saldo von 4 Md. RM. Beschränkt man diesen Betrag auf den als eigentliche Investitionssumme in Betracht kommenden Satz von 67 % der Ausgaben, so reduziert sich der Betrag auf 2,7 Md., ohne Verzinsung für die Jahre 1927—1938. Der Umrechnungskoeffizient für das Bundesgebiet gegenüber dem früheren Reichsgebiet wird von Adamek mit 58 % angenommen. Als Kapitalbelastung für den Kraftverkehr im heutigen Bundesgebiet würde sich also (ohne Berücksichtigung der Zinsen aus den Jahren 1925—1939) für 1938 ein Betrag von rund 1,5 Md. RM ergeben. Dabei ist zugunsten des Kraftwagens unberücksichtigt, daß die Reichsautobahnen, die rund 40 % der Gesamtinvestitionen in dem genannten Zeitraum ausmachten, fast ganz in das Bundesgebiet fallen.

Rechnet man nun (was sehr zugunsten des Kraftwagens wäre) die Verzinsung für die genannten Jahre auf gegen die in diesen Jahren aus den ersten Investitionen bis 1938 eingetretenen Wertminderungen, dann ergibt sich für das Jahr 1938 folgende (allerdings zugunsten des Kraftwagens sehr globale) Kapitalrechnung: Von den 5,75 Md. RM im Jahre 1925 bei einer durchschnittlichen Lebensdauer der damaligen Anlagen von 30 Jahren ein Restwert von etwa 3 Md. RM (unter Vernachlässigung der Verzinsung). Rechnet man weiter für die Investitionen der Jahre 1927—1938 in Höhe von 67 % der Gesamtausgaben (12,745 Md. RM), also rund 8,5 Md., eine durchschnittliche Lebensdauer von 50 Jahren (eine aller-



dings schematische Rechnung, da man sich die in den einzelnen Jahren verschiedenen Investitionen gesondert der Rechnung zugrunde legen müßte), so käme man für das Jahr 1938 auf einen Rest-Anlage-Wert von rund 7,6 Md. RM, also für das damalige Reichsgebiet von 3 plus 7,6 gleich 10,6 Md. RM. Die Verzinsung und Abschreibung dieser bis 1925 und in den folgenden Jahren bis 1938 in den Straßen investierten Beträge hätte der Kraftwagen mit dem auf ihn entfallenden Anteil (im Durchschnitt damals 50 %) in Steuern und Abgaben aufbringen müssen; dazu den auf ihn entfallenden Anteil an den jährlichen Aufwendungen für die Unterhaltung und Verwaltung der Straßen.

Bei einer überschläglichen Globalrechnung kann man davon ausgehen, daß, im Ganzen gesehen, die jährlichen Aufwendungen für diese Zwecke eine steigende Tendenz hatten und auch weiterhin haben werden. Es erscheint daher gerechtfertigt (zu mindestens für die genannten Zeiträume), die anteilmäßige Deckung aller Investitionen jeweils für das betr. Jahr dem Kraftwagen zuzulasten.

Nach dem vorstehend Angeführten ist es somit keine Frage, daß der Kraftwagen in den Jahren 1925 bis 1938 eine solche Deckung nicht erbracht hat — aber das hat heute nur noch historisches Interesse.

Für unsere Betrachtungen müssen wir von der heutigen Situation ausgehen. Nimmt man nach der obigen Globalrechnung den Wert des deutschen Straßennetzes im Jahre 1925 mit  $5\frac{1}{4}$  Md. RM an, die bis 1938 auf etwa 3 Md. zurückgegangen wären, dazu den zusätzlichen Wert auf Grund der Investitionen der Jahre 1927 bis 1938 mit 7,6 Md., so ergibt sich für das Reichsgebiet von 1938 ein Straßenwert von rd. 10,6 Md. RM, auf das heutige Bundesgebiet umgerechnet (rund 60 %) 6,3 Md. RM. Nimmt man an, daß dieser Wert bis heute (in 15 Jahren) auf etwa 60 % zurückgegangen ist, so ergibt sich als Gegenwartswert der im Jahre 1938 im Bundesgebiet vorhanden gewesenen Straßen ein Betrag von 3,78 Md. DM. Unter Berücksichtigung der Geldentwertung bzw. der Steigerung der Straßenbaukosten käme man auf einen Wert von etwa  $9\frac{1}{2}$  Md. DM. Die Investitionen in den Kriegsjahren sind nicht nennenswert gewesen; es sind noch nicht einmal die notwendigen Aufwendungen für die Unterhaltung gemacht worden. Die Investitionen in den Jahren 1947—1950 dienten überwiegend der Beseitigung von Kriegsschäden. Ueber diese Kriegsschädenbeseitigung hinaus betragen die Investitionen 1948: 11 Mio DM; 1949: 100 Mio DM; 1950: 279 Mio DM; 1951: 482 Mio DM. Nimmt man für 1952 (die Zahlen liegen noch nicht vor) 500 bis 600 Mio an, so kommt man für Ende 1952 auf einen Wert der Straßen von etwa 11 Md. DM. Nimmt man einen Nutzungsanteil des Kraftwagens von 66 % an, so hätte er eine Verzinsung und Amortisation von etwa  $7\frac{1}{4}$  Md. DM zu übernehmen. Rechnet man (wegen der Tatsache, daß der größte Teil dieser Investitionen noch aus der Vorkriegszeit stammt) mit einer Amortisation von 25 Jahren, so würde sich daraus eine vom Kraftwagen aufzubringende jährliche Amortisationsquote von 290 Mio DM ergeben. Dazu käme die Verzinsung dieses Kapitals, die sich allerdings schwer fixieren läßt. Macht man die (angesichts der Notwendigkeit des weiteren Ausbaues unseres Straßennetzes sicher zu optimistische) Annahme, daß die laufenden künftigen Investitionen sich in der durchschnittlichen Höhe etwa der 30er Jahre halten, so kommt man bei einem Satz von 6 % auf einen jährlichen Zinsbetrag von 435 Mio DM, den der Kraftwagen zusätzlich zu der jährlichen Amortisationsquote von 290 Mio DM aufzubringen hätte, zusammen also 725 Mio DM. Diese Zahl ist, angesichts der Tatsache, daß die Investitionen in den Straßen dauernd steigen werden, als unterste Grenze anzusehen.

Eine wesentlich höhere Belastung des Kraftwagens ergibt sich, wenn man die gelegentlich von der Straßenbauabteilung des Bundesverkehrsministeriums genannte Zahl von 30—40 Md. DM als Neubaukostenwert des heutigen deutschen Straßensystems zugrunde legt. Da der Wert des bestehenden Straßennetzes wesentlich niedriger einzusetzen ist als der Wert eines neugebauten Netzes, müßte man, unter einem Abschlag von etwa 50 % dieses Betrages, den Gegenwartswert des bestehenden Netzes mit vielleicht 15—20 Md. DM annehmen. Geht man von dieser Zahl aus, dann wäre dem Kraftwagen bei Zurechnung von 66 % der Nutzung der Betrag von 10—14 Md. DM zuzulasten. Bei einer Abschreibungsperiode von 40 Jahren (was wahrscheinlich angesichts des Zustandes der Straßen zu lange gerechnet ist) ergäbe sich eine jährliche Abschreibung von 250—350 Mio DM und eine jährliche Verzinsung (6 %) von 600—840 Mio DM, zusammen also ein Jahresbetrag von rund 1 Md. DM, also wesentlich mehr als in der obigen Rechnung, weil darin der Gegenwartswert der Straßen nur mit 11 Md. DM angesetzt ist.

Auch wenn alle Berechnungen nur Annäherungswerte geben können, lassen sich aus ihnen doch gewisse Tatbestände herleiten, die eindeutig bestätigen, daß eine anteilmäßige Deckung der Straßenkosten durch den Kraftwagen heute noch nicht gegeben ist. Darüber ist nachher noch Genaueres zu sagen. Man darf jedenfalls nicht in den Fehler verfallen, auf die Kapitalrechnung völlig zu verzichten und die nicht vom Kraftwagen gedeckten, von der öffentlichen Hand als Zuschuß gegebenen Investitionsmittel einfach zu Gunsten des Kraftwagens abzuschreiben. Das mag man rechtfertigen für die Zeit, wo der Kraftwagen erst einen geringen Teil am Verkehr bestritt, also etwa bis Mitte der 20er Jahre. Aber den Kapitalwert der Straßen zu diesem Zeitpunkt und die weiteren Investitionen in den Straßen muß man in eine volkswirtschaftliche Rechnung für den Kraftwagen einsetzen.

Zunächst ist aber nun noch eine weitere Frage zu klären:

Welchen Anteil an den Straßenkosten muß man dem Kraftwagen zulasten? Die Frage ist umstritten. Ueberschlägige Berechnungen in den verschiedenen Ländern schwanken zwischen 50 und 70 % der Gesamtkosten für Bau, Unterhaltung und Verwaltung, wobei ein 100prozentiger Anteil bei den reinen Autobahnen und ein solcher von etwa 20 % bei den ländlichen Gemeindestraßen die Spanne darstellt. Die neuesten Untersuchungen in der Schweiz kommen zu einem Satz von 50 % im Durchschnitt für die Jahre 1931—1939 und von 66 % für 1950—1952. Französische Untersuchungen aus den Jahren 1948 und 1949 kommen ebenfalls zu einem Durchschnittssatz von 60—66 %. Man wird dem Kraftwagen nicht Unrecht tun, wenn man im Durchschnitt der letzten 20 Jahre einen Satz von 66 % zugrunde legt, der allerdings mit der weiteren Entwicklung des Kraftverkehrs steigen wird. Damit ist aber die Frage der Kostenrechnung noch nicht gelöst. Es ergibt sich weiter das Problem, welchen Anteil an diesen Kosten die einzelnen Typen des Kraftwagens tragen sollen. Grundsätzlich sollten sie in dem Maße zur Kostendeckung herangezogen werden, wie sie die Straßen in Anspruch nehmen und damit spezielle Aufwendungen für diese verursachen. Es sind in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern Untersuchungen durchgeführt worden über das Ausmaß dieser Inanspruchnahme der Straßen durch die verschiedenen Typen. Manche Zusammenhänge sind noch ungeklärt, so besonders die Frage, in welchem Maße die schweren LKWs und Omnibusse die Straßen überdurchschnittlich beanspruchen und von welchen Faktoren diese Ueberbeanspruchung im einzelnen hervorgerufen wird. Eines aber haben alle Untersuchungen eindeutig

erwiesen: daß im Verhältnis zur Fahrleistung der einzelnen Typen, der schwere LKW, besonders mit Anhänger, aber auch der schwere Omnibus, die Straße wesentlich stärker in Anspruch nimmt und beschädigt als der PKW und der leichte LKW. Dem steht die Tatsache gegenüber, daß in einer ganzen Reihe von Ländern, auch in Deutschland, der schwere LKW gegenüber dem leichten und dem PKW sowie dem Motorrad steuerlich stark begünstigt ist und sich daher an der Deckung der Straßenkosten viel zu wenig beteiligt. Das erfordert einen Umbau der Kraftfahrzeugsteuer, evtl. auch der Treibstoffpreise, auf die ich noch kurz eingehen werde. Hier sei zunächst nur die Tatsache der inadäquaten Belastung der einzelnen Fahrzeugtypen festgestellt, und zugleich die Forderung aufgestellt, im Interesse einer richtigen Kostenrechnung eine Belastung durchzuführen, die in dem Umfang der Inanspruchnahme der Straßen durch die einzelnen Typen entspricht, wie diese Zusammenhänge heute bereits wissenschaftlich geklärt sind.

Ich komme nunmehr zu der wichtigen, ebenfalls sehr umstrittenen Frage; Wie hoch ist in Deutschland die „Gegenleistung“ des Kraftwagens an die öffentliche Hand für die Aufwendungen, die diese zu seinen Gunsten im Straßennetz macht?

Es ist verständlich, daß bei Beantwortung dieser Frage bewußt oder unbewußt der Interessenstandpunkt zum Ausdruck kommt, daß etwa der Finanzminister sie anders sehen und beantworten wird als die Automobilindustrie. Um so notwendiger ist eine objektive Untersuchung und Klärung der betr. Tatbestände. Sie ist in den letzten Jahren nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Vereinigten Staaten, Frankreich und anderen Ländern durchgeführt worden. Vor allem die Schweiz hat in einer Reihe von gründlichen wissenschaftlichen Untersuchungen wertvolle Beiträge zu dieser Frage geleistet.

Was zunächst die Beförderungssteuer angeht, so kann sie nicht als „Gegenleistung“ des Kraftwagens an den Staat für die Straßenausgaben angesprochen werden. Sie ist nur eine besondere Art von Umsatzsteuer, der zudem auch der größte Teil der übrigen Verkehrsträger unterworfen ist. Grundsätzlich soll der, auf längere Sicht gesehen, alle innerdeutschen Verkehrsträger der Beförderungssteuer unterworfen werden. Dabei könnte aber manches dafür sprechen, diese Steuer auf den Satz der allgemeinen Umsatzsteuer zu senken.

Die Kraftfahrzeugsteuer stellt eine echte Belastung bzw. „Gegenleistung“ des Kraftwagens dar. Das kam äußerlich auch darin zum Ausdruck, daß sie bis 1944 noch für die Verwendung für Straßenzwecke zweckgebunden war. Allerdings ist noch zu klären, ob die Steuer richtig aufgebaut ist, so daß sie eine adäquate Belastung der einzelnen Typen des Kraftwagens darstellt.

Hinsichtlich der innerdeutschen Mineralölabgaben kann man sehr im Zweifel sein, ob sie (in dem Maße, wie der Kraftwagen am innerdeutschen Mineralölverbrauch beteiligt ist) dem Kraftwagen als „Gegenleistung“ voll angerechnet werden können. Nach Adamek und Saake war der Kraftwagen im Jahre 1951 am Gesamtverbrauch von Mineralölen mit ca. 60 % beteiligt (u. a. am Benzinverbrauch mit 95 %, am Dieselölverbrauch mit 56 %). Der Prozentsatz steigt natürlich mit der weiteren Ausdehnung des Kraftverkehrs. Für das Rechnungsjahr 1953/54 wird der Anteil vom Bundesfinanzministerium auf ca. 75 % geschätzt (bei Benzin 90 %; Benzol 90 %; Dieselöl 68 %; Schmieröl 27 %).

Wir wollen unserer Berechnung im folgenden zunächst die Zahlen für 1951 zugrunde legen, da für das Rechnungsjahr 1953/54 die übrigen Posten der Rechnung noch nicht voll vorliegen. Von dem im Jahre 1951 schätzungsweise auf den

Kraftwagen entfallenden Anteil an Mineralölsteuern von 370 Mio. DM wird nur der überwiegende Teil als eine solche Gegenleistung anzusehen sein, da ja trotz gewisser Vergünstigungen für gewisse Verbraucher, wie Landwirtschaft und Binnenschifffahrt, ein beträchtlicher Teil der Steuer auch von anderen Gruppen der Wirtschaft, u. a. auch von der Eisenbahn, getragen werden muß. M. E. könnte man dem Kraftwagen etwa  $\frac{3}{4}$  der auf ihn anteilmäßig entfallenden Belastungen des Treibstoffes durch innere Mineralölabgaben anrechnen.

Noch mehr gelten diese Ueberlegungen für die Mineralölzölle. Soweit es sich bei ihnen um Schutzzölle zum Schutz der einheimischen Erzeugung an Rohöl und Treibstoffen handelt, müssen sie als allgemein handelspolitisch betrachtet werden und stellen insofern keine Sonderbelastung des betreffenden Verbrauchers gegenüber den übrigen durch Schutzzölle betroffenen Verbrauchern dar. Fraglich ist zunächst die Anrechnung hinsichtlich desjenigen Anteils des Zolls, der als Finanzzoll anzusehen ist. Ebensowenig jedoch wie andere Finanzzölle (etwa auf Genußmittel) seitens der betreffenden Verarbeiter oder Verbraucher als Sonderleistung an den Staat betrachtet werden können, ebensowenig kann der Kraftverkehr ohne weiteres den vollen Finanzzollanteil der Mineralölzölle als seine spezielle Gegenleistung an den Staat für die Aufwendungen für Bau und Unterhaltung sowie Verwaltung der Straßen ansehen. Es wird also, ähnlich wie bei der Mineralölsteuer, nur ein gewisser Teil der Zollbelastung als Gegenposten in die Rechnung einzusetzen sein. Neueste sehr gründliche ausländische Untersuchungen rechnen mit 60—70 % des Benzin- und Dieselölzolls als Fiskalbelastung des Kraftwagens, wobei diese Länder allerdings nur den Zoll, nicht eine innere Mineralölabgabe kennen. Soweit in den betr. Ländern die Belastung dieser Treibstoffe mit derjenigen in Deutschland vergleichbar ist, könnte man (Korrektur für die Unterschiede der Verkaufspreise vorbehalten), einen Satz von 60 % des Zolls für die Bundesrepublik übernehmen. Das gilt aber nur bis zu der unten noch zu erwähnenden im April 1953 eingetretenen Aenderung des Aufbaus der Treibstoffbelastung in der Bundesrepublik.

Für das Jahr 1951 ergibt sich dann, unter Zugrundelegung der bei Adamek gegebenen Zahlen, folgende Rechnung: Die Beteiligung des Kraftwagens am Aufbringen der Mineralölzölle betrug 179 Mio. DM, zuzüglich 6,7 Mio. DM Umsatzausgleichssteuer, zusammen rund 185 Mio. DM. Rechnet man dazu noch nach Adamek die innere Mineralölabgabe mit 360 Mio. DM und die Umsatzausgleichssteuer mit 6,7 Mio., so kommt man auf eine Gesamtbelastung mit Mineralölabgaben von 546 Mio. DM. Rechnet man davon beim Zoll 60 % und bei der inneren Mineralölabgabe 75 % als „Gegenleistung“ des Kraftwagens, so ergibt sich folgende Rechnung: 407 Mio. DM Kraftfahrzeugsteuer, plus 75 % der inneren Mineralölabgabe von 360 Mio. gleich 270 Mio. zuzüglich 60 % des Zolles von 185 Mio. gleich 111 Mio., zusammen 788 Mio. DM. Dem stehen gegenüber Ausgaben von 1150—1200 Mio., wovon dem Kraftwagen 66 % anzurechnen sind, also ca. 800 Mio. DM. Dazu käme die Amortisationsquote von 290 Mio. und die Verzinsung in Höhe von 435 Mio. jährlich, zusammen also 1525 Mio. DM. Damit ergibt sich für das Jahr 1951 ein Fehlbetrag von 737 Mio. DM. Von diesen Beträgen müßte man zugunsten des Kraftwagens einen Abzug machen für die Aufwendungen zur Beseitigung von Kriegsschäden an den Straßen, die im Durchschnitt der Jahre 1948 bis 1951 jährlich 187 Mio. DM betragen. Selbst wenn man diese Aufwendungen zu 100 % absetzen würde, bliebe der Kraftwagen in den Jahren 1948—1951 um

jährlich mindestens 400—500 Mio. DM hinter der Kostendeckung des auf ihn entfallenden Anteils der Straßenkosten zurück.

Es kann sich bei allen diesen Berechnungen (das sei nochmals unterstrichen) immer nur um Schätzungen handeln, die aber die großen Zusammenhänge zweifellos richtig widerspiegeln. In den Jahren 1948—1951 hat der Kraftwagen in der Bundesrepublik etwa 60—70 % seiner Straßenkosten aufgebracht; das kommt im Ergebnis den Feststellungen der schon erwähnten Untersuchung, die dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium vorliegt, sehr nahe.

Für das Rechnungsjahr 1953/54 kann man heute erst eine hypothetische Rechnung aufmachen. Sie erscheint aber aus dem Grunde nicht zwecklos, daß durch das Gesetz zur Neuregelung der Abgaben auf Mineralöl vom 23. 4. 1953 eine Änderung im Aufbau der Besteuerung vorgenommen worden ist. Das Gewicht ist vom Zoll auf die Mineralölsteuer verlagert, so daß sich der Anteil des Zolls am Gesamtaufkommen nunmehr z. Z. auf rd. 35 %, der Steuer auf rd. 65 % stellt. Man kann für das Rechnungsjahr 1953/54 etwa folgende Rechnung aufmachen (schätzungsweise):

Gesamtaufkommen an Mineralölsteuer	720 Mio.
Gesamtaufkommen an Mineralölzöllen	435 Mio.
	<u>1 155 Mio.</u>

Anteil des Straßenverkehrs am Verbrauch bzw. Aufbringen:

beim Zoll	300 Mio. = 69 %
bei der Steuer	550 Mio. = 76 %
zusammen	<u>850 Mio. = 73 %</u>

Nach dem nunmehrigen Aufbau der Mineralölbelastung ist der Zoll als reiner Schutzzoll für die heimische Produktion anzusehen — eine Auffassung, die auch vom Bundesfinanzministerium geteilt wird. Die obigen 300 Mio. DM Zoll auf Mineralöle, die vom Kraftwagen verbraucht werden, können daher nicht als Sonderbelastung für ihn angesehen werden. Anders liegt es bei der Mineralölsteuer. Auch sie kann man, soweit sie vom Kraftwagen getragen wird, also in obiger Rechnung in Höhe von 550 Mio. DM, nach unseren obigen Ausführungen nicht voll als Sonderbelastung des Kraftwagens ansehen. Allerdings ist der Prozentsatz, den man ihm anrechnen müßte, exakt nicht festzustellen. Er bedürfte einer weiteren genauen Untersuchung. Schätzungsweise käme man auf eine Anrechnung von etwa 90 %, da man die Tatsache in Anrechnung bringen muß, daß auch die Bundesbahn Verbraucher von Mineralölen ist<sup>2)</sup> (die Binnenschifffahrt ist von den Mineralölabgaben befreit).

Würde man von der (für den Kraftwagen zu günstigen) Voraussetzung ausgehen, daß zwar der Zoll als handelspolitische Maßnahme für ihn keine Sonderbelastung darstellt, wohl aber die gesamte von ihm gezahlte Mineralölsteuer, so ergäbe sich für das Jahr 1953/54 folgende Rechnung (mit dem Vorbehalt, daß die Zahlen nach dem Ergebnis der ersten 6 Monate ds. Js. geschätzt sind):

Anteilige Mineralölsteuer:	550 Mio. DM
Kraftfahrzeugsteuer:	500 Mio. DM
zusammen:	<u>1 050 Mio. DM</u>

<sup>2)</sup> Im Jahre 1953 Verbrauch an Dieselöl ca. 50 000 to, an Schmieröl ca. 14 000 to.

Ausgaben für das Straßenwesen, einschließlich Verwaltung, Planung und Verkehrsicherung: ca. 1 500 Mio. DM; davon vom Kraftwagen zu tragen 66 % = 1 000 Mio. DM. Ohne Berücksichtigung des Zinsdienstes ergäbe sich damit ein Plus für den Kraftwagen von 50 Mio. DM. Dabei sind aber zwei Voraussetzungen gemacht, die die Rechnung für den Kraftwagen zu günstig erscheinen lassen: einmal die Vollarrechnung der von ihm gezahlten Mineralölsteuer, außerdem ein zu niedriger Prozentsatz für den von ihm zu tragenden Anteil an den Straßenkosten. Infolge der starken Steigerung des Kraftverkehrs in den letzten Jahren wird man den Anteil für das Jahr 1953/54 auf mindestens 70 % ansetzen müssen. Dieser Anteil wird wegen der notwendigen hohen zusätzlichen Investitionen in den nächsten Jahren noch steigen, da diese Investitionen (vor allem auch im Bereich der Gemeindestraßen, Ortsdurchfahrten usw.) fast ganz von der Ausdehnung des Kraftverkehrs hervorgerufen werden bzw. ihm erst die Möglichkeit einer weiteren Ausdehnung geben. Rechnet man für das Jahr 1953/54 mit einem Anteil des Kraftwagens an den Straßenkosten von 70 %, so ergäbe sich ein Betrag von 1 050 Mio. DM, so daß die Rechnung ohne Berücksichtigung des Kapitaldienstes ausgeglichen wäre. Dieser Kapitaldienst muß jedoch mitberücksichtigt werden. Er machte auf Grund unserer vorherigen Rechnung im Jahre 1952 725 Mio. DM aus. Davon muß man allerdings insofern einen Abzug machen, als die jährliche Erneuerung des Straßennetzes (nur in den Grenzen der Instandhaltung des bisherigen Zustandes) bereits in der laufenden Jahresausgabenrechnung erscheint. Man kann daher den Kraftwagen in der Kapitalrechnung nur denjenigen Teil der Ausgaben belasten, der sich auf Um-, Erweiterungs- und Neubauten erstreckt. Für eine genauere Kapitalrechnung müßte jener erstgenannte Teil jeweils festgestellt und dem Kraftwagen in der Kapitalbelastungsrechnung gutgebracht werden. Da aber in den nächsten Jahren und darüber hinaus hohe Neuinvestitionen in den Straßen notwendig werden, wird laufend eine Erhöhung des Kapitalwertes der Straßen erfolgen und aus diesem Grunde eine zunehmende Belastung des Kapitalkontos des Kraftwagens eintreten.

Macht man unter obigem Gesichtspunkt in der vorstehenden Rechnung auf dem Abschreibungskonto von den errechneten 290 Mio. jährlicher Abschreibungen einen Abstrich von 50 % (was sehr zu Gunsten des Kraftwagens wäre), so bliebe noch ein Rest von 145 Mio., der zusammen mit der Zinslast von 435 Mio. einen Betrag von 580 Mio. DM ausmacht. Diesen Betrag würde der Kraftwagen im Jahre 1953/54 auch bei der von uns vorgenommenen für den Kraftwagen zu günstigen Rechnung als Debet-Saldo anerkennen bzw. tragen müssen.

Ich habe damit schon einer in die Zukunft weisenden Betrachtung vorgegriffen. Sie muß im folgenden weitergeführt werden. Zunächst ergibt sich aber nun eine andere Frage, nämlich die Verteilung der aufzubringenden Belastung innerhalb des Kraftverkehrs selbst.

Man ist sich in der Diskussion überall, nicht nur in Deutschland, darüber einig, daß der schwere Lastwagen und der schwere Omnibus zu niedrig belastet ist, im Gegensatz zum Personenwagen und zum leichteren LKW. Der schwere LKW würde also eine zusätzliche Belastung am leichtesten tragen, und das wäre aus verschiedenen Gründen auch das volks- und verkehrswirtschaftlich Richtige. Interessant sind in diesem Zusammenhang wieder die Ergebnisse ausländischer Untersuchungen (USA, Frankreich u. a.). Dort werden z. B. folgende Verhältniszahlen genannt: Die leichten PKW's zahlen ihren Beitrag zu den Straßenkosten voll, die mittleren und schweren PKW's und die Lieferwagen zu 90 %; die leichten LKW's zu 80 %; mittelschwere LKW's zu 70 %; schwere LKW's zu ca. 50 % und

Anhänger zu 20—25 %. In der Bundesrepublik sind die Unterschiede noch krasser. Die Kraftfahrzeugsteuer muß daher auch hier entsprechend umgebaut werden. Die neuesten Pläne des Bundesfinanzministeriums gehen auch in diese Richtung.

Eine über den Umbau der Kraftfahrzeugsteuer im vorstehenden Sinne hinausgehende notwendig werdende zusätzliche Belastung des Kraftwagens sollte in keinem Falle durch eine allgemeine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer vorgenommen werden, weil sie eine Fixkostenbelastung ist und damit den weniger gebrauchten Pkw zu hoch belastet und gerade auf die Wenigfahrer nicht die nötige Rücksicht nimmt. Eine solche allgemeine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer würde auch den Absatz der Autoindustrie in kleinen und mittleren Personenwagen stark beeinträchtigen und wäre volkswirtschaftlich wie auch sozial falsch. Wird in der Gruppe der Lkw's und der schweren Omnibusse eine bessere Anpassung der Kraftfahrzeugsteuer an die Inanspruchnahme der Straßen durch die verschiedenen Größen und Typen vorgenommen, dann wäre eine allgemeine stärkere Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer, auch für den Lkw, nicht wünschenswert. Vorzuziehen wäre dann der Weg über eine Erhöhung der Treibstoffpreise. Denn diese sind wegen des Zusammenhangs von Treibstoffverbrauch und Gesamtleistungen des Wagens bzw. Inanspruchnahme der Straßen noch der relativ zuverlässigste Maßstab für eine richtige Verteilung der Lasten auf die einzelnen Fahrzeuge. Damit wäre auch eine relativ stärkere Anhebung des Diesellohpreises gegenüber dem Benzinpreis notwendig, weil vom Standpunkt der Inanspruchnahme der Straße die Höhe der bestehenden Preisdifferenz falsch ist. Die durchschnittlichen Betriebskosten würden bei einer allgemeinen Erhöhung der Treibstoffpreise um 20 % je nach der Kategorie des Fahrzeugs nur um 3—4 % steigen. Der Satz ist so niedrig, weil auch die spezifische Belastung des Motorfahrzeugs, gemessen an seinen Jahreskosten, niedrig ist (für den Pkw 5—13 %, für den Lkw 5—9 %). Andererseits würde eine durchschnittliche 20prozentige Erhöhung der Treibstoffpreise (etwa 10 % für Benzin und 40 % für Dieselloh) auf die im Jahr 1953/54 vom Kraftwagen verbrauchten Mengen eine zusätzliche Einnahme des Fiskus von ca. 360 Mio. DM bringen und zusammen mit der vorgesehenen wesentlichen Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Lkw und den schweren Omnibus sowie den Anhänger zu einem Ausgleich des Kapitalrechnungs-Debet-Saldos des Kraftwagens führen.

Wenn man grundsätzlich die volle Deckung der anteilmäßigen Straßenkosten vom Kraftwagen fordert, dann muß man allerdings auch die weitere Konsequenz ziehen: die Zweckbindung aller dieser Abgaben für die Aufgaben des Straßenbaus und der Unterhaltung. Wenn auch die moderne Finanztheorie und die Finanzpraxis die Zweckbindung von Steuern und Abgaben ablehnt, so ist man doch in dieser Hinsicht in der Verallgemeinerung des Grundsatzes zu weit gegangen. Es handelt sich bei der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer tatsächlich um eine Sonderabgabe, die ihren inneren Sinn als Straßennutzungs- und Straßenkosten-Deckungsgebühr in sich trägt. Hier erscheint gegenüber den allgemeinen Abgaben die Zweckbindung so offensichtlich, daß man sie nicht zu Gunsten eines allgemeinen Prinzips aufgeben sollte. Man kann diese Zweckbindung auch mit psychologischen Gründen gegenüber dem Kraftverkehr rechtfertigen, zumal da nach Lage der Dinge eine Erhöhung der Gesamtabgaben nicht vermieden werden kann.

Bisher habe ich nur von der Aufbringung der Kosten für die vorhandenen Straßen gesprochen. Nun ergibt sich aber ein zusätzliches Problem aus der Notwendigkeit der Finanzierung des weiteren Ausbaus der autogängigen Straßen

für die zu erwartende Steigerung des Kraftverkehrs. Bekannt sind die hierüber vorliegenden Schätzungen, die für die nächsten 10 Jahre zwischen 12 und 17 Milliarden DM schwanken. Davon entfallen nach einer Enquête des Deutschen Städtetages allein 5 Md. DM auf die dringenden Straßenbauaufgaben der Städte und Gemeinden (Verbesserung der Ortsdurchfahrten, Umgehungsstraßen, Schaffung von Parkplätzen usw.). Ohne zu diesen Schätzungen Stellung zu nehmen, kann man doch sagen, daß sehr hohe zusätzliche Aufwendungen für den Ausbau der Straßen in den nächsten Jahren notwendig werden. Angesichts der Anspannung der öffentlichen Haushalte und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Ausgaben vor allem für Rüstungszwecke erscheint die Aufbringung solcher hoher zusätzlicher Mittel für den Straßenbau von seiten der öffentlichen Hand ausgeschlossen. Man wird daher versuchen müssen, den größten Teil des Bedarfs durch langfristige Anleihen aufzubringen, deren Zinsen- und Tilgungsdienst aus den Abgaben des Kraftverkehrs bestritten werden müßte. Das ist berechtigt; denn der enge Zusammenhang zwischen Straßenausbau und Straßenverkehr liegt hier offen zutage. Dabei muß man nachdrücklich darauf hinweisen, daß der Ausbau der Straßen und die Aufbringung der dafür notwendigen Mittel sowohl für die Autobahnen, wie im gleichen oder eher noch stärkeren Maß für das übrige Straßennetz zu fordern ist. Die öffentliche Diskussion über die Finanzierung des Straßenbaus erstreckt sich viel zu einseitig nur auf die Autobahnen. Viel größere Anforderungen sind aber für den Ausbau der übrigen Straßen notwendig.

Da neben dem Kraftverkehr selbst die Automobilindustrie, aber auch die gesamte verladende Wirtschaft an einer Hebung des Kraftverkehrs in quantitativer wie qualitativer Hinsicht das größte Interesse haben und da diese Hebung in erster Linie vom weiteren Straßenausbau abhängig ist, läßt sich die Forderung vertreten, daß die besonders interessierten Wirtschaftszweige sich an der Aufbringung der Anleihen weitgehend, etwa in Art einer Investitionshilfe, mitbeteiligen. Da mit einer weiteren beträchtlichen Steigerung des Kraftverkehrs zu rechnen ist, in dem Maße, wie das Straßennetz erweitert und verbessert wird, würde sich schon daraus eine Steigerung des Gesamtaufkommens an Abgaben des Kraftverkehrs ergeben. Es wird aber nicht zu vermeiden sein, einen beträchtlichen Teil der Verzinsung und Amortisierung durch eine Erhöhung der Abgabensätze zu decken.

Dabei wäre, wie schon erwähnt, einmal an eine wesentlich höhere Kraftfahrzeugsteuer für den schweren Lkw und den schweren Omnibus zu denken, aus den bereits dargelegten Gründen. Die schon relativ hoch belasteten Typen, wie die kleinen und mittleren Personenwagen und die kleinen Lkw's und Lieferwagen, müßten aber geschont werden. Die Verzinsung und Tilgung der aufzunehmenden Anleihen müßte anteilmäßig (etwa zu 70 %) vom Kraftverkehr aufgebracht werden. Es empfiehlt sich nicht, das in Form einer Sonderabgabe pro Kraftwagen, also einer Art Kopfsteuer, durchzuführen, weil das eine viel zu schematische und ungerechte Verteilung der Last bedeuten würde. Sie würde den Vielfahrer genau so treffen wie den Wenigfahrer, und damit den Absatz kleiner Pkw's empfindlich beeinträchtigen.

Die richtige Form der Verzinsung und Tilgung dieser Anleihen wäre ein Sonderzuschlag auf den Benzin- und Dieselölpreis, in etwa entsprechend der Inanspruchnahme der Straßen durch den einzelnen Kraftwagenfahrer. Diese Sonderabgabe dürfte nur zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen und zur Deckung der damit verbundenen Verwaltungskosten (evtl. durch eine Finanzierungsgesellschaft, soweit es sich um den Ausbau der Autobahnen handelt) verwandt werden.



Rechnet man zunächst für den Durchschnitt der nächsten 10 Jahre mit einer zusätzlichen Investition im Straßenwesen (über die Unterhaltung und Instandhaltung hinaus) von 700—800 Mio. DM, also zusammen 7—8 Milliarden, wovon auf das Konto des Kraftwagens 70 % = 500—550 Millionen bzw. 5—5½ Milliarde DM entfallen würden, so würde sich bei einer 50jährigen Abschreibungsperiode eine jährliche Amortisation von 100—110 Millionen DM ergeben; dazu eine Verzinsung von jährlich etwa 300 Millionen DM (unter der Voraussetzung, daß dies ein laufender jährlicher Zinsbetrag wäre, daß also der jährlich eintretende Verschleiß im Durchschnitt auch jährlich durch Instandhaltung und Erneuerung ersetzt würde, wobei selbstverständlich die dafür aufgewandten Beträge nicht mehr auf dem Belastungskonto des Kraftwagens erscheinen dürften. Die Technik der Verrechnung würde sich naturgemäß vor allem danach unterscheiden, in welchem Umfang die Mittel durch Anleihen aufgebracht werden, bei denen der jährliche Zinsbetrag mit der allmählichen Tilgung der Anleihen sinkt, oder ob ein Teil der Zusatzinvestitionen aus den öffentlichen Haushalten aufgebracht wird), zusammen rund 400 Millionen DM. Dieser Betrag würde zum Teil durch die Steigerung des Kraftverkehrs an sich aufgebracht werden können (in den nächsten Jahren erwartete jährliche Steigerung etwa 10 %), so daß noch ein jährlicher Betrag von etwa 250 Millionen DM übrig bliebe. Die Aufbringung dieses Betrages würde durch eine Sonderabgabe auf den Treibstoff in Höhe von etwa 4—5 Pfennig pro Liter möglich sein (über die auf S. 17 vorgeschlagene, für die Deckung des laufenden Kapitalrechnungs-Debet-Saldos zu verwendende hinaus).

Bei dieser Sonderabgabe sollte man durchaus daran denken, die bestehende starke Spanne zwischen Benzin- und Dieselölpreisen wesentlich zu vermindern. Der Hauptverbraucher des Dieselöls, der schwere Lkw, war bisher bereits durch die Kraftfahrzeugsteuer begünstigt. Er benötigt nicht noch eine weitere Begünstigung durch den gegenüber dem Benzin stark verbilligten Dieselölpreis. Das gilt besonders für den Werkverkehr mit schweren Lkw's, der als dritte Begünstigung noch die Möglichkeit hat, auf spezielle Kostendeckung zu verzichten, weil die Transportabteilungen der betr. Unternehmungen einen internen Kostenausgleich für nichtrentierende Werkverkehrstransporte mit ihren Hauptabteilungen vornehmen können und weil außerdem ein großer Teil (bei größeren Untersuchungen sogar der größte Teil) einer Kostendifferenz zwischen den eigenen Transportkosten und denjenigen bei Inanspruchnahme eines anderen Verkehrsmittels (Eisenbahn oder gewerblicher Straßenverkehr) vom Staat getragen wird (vom Gewinn abzusetzende Betriebskosten). Daß durch die Beseitigung der, gesamtwirtschaftlich gesehen, völlig unhaltbaren Begünstigung des Werkfernverkehrs mit schweren Lastzügen, für den gewerblichen Kraftverkehr wie für die Bundesbahn die Annäherung an gleiche Kostengrundlagen im Wettbewerb mit dem Werkverkehr erleichtert wird, dürfte als ergänzendes Moment in diesem Zusammenhang auch mit in die Waagschale zu Gunsten einer stärkeren Belastung des schweren Lkw's geworfen werden können. Die übermäßige Ausdehnung des Werkfernverkehrs mit schweren Lkw's ist unter volkswirtschaftlichen wie auch unter speziell verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten als eine grandiose Fehlentwicklung anzusehen. Sie wächst sich zu einem Krebschaden aus, der nur durch schärfste Eingriffe beseitigt werden kann.

Der motorisierte Straßenverkehr hat in der Bundesrepublik eine Dichte erreicht wie in keinem anderen Lande der Welt. Das gilt vor allem für den LKW. Wenn nicht schon in den nächsten Jahren ein starker Ausbau des deutschen Straßennetzes in allen seinen vom Kraftwagen in Anspruch genommenen Teilen durch-

geführt wird, dann wäre eine weitere Steigerung des Kraftverkehrs, schon angesichts der erschreckend ansteigenden Unfälle, nicht mehr zu verantworten. Es müßten dann vor allem für die Neuzulassung mittlerer und schwerer LKW's, auch im Nahverkehr, weitgehende Beschränkungen vorgenommen werden, die eher zu einer Verminderung der umlaufenden Fahrzeuge führen müßten. Daß das Streben nach größerer Verkehrssicherheit und nach Beseitigung der zu starken Inanspruchnahme der Straßendecken außerdem dazu führen muß, den Mißbrauch der Produktion schwerster LKW's mit viel zu hohem Achsdruck zu beseitigen, sei hier nur am Rande vermerkt.

Jedenfalls ergibt sich für die Straßenverkehrspolitik der nächsten Jahre eine unausweichbare Konsequenz: Steigerung des Straßenverkehrs nur in dem Umfang, wie eine Verbesserung und ein weiterer Ausbau des Straßennetzes es zuläßt. Man kann nicht praktisch unbegrenzt immer neue Fahrzeuge auf die Straße bringen, wenn nicht auch die andere entscheidende Komponente des Verkehrs, der Weg, entsprechend in seiner Leistungsfähigkeit gehoben, d. h. weiter ausgebaut wird. Da das aus öffentlichen Mitteln (über die Erhaltung des Bestehenden hinaus) nur in geringem Umfang möglich sein wird, fällt die Hauptlast des Straßenausbaus auf die Straßennutzer selbst. Nur in dem Umfang, wie sie die Mittel dafür zur Verfügung stellen können (in der Form der Uebernahme der Verzinsung und Amortisation von Anleihen), wird eine weitere Steigerung des Kraftverkehrs möglich sein.

Wenn aus der heutigen Situation des Kraftverkehrs und der Straßen in der Bundesrepublik eine grundsätzliche Erkenntnis zu ziehen ist, dann ist es die, daß der Kraftverkehr ebensowenig wie der übrige Verkehr nach den Grundsätzen und mit den Mitteln der Marktwirtschaft geführt werden kann. Der Verkehr ist das denkbar ungeeignetste Gebiet für eine freie Marktwirtschaft. Hier kann nur eine weitgehende staatliche Kontrolle und Lenkung die Ordnung herbeiführen. Die völlige Freiheit führt hier ins Chaos. Wir sind gerade im Straßenverkehr von diesem Zustande nicht mehr weit entfernt. Die deutsche Verkehrspolitik hat auf diesem Gebiet die Entwicklung zu sehr sich selber überlassen. Allerdings wird eine konsequente und zielstrebige Verkehrspolitik in der Bundesrepublik immer wieder durch die bestehenden zu weit gehenden Kompetenzen der Länder auf dem Gebiet des Straßenverkehrs stark gehemmt. Ohne eine wesentliche Einschränkung dieser Kompetenzen zugunsten des Bundes werden die schweren Probleme des modernen Straßenverkehrs in Zukunft nicht mehr zu meistern sein.

## Untersuchung über die künftige Betriebsform von drei Nebenbahnen

Von Prof. Dr. K. Leibbrand, Zürich

Der Ablauf der Konzessionen von drei in Südbaden liegenden Privatbahnen, und zwar der Zell-Todtnauer Eisenbahn, der Bregtalbahn und der Kaiserstuhlbahn, gab Veranlassung zur Untersuchung der Frage, ob diese Bahnen aus allgemeinen wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten weiter betrieben werden müssen, und ggf. welche Maßnahmen zur Rationalisierung und Verbilligung des Betriebs zweckmäßig erscheinen.

Die Verhältnisse auf den drei Strecken weisen erhebliche Unterschiede auf, so daß sie getrennt behandelt werden mußten. Auch die Ergebnisse weichen stark voneinander ab.

### I. Zell-Todtnauer Eisenbahn.

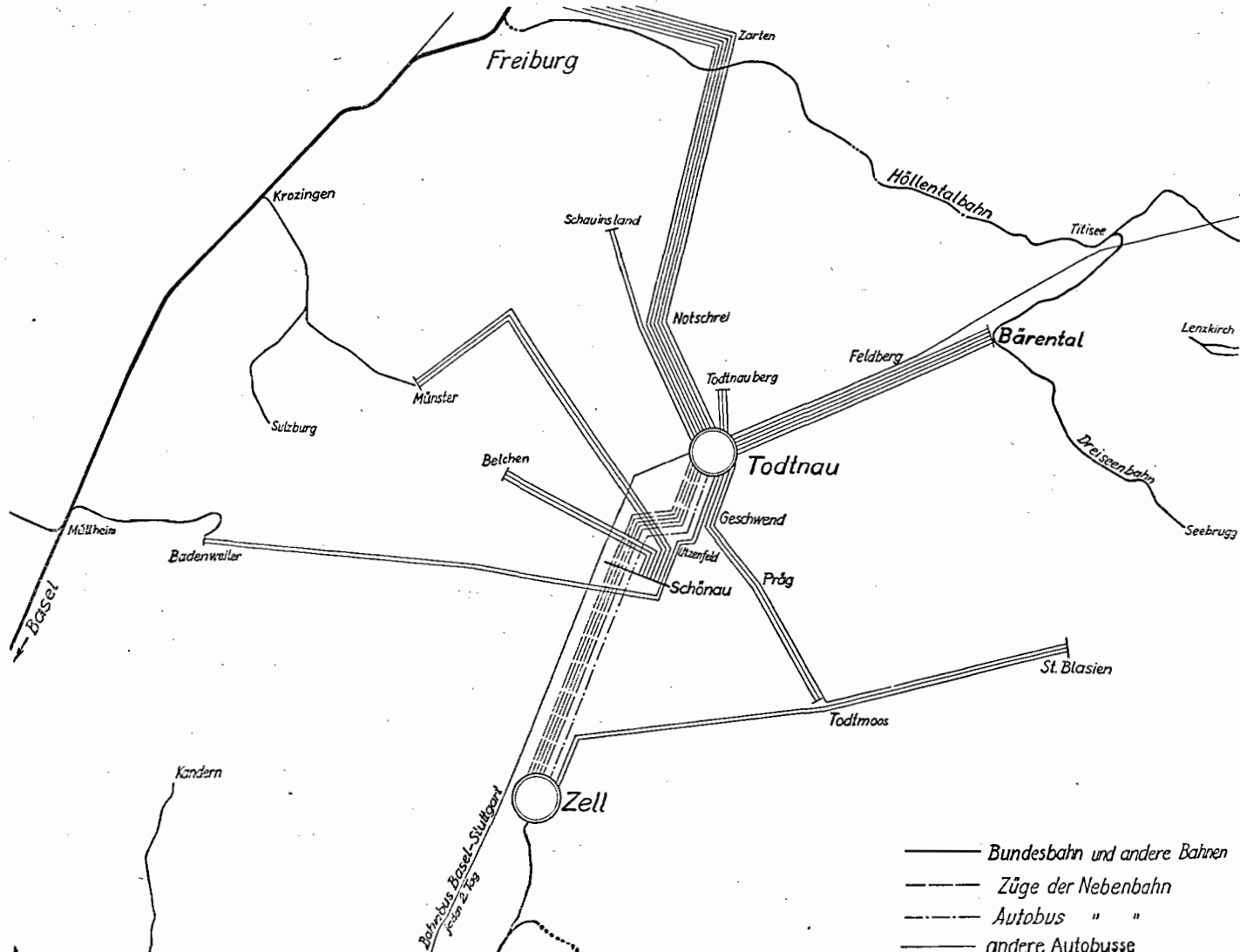
#### a) Allgemeines.

Die Eisenbahnstrecke Zell (Wiesental) - Todtnau wurde auf Grund der Konzession des Großherzogtums Baden vom 7. 2. 1888 als eingleisige meterspurige Bahn in einer Länge von 18,8 km erbaut. Sie durchzieht das hintere Wiesental und schließt als Stichbahn an die normalspurige elektrische Bundesbahnstrecke Lörzrach-Zell an. Die Strecke ist sorgfältig trassiert. Zur Anpassung an das Gelände mußten in dem engen Schwarzwaldtal Kurven bis herunter zu 70 m Radius verwendet werden. Dadurch ist die Fahrgeschwindigkeit beschränkt. Nur auf kurzen Abschnitten kann schneller als mit 40 km/h gefahren werden. Auch durch Einsatz von Triebwagen ließe sich die Fahrzeit kaum kürzen. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit wird auch durch zahlreiche schienengleiche Straßenkreuzungen erschwert. Die Bahn kreuzt die parallel führende Bundesstraße Basel-Titisee sieben mal. Dazu kommen weitere Kreuzungen mit anderen Straßen. Eine Beseitigung der Kreuzungen durch Verlegung der Bahnstrecke oder durch Bauwerke ist ohne unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand nicht möglich. Die Reisegeschwindigkeiten liegen deshalb niedrig und können nicht verbessert werden. Sie betragen im Personenverkehr:

Schiene: Todtnau-Zell	21,8 km/h
"    Todtnau-Basel Bad. Bf	25,7 km/h
Straße: Todtnau-Zell	23,8 km/h
"    Todtnau-Bärental	18,6 km/h
"    Todtnau-Freiburg	27,6 km/h
"    Feldberg-Basel Centralbahnplatz, Bahnbus	30,5 km/h

Gebrochener Verkehr: Autobus-Zell-Todtnauer Bahn  
Bundesbahn Feldberg-Basel Bad. Bf 15,6 km/h

Die Schiene ist überall langsamer als die Straße. Zwischen Zell und Todtnau macht der Unterschied knapp 10 % aus, auf der Gesamtstrecke Basel-Feldberg aber schon fast 50 %. Diesen Vorsprung kann die Bahn nicht einholen.



- Bundesbahn und andere Bahnen
- Züge der Nebenbahn
- Autobus " "
- andere Autobusse

## b) Verkehrsverhältnisse.

Das unmittelbar bediente Einzugsgebiet der Bahn hat 12 000 Einwohner, ohne die Gemeinde Zell, den Ausgangspunkt der Bahn, nur 8 000 Bewohner. Das spezifische Verkehrsbedürfnis der 8 000 Talbewohner stellte sich 1950 auf 45 Eisenbahnfahrten und 4,1 t je Einwohner und Jahr. Im Güterverkehr werden hauptsächlich befördert

Versand: Flußspat, Holz, Zellwolle, Garn, Baumwollabfälle, Teigwaren, Bürstenwaren,  
Empfang: Düngemittel, Kohlen, Baumwolle, Kartoffeln.

Auf der Strecke Zell-Todtnau verkehren werktags 5 Personenzug- und 1 Autobuspaar. Der Autobusverkehr ist im Einzugsgebiet stark entwickelt. Im Sommer 1952 verkehrten von Todtnau aus

5	Autobusse	nach	Freiburg
5	„	über den Feldberg	nach Bärenthal
3	„	nach	Todtnauberg
2	„	zum	Schauinsland
2	„	nach	Todtmoos
1	„	nach	St. Blasien.

Weitere Autobuslinien gehen von Schönau und Zell aus. Außerdem läuft die jeden zweiten Tag verkehrende Autobuslinie der Bundesbahn Basel-Stuttgart parallel.

Im Gesamtverkehrsnetz liegt die Bahn ungünstig. Die Entfernung Todtnau-Freiburg beträgt

auf der Straße 34,4 km (Fahrpreis DM 2,80)  
„ „ Schiene 103,3 km ( „ „ 7,40)

In den Verkehr des Wiesentales mit Freiburg, Karlsruhe, ins Rheinland und Ruhrgebiet, sowie mit Württemberg kann sich die Bahn nur schwer einschalten. Der Verkehr mit Lörrach und Basel ist durch den Spurwechsel in Zell behindert. Die Reisenden müssen umsteigen, die Güterwagen müssen auf Rollböcke umgesetzt werden. Der Ausflug- und Wintersportverkehr von Basel zum Feldberg ist zum zweimaligen Umsteigen in Zell und Todtnau gezwungen. Es kann nicht überraschen, wenn bei dieser Lage der Personenfernverkehr schwach ist. Im Januar 1952 gingen nur 42 % der Reisenden auf die Bundesbahn über. Die meisten Ziele des Fernverkehrs können schneller und billiger mit den Autobusverbindungen erreicht werden. Im Güterverkehr kann sich bei der geringen Länge der Bahn ein nennenswerter Binnenverkehr nicht entwickeln. Im Gegensatz zum Personenverkehr ist der größte Teil dieses Verkehrs Uebergangsverkehr zur Bundesbahn.

Infolge der politischen Ereignisse war der Verkehr in den letzten Jahren starken Schwankungen unterworfen. Eine Voraussage über die künftige Entwicklung ist schwierig. Wahrscheinlich wird der Umfang des Gesamtverkehrs zunehmen, weil die Einwohnerzahl sich durch Zustrom von Flüchtlingen erhöht hat und weil sich die wirtschaftlichen Verhältnisse allmählich bessern. Im Zuge der fortschreitenden Motorisierung wird aber der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtvolumen zweifellos zurückgehen. Eine Verkehrssteigerung kann für die Bahn deshalb nicht mit Sicherheit erwartet werden. In Ermangelung anderer Anhaltspunkte wird angenommen, daß der Personen- und Güterverkehr der Bahn in der Größe der Jahre 1950/52 stagnieren wird, also bei 350 000 Reisenden und 33 000 t jährlich.

### c) Wirtschaftliche Verhältnisse.

Die Betriebszahl, das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, stellt sich z. Zt. auf 121. Dieses Ergebnis ist sehr unbefriedigend. Ein Zugkilometer kostete 1952 im Mittel 5,82 DM, ein Wagenachs-Km 0,42 DM. Jeder Reisende brachte 1950 eine mittlere Einnahme von 0,39 DM.

### d) Die künftige Betriebsform.

Das spezifische Verkehrsbedürfnis des Wiesentals ist als recht groß anzusprechen. Der Verkehr ist so groß, daß er auch in Zukunft durch ein öffentliches Verkehrsmittel bedient werden muß. Es fragt sich aber, ob das künftig nicht zweckmäßiger und billiger mit einer Kraftverkehrslinie geschieht. Für die Zukunft bestehen drei Möglichkeiten:

1. Gesamtverkehr auf der Schiene,
2. Reiseverkehr auf der Straße, Güterverkehr auf der Schiene,
3. Gesamtverkehr auf der Straße.

Die kostenmäßigen Auswirkungen der drei Lösungen sind schwer zu übersehen, weil eine genaue Aufteilung der Bahnkosten auf Reise- und Güterverkehr nicht möglich ist. Zunächst wurde durch eine Ueberschlagsrechnung festgestellt, in welcher Größenordnung die Betriebsausgaben bei reinem Straßenbetrieb liegen würden. Die Betriebsleistungen des Jahres 1951 wurden umgerechnet, und zwar

720 000 Achs-km der Bahn in 180 000 Autobus-km,  
280 000 Achs-km der Bahn in 70 000 Last-Zug-km.

Wenn mit der niedrigen Jahresleistung von 30 000 km für die Autobusse und von 20 000 km für die Lastzüge gerechnet wird, so ergibt sich unter Verwendung von Angaben des Morgenthaler-Gutachtens, des Inlandtransport-Komitees der OEEC sowie eigener Berechnungen über die Selbstkosten des Kraftverkehrs ein Durchschnittssatz je Autobus-km von 1,05—1,25 DM und je Lastzug-km von 1,44—1,69 DM. Die jährlichen Betriebskosten würden sich auf 290 000—345 000 DM stellen und damit um etwa 5—20 % niedriger liegen als die tatsächlichen Betriebsausgaben des Schienenbetriebs für 1950.

Diese Angaben stellen natürlich nur einen rohen Anhalt dar; sie zeigen aber, in welcher Größenordnung sich die möglichen Einsparungen bewegen können.

#### 1. Gesamtverkehr auf der Schiene.

Eine Ueberprüfung der Betriebsform ist schon deshalb nötig, weil eine Lokomotive bereits 64 Jahre alt ist, eine andere 56 Jahre. Beide Maschinen werden in absehbarer Zeit ausgemustert werden müssen. Mit den verbleibenden 2 Dampflokomotiven kann der Betrieb nicht mehr voll aufrecht erhalten werden. Wenn der Gesamtverkehr auf der Schiene bleibt, ist der Fahrzeugpark in Bälde durch eine neue Lokomotive (Diesel), einen Triebwagen oder Schienenomnibus zu ergänzen. Wird ein Dampfzug durch einen Schienenomnibus ersetzt, so sollte gleichzeitig bei entsprechender Vereinfachung der Abfertigung und Fahrkartenprüfung der Einmannbetrieb eingeführt werden. Damit werden zwei Lokomotivheizer und zwei Zugführer für andere Verwendung frei. Bei einem Anschaffungspreis des 60plätzig Schienenomnibusses von 120 000,— DM, einer Jahresleistung von 50 000 km und einer Lebensdauer von 1 Mill. km oder 20 Jahren sind jährlich 5 % = 6 000 DM abzuschreiben. Damit tritt bereits eine Senkung der Betriebskosten um etwa 2 000 DM ein. Die Ersparnisse durch Kürzung der

Wendezeit auf den Endbahnhöfen, den Wegfall der Auswaschtage und der täglichen Vorbereitungs- und Abschlußzeiten der Dampflokomotiven sind nicht berücksichtigt. Ein genauer Vergleich ist an Hand der Dienstschichtpläne durchzuführen. Durch Einführung des vereinfachten Nebenbahnbetriebs kann auch der Betriebsdienst verbilligt werden.

## 2. Reiseverkehr auf der Straße

Technisch kann der Personenverkehr ohne jede Schwierigkeit auf die parallel führende Bundesstraße verlegt werden. Die Zell-Todtnauer Eisenbahn besitzt bereits zwei Autobusse. Sobald ein weiterer Autobus, unter Umständen noch ein Anhänger, beschafft ist, kann der ganze Personenverkehr auf der Straße bedient werden. In der Verkehrsspitze am Morgen kann das bisherige Platzangebot sogar noch übertroffen werden. Der Verkehr auf dem Abschnitt Zell-Schönau ist stärker als zwischen Schönau und Todtnau. Die Eisenbahn kann sich diesem Unterschied ohne Verlängerung der Fahrzeit nicht anpassen. Mit den Autobussen ist das aber möglich, und es kann eine verkehrswerbende Verdichtung des Fahrplans erzielt werden, besonders auf dem Abschnitt Zell-Schönau. Nach einer Fahrplanstudie würde die Durchschnittsleistung der Autobusse um 25 % höher liegen als oben angenommen, während die Betriebskosten etwa 3-4 % geringer wären.

Wenn der Reiseverkehr auf die Straße verlegt und gleichzeitig der Einmannbetrieb mit Fahrscheinverkauf im Autobus (nur für den Binnenverkehr) eingeführt wird, so ändert sich die Verteilung und Verwendung des Personals. Da auf der Schiene dann nur noch ein Güterzug-Pendelbetrieb durchgeführt wird, ist keine fahrdienstliche Regelung mehr nötig. Es ist immer nur eine einzige Lokomotive in Betrieb und auf der Strecke. Das Bahnhofspersonal hat keinerlei Betriebsaufgaben mehr, sondern es hat nur noch den Güterverkehr zu betreuen und die Fahrkarten des Bundesbahnwechselverkehrs zu verkaufen, so daß alle Bahnhöfe in Agenturen umgewandelt werden können. Da auf einige Bahnhofsgleise und Weichenverbindungen verzichtet werden kann, gehen auch die Kosten der Bahnunterhaltung zurück.

Ersparnissen in der Größenordnung von 40 000 DM stehen die Mehraufwendungen für Abschreibungen und Zinsendienst der neuen Straßenfahrzeuge gegenüber. Nach den „Jährlichen Abschreibungssätzen für Wertberichtigungen“ sind von den Fahrzeugen jährlich 20 % abzuschreiben. Das entspricht bei einer jährlichen Fahrleistung von 37 500 km einer Lebensdauer von nur 190 000 km. Die technische und wirtschaftliche Lebensdauer der Fahrzeuge liegt viel höher. Sie beträgt mindestens 400 000 km und kann bei sorgfältiger Pflege auf mehr als das Doppelte gesteigert werden. Deshalb darf in die technische Vergleichsrechnung höchstens ein Abschreibungssatz von 9 % eingesetzt werden. Abschreibungen und Verzinsungen machen dann etwa  $\frac{2}{3}$  der oben berechneten Ersparnisse aus. Die Umstellung des Personenverkehrs kann also dann empfohlen werden, wenn es gelingt, die Lebensdauer der Fahrzeuge zu erhöhen, Kapital zu mäßigem Zins aufzunehmen und weitere Vorteile zu erreichen. Hier ist die Möglichkeit des Ausbaues des Ausflugs- und Gelegenheitsverkehrs zu nennen. Auch werden die Umsteigezeiten am Bahnhof Zell gekürzt, wo gegenwärtig der Schmalspurbahnhof von der Bundesbahn aus nur mit einem großen Umweg erreicht werden kann.

### 3. Gesamtverkehr auf der Straße

Technisch ist auch die Umstellung des Güterverkehrs durchführbar. Ein von einer gut ausgebauten Reichsstraße durchzogenes Tal mit 8000 Einwohnern läßt sich ausschließlich über die Straße versorgen. Niemand würde heute daran denken, für den Verkehr eines solchen Tales neben der Straße eine Schienenverbindung neu einzurichten. Die Kosten für die Unterhaltung der Bahnstrecke liegen sicher erheblich höher als die Mehrkosten, die für die Unterhaltung der Straße bei zusätzlicher Beanspruchung durch den Güterverkehr der Bahnunternehmung aufzuwenden sind. Praktisch wurde die Umstellung des gesamten Verkehrs einer Bahn unter ähnlichen Verhältnissen auf der Forchbahn bei Zürich im November 1951 mit Erfolg erprobt.

Die Beförderung der Normalspureisenbahnwagen kann statt mit Schmalspurrollwagen mit Straßenrollern durchgeführt werden. Da die Gleisanschlüsse und die Bahnhöfe mit normalspurigen Absetzgleisen versehen sind, tritt in der Bedienung keine Änderung ein. Es ist für die Versender ganz gleichgültig, ob der Abschnitt von und bis zum Bundesbahnhof Zell mit Rollwagen oder Straßenroller überbrückt wird. Wegen der Länge der Lastzüge kann eine Zugmaschine auf der Straße aber nur einen einzigen Eisenbahngüterwagen befördern. Eine genaue Berechnung zeigte, daß für den Straßengüterverkehr 3 Zugmaschinen und 12 Straßenroller beschafft werden müßten. Der Kapitalaufwand dafür liegt sehr hoch. Die Eisenbahnrollböcke stammen zum großen Teil aus dem Jahre 1943, sind also noch voll betriebsfähig. Deshalb kann die Umstellung des Güterverkehrs nicht empfohlen werden. Er sollte vielmehr mit den letzten beiden Lokomotiven weiterhin auf der Schiene verbleiben.

Am zweckmäßigsten ist also eine Teilumstellung der Bahn, bei der der gesamte Personenverkehr auf die Straße verlegt wird, der Güterverkehr aber mit einfachsten Betriebsverhältnissen auf der Schiene bleibt. Die Bahnunternehmung wird weiterhin mit — wenn auch stark verringerten — Fehlbeträgen arbeiten, solange das Verkehrsaufkommen nicht zunimmt und die Tarife nicht den eingetretenen Lohn- und Preiserhöhungen angepaßt werden. Bei der Durchführung einer solchen Umstellung sind selbstverständlich die sozialen Verhältnisse des Personals entsprechend zu berücksichtigen.

## II. Bregtalbahn.

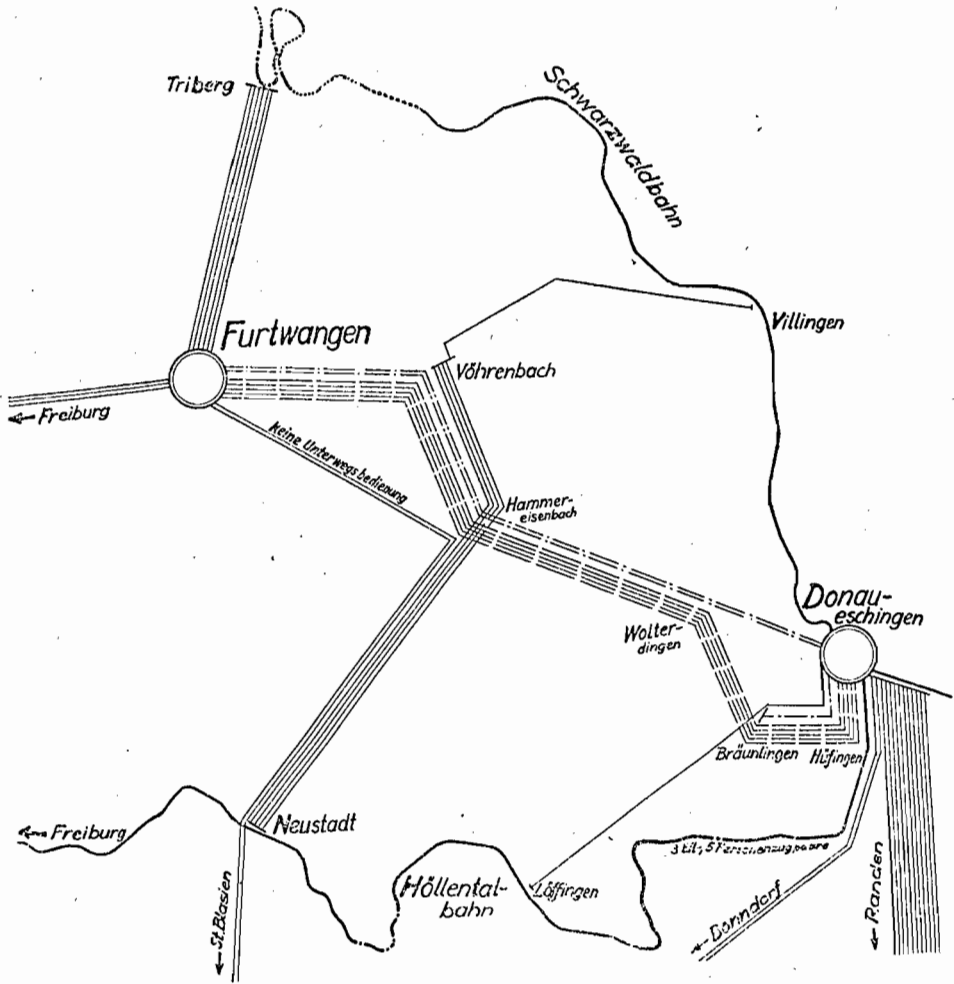
### a) Allgemeines.

Die Strecke Hüfingen-Furtwangen, die in Hüfingen an die Höllentalbahn Freiburg-Titisee-Donaueschingen anschließt, wurde am 27. 4. 1891 konzessioniert. Sie ist eingleisig und normalspurig und hat eine Länge von 29,6 km. Die Entfernung Donaueschingen-Furtwangen beträgt 32,4 km. Die Strecke ist gut trassiert und könnte durchweg mit 60 km/h befahren werden. Trotzdem ist nur eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen.

Es wäre zu prüfen, ob auf der Strecke und insbesondere an den zahlreichen Kreuzungen unbedeutender Feldwege eine höhere Geschwindigkeit zugelassen werden könnte. Bisher betragen die größten Reisegeschwindigkeiten auf der Strecke Furtwangen-Donaueschingen

Eisenbahnzug	27,8 km/h
Triebwagen	32,4 km/h
Autobus	24,9 km/h





Verkehrsgebiet der Bregtalbahn

Eine Steigerung der Reisegeschwindigkeit auf der Schiene auf 34 km/h erscheint möglich.

Die Straßenverbindung ist um 3,8 km kürzer als die Schienenverbindung, so daß ein Teil des Vorsprungs, der durch die höhere Reisegeschwindigkeit erzielt wird, wieder verloren geht. Der Abschnitt Wolterdingen-Donaueschingen ist auf der Schiene 10,2 km lang, Fahrzeit 20 Min., auf der Straße 6,0 km, Fahrzeit 14 Min.

#### b) Verkehrsverhältnisse.

Die von der Bahn bedienten Gemeinden haben 12 000 Einwohner. Das spezifische Verkehrsbedürfnis betrug 1950 20,5 Fahrten und 4,1 t je Einwohner und Jahr. Der Personenverkehr ist hauptsächlich Binnen-Berufsverkehr. Im Güterverkehr werden vor allem befördert

Versand: Holz, Pappe, Baumwolle, Zellwolle, Kunstseide, Rinde, Maschinen.

Empfang: Kohle, Rohbaumwolle, Kunstseide, Düngemittel, Baustoffe, Lebensmittel, Stahl.

Auch in diesem Teil des Schwarzwaldes ist der Autobusverkehr stark entwickelt, denn die Bahn liegt für den Hauptverkehr mit der Rheinebene sehr ungünstig. Die Autobuslinien haben die durch das Gelände bedingten Lücken im Eisenbahnnetz geschlossen. Furtwangen hatte im Sommer 1952 neben 5 Zug- und 2 Autobusverbindungen mit Donaueschingen 2 Verbindungen der Schwarzwaldpost Triberg-St. Blasien, weitere 4 Verbindungen mit Triberg und 3 Verbindungen mit Freiburg. Vöhrenbach hatte 4 Verbindungen nach Neustadt an der Höllentalbahn und 2 nach Villingen an der Schwarzwaldbahn. Die Entfernungen von Furtwangen nach Freiburg betragen

auf der Straße 45,3 km (Fahrpreis DM 3,65)

„ „ Schiene über Hüfingen 103,4 km ( „ „ 7,40)

Die wichtigen Verkehrsgebiete des Rheintales sind auf der Schiene nur mit großen Umwegen zu erreichen. Die Bahn kann keinen stärkeren Personenverkehr an sich ziehen und sich nicht in den Ausflugsverkehr der großen Städte im Rheintal einschalten.

Infolge der ungünstigen Verkehrslage des Bregtales ist der Personenverkehr fast ausschließlich Binnenverkehr. Eigenartigerweise nimmt der Verkehr gegen das Ende der Stichbahn nicht immer weiter ab, sondern steigt etwa von der Mitte der Strecke ab wieder an. Auch bei dieser Bahn wird angenommen, daß sich der Verkehr in der Höhe der letzten drei Jahre stabilisieren wird, so daß mit einem Jahresverkehr von 250 000 Reisenden und 50 000 Gütertonnen gerechnet werden kann.

#### c) Wirtschaftliche Verhältnisse.

Die Betriebszahl lag im Jahr 1950 bei 128. Die Betriebsausgaben für einen Zugkilometer stellten sich 1952 auf 4,05 DM, für einen Wagenachskilometer auf 0,73 DM.

#### d) Die künftige Betriebsform.

Das spezifische Verkehrsbedürfnis erreicht beim Reiseverkehr kaum die Hälfte der Ziffer für das Wiesental. Im Güterverkehr ist es aber ebenso groß wie dort, so daß auch im Bregtal die öffentliche Verkehrsbedienung beibehalten werden muß.

Hier stellt sich ebenfalls die Frage, ob der öffentliche Verkehr künftig nicht besser auf die Straße verlegt wird. Gegen die Umstellung sprechen zunächst die klimatischen Verhältnisse. Der Bf Furtwangen liegt auf 858 m ü. M. In dem hochgelegenen Schwarzwaldtal ist in jedem Winter mit starken Schneefällen zu rechnen. Schneeräumung und Aufrechterhaltung des Betriebs bei Glatteis und Nebel sind auf der Schiene leichter möglich als auf der Straße. Entscheidend müssen aber auch hier die wirtschaftlichen Folgen einer solchen Maßnahme sein.

Hier ergab die Ueberschlagsrechnung, daß die Betriebsausgaben für die Straße höher liegen als für die Schiene. Das ist wohl darauf zurückzuführen, daß der Personenverkehr schon seit Jahren überwiegend mit Triebwagen bedient wird und daß der Güterverkehr stark ist. Da die Einwohnerzahl des Einzugsgebietes um die Hälfte größer ist als im Wiesental, ist auch die Gütermenge in absoluten Zahlen um die Hälfte größer. Außerdem ist die Strecke länger, so daß die Leistung in Gütertonnenkilometern ganz erheblich höher liegt. Sie dürfte etwa zweieinhalbmal so groß sein wie bei der Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Hier werden nur die beiden Fälle betrachtet:

1. Gesamtverkehr auf der Schiene
2. Gesamtverkehr auf der Straße.

Im Wiesental liegen Schmalspurbahn und Reichsstraße nebeneinander, hier sind es Normalspurbahn und Landstraße I. Ordnung. Auch technisch zeigt sich also ein anderes Bild.

### 1. Gesamtverkehr auf der Schiene.

Die vorhandenen Fahrzeuge sind noch nicht überaltert, so daß keine Veranlassung besteht, neues Rollmaterial zu beschaffen. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Bahn kann durch Aenderungen im Betriebs- und Verkehrsdienst versucht werden. Ueber die Hälfte des Personenverkehrs entfällt auf den Berufs- und Schülerverkehr. Er wird überwiegend mit Zeitkarten abgewickelt. Der übrige Verkehr erfolgt mit Einzelfahrtscheinen. Er ist so schwach, daß sich beim Einmannbetrieb Aufenthalte von höchstens 70 Sek. auf Unterwegsbahnhöfen ergeben.

Die betrieblichen Verhältnisse auf der Strecke liegen einfach. Im Werktagfahrplan finden nur eine Zugkreuzung und drei Güterzugsüberholungen statt. Deshalb liegt es nahe, den vereinfachten Nebenbahnbetrieb einzuführen und die Leitung des Fahrdienstes auf der ganzen Strecke einem Zugleiter in Furtwangen zu übertragen. Von allen Bahnhöfen aus muß eine Nachrichtenverbindung mit dem Zugleiter bestehen. Das macht bei den Dampfzügen keine Schwierigkeiten, weil die Zugführer dieser Züge an den Bahnhofsfernsprecher gehen können. Dem Führer des nur noch einmännig gefahrenen Triebwagens kann aber nicht zugemutet werden, daß er die Fahrkartenprüfung und den Fahrscheinverkauf für den Binnenverkehr übernimmt und außerdem während der kurzen Aufenthaltszeiten noch seinen Führerstand verläßt, um zu dem Fernsprecher im Empfangsgebäude zu gehen. Deshalb müssen die Fernsprecher für den Verkehr mit der Zugleitung so aufgehängt werden, daß sie vom Fenster des Führerstandes aus erreicht werden können. Es kommt auch die Aufstellung von Wechselsprecherslautsprechern in Betracht, die vom Führerstand aus eingeschaltet werden können. Die bequemste Lösung, bei der der Triebwagen nicht immer auf den Meter genau am gleichen Platz halten muß, ist die Einrichtung einer Funkverbindung. Eine ähnliche Anlage mit Hochfrequenztelefonie besteht z. B. bei einer meterspurigen Nebenbahn im Kanton Neuenburg in der Schweiz. Dort liegen schwierige Betriebsbedingungen vor, weil auf der elektrifizierten Strecke mit Hochspannungs-

störungen zu rechnen ist und weil verlangt war, daß zwischen den Triebwagen auch untereinander und während der Fahrt gesprochen werden kann. Die Verbindung von Fahrzeug zu Fahrzeug wird für überflüssig gehalten. Es genügt, wenn die Verständigung während des Stillstands der Fahrzeuge hergestellt werden kann.

## 2. Gesamtverkehr auf der Straße.

Technisch erscheint die Verlegung des gesamten Verkehrs auf die Straße auch hier durchführbar, wenn auch der recht schmalen und kurvenreichen Landstraße kein allzu starker Verkehr zugemutet werden sollte. Schon jetzt wird der Reiseverkehr z. T. mit Autobus bedient.

Die genaue Berechnung zeigte, daß der Kapitaldienst für die neuen Fahrzeuge und sonstige Betriebskosten einen Mehrbetrag von jährlich über 10 000 DM ausmachen. Eindeutig ergab sich, daß die Aufrechterhaltung des Schienenbetriebs die wirtschaftlichste Lösung ist. Durch Rationalisierung des Betriebs und Verkehrsdienstes dürfte sich die Betriebszahl um über 10 % verbessern. Auch in Zukunft wird die Bahn aber Zuschüsse erfordern, solange der Verkehrsumfang nicht steigt und die Tarife nicht abgeändert werden.

## III. Kaiserstuhlbahn.

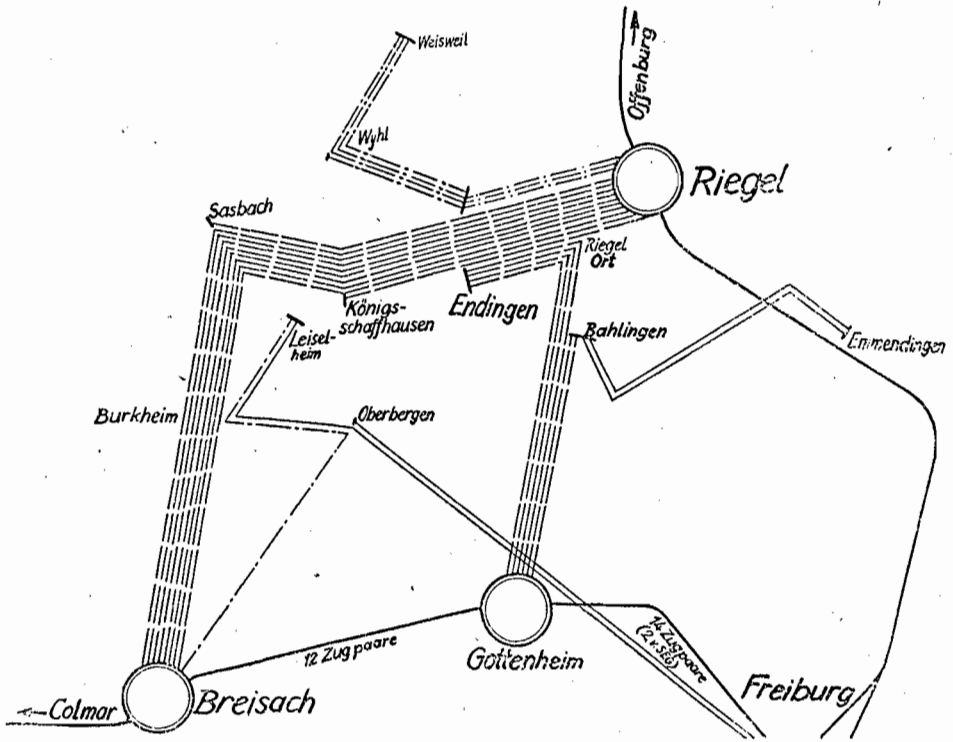
### a) Allgemeines.

Die Konzession für die Kaiserstuhlbahn wurde am 9. 1. 1893 erteilt. Die Bahn besteht aus den beiden eingleisigen Normalspurstrecken Gottenheim-Riegel Ort von 13,7 km Länge und Riegel-Endingen-Breisach von 26,4 km Länge. Die Bahn umfährt den Kaiserstuhl im Osten, Norden und Westen. Sie bedient ein überwiegend landschaftliches Gebiet. In Riegel besteht Anschluß an die wichtige Rheintal-Linie Basel-Freiburg-Karlsruhe, in Gottenheim und Breisach an die Strecke Freiburg-Kolmar i. Elsaß. Seit in den letzten Kriegsmonaten die Rheinbrücke bei Breisach gesprengt wurde, ist die Bahnverbindung nach Kolmar unterbrochen. Die Grenzziehung zwischen Baden und dem Elsaß, die starke Zerstörung der Stadt Breisach und die Evakuierungen haben sich auf den Verkehr der Kaiserstuhlbahn ungünstig ausgewirkt.

Die Streckenverhältnisse lassen fast überall eine Geschwindigkeit von 70 km/h zu. Auch diese Bahn weist eine große Anzahl von schienengleichen Straßenübergängen auf, und zwar 9 Kreuzungen mit Landstraßen I. Ordnung und etwa 80 weitere Kreuzungen mit Straßen und Wegen. Trotz den günstigen Streckenverhältnissen ist für sämtliche Züge einschließlich der dringlichen Hilfszüge die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h festgesetzt. Wenn auf der freien Strecke eine Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen wird, so kann die Fahrzeit zwischen Riegel und Breisach um 5 Min. gekürzt werden. Eine weitere Beschleunigung der Züge ist möglich, wenn die Straßenkreuzungen schneller befahren werden dürfen (bisher 15 km/h). Die Kürzung der Fahrzeiten senkt die Betriebskosten und wirkt verkehrswerbend. Diese Frage bedarf deshalb weiterer Prüfung. Die Reisegeschwindigkeiten betragen auf der ganzen Strecke 28,4 km/h, auf einer Autobus-Linie quer durch den Kaiserstuhl 22,3 km/h.

### b) Verkehrsverhältnisse.

In den von der Kaiserstuhlbahn bedienten Gemeinden wohnen 20 000 Personen. Das spezifische Verkehrsbedürfnis für 1950 betrug 45,5 Fahrten und 2,4 t je Ein-



Verkehrsgebiet der Kaiserstuhlbahn

wohner und Jahr. Der Personenverkehr ist hauptsächlich Berufsverkehr nach Freiburg und Breisach. Im Güterverkehr wurden vor allem befördert

Versand: Wein, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Schotter, Bier, Alkohol, Holz, Lederwaren, Tapeten, Zigarren.

Empfang: Düngemittel, Kohlen, Papier.

Im Gesamtverkehrsnetz liegt die Bahn günstig. Durch die Grenzziehung am Rhein sind aber die früheren engen Verkehrsbeziehungen zum Elsaß zum großen Teil abgerissen. Die Kaiserstuhlbahn ist dadurch Grenzlandbahn geworden. Vor dem ersten Weltkrieg wurde ein erheblicher Durchgangsgüterverkehr über Riegel-Endingen-Sasbach und weiter über eine Rheinfähre nach Schlettstadt geleitet. Im Laufe der Zeit ist eine gewisse Wiederbelebung des Verkehrs mit dem Elsaß zu erwarten, der auch der Kaiserstuhlbahn zugute kommen wird. Auch die beabsichtigte Verstärkung des Umschlagverkehrs im Hafen Breisach würde sich für die Bahn günstig auswirken.

Gegenwärtig ist fast der gesamte Güterverkehr Uebergangsverkehr zur Bundesbahn. Er strahlt von Riegel aus und gabelt sich in Riegel Ort nach Westen und Süden. Während der Güterverkehr des Kaiserstuhls hauptsächlich nach Norden gerichtet ist, zeigt der Personenverkehr eine ganz andere Verteilung. Er zielt nach Freiburg und Breisach, also nach Südosten und Südwesten.

Von Freiburg aus liegt der westliche Abschnitt der Bahn „hinter“ dem Kaiserstuhl, so daß die Bahn diesen Verkehr nicht über ihre Strecke leiten kann. Er benutzt bis Breisach die Bundesbahn und geht erst dort auf die Kaiserstuhlbahn über, soweit er nicht auf die kürzere Autobusverbindung quer durch den Kaiserstuhl abwandert. Der östliche Streckenabschnitt Riegel-Gottenheim läuft ungefähr parallel zu der schnelleren und leistungsfähigeren Bundesbahnlinie Riegel-Freiburg, so daß sich auch hier ein durchgehender Personen- oder Güterverkehr vom nördlichen Kaiserstuhl über Gottenheim nach Freiburg nicht entwickeln kann. Der Personenverkehr ist auf den ersten, an die Bundesbahn anschließenden Teilstrecken sehr stark, nimmt aber dann bis zu den „Verkehrsscheiden“ sehr stark ab. Die Ausnützung des Platzangebotes ist deshalb sehr schlecht. Der Personenverkehr ist auch durch eine kurze mittlere Reiselänge gekennzeichnet. Die Einnahme je Reisenden betrug 1950 nur 0,22 DM. Der Uebergangsverkehr zur Bundesbahn beträgt etwa 70 %. Die Kaiserstuhlbahn ist also ganz überwiegend Zubringer der Bundesbahn.

Die Verkehrsschwankungen waren in den vergangenen Jahren ungewöhnlich stark. Der Bau des Westwalls brachte 1938 einen Güterverkehr von fast 250 000 t, dreimal soviel wie 1936. 1946 war er auf 19 000 t zurückgefallen. Seitdem hat er sich stark erholt. Mit Rücksicht auf die geschilderten Verhältnisse an der Grenze und den Wiederaufbau der Stadt Breisach darf angenommen werden, daß der Güterverkehr in den kommenden Jahren vielleicht 60 000 t erreichen wird. Der Personenverkehr hat infolge der Evakuierungen ebenfalls stark geschwankt. In den letzten drei Jahren lag er bei 900 000 Reisenden jährlich. Ein Rückgang wird vorläufig nicht erwartet.

### c) Wirtschaftliche Verhältnisse.

Die Betriebszahl dieser Bahn lag 1950 bei 147. Ihre wirtschaftliche Lage ist also erheblich ungünstiger als bei den anderen beiden Bahnen. Der Zugkilometer kostete 1952 2,97 DM, der Wagenachskilometer 0,73 DM. Der große Unterschied gegenüber der Bregtalbahn überrascht, weil bei beiden Bahnen das Verhältnis

von Dampfzug und Triebwagenkilometern ungefähr das gleiche ist. Die günstigeren Zahlen der Kaiserstuhlbahn sind auf die größere Verkehrsdichte zurückzuführen.

#### d) Die künftige Betriebsform.

Der Verkehr der Kaiserstuhlgemeinden ist so stark, daß auf eine öffentliche Bedienung nicht verzichtet werden kann. Der großen Zahl von Berufstätigen, die täglich nach Freiburg zur Arbeit fahren, kann die Verkehrsbedienung nicht abgeschnitten werden. Der Güterverkehr ist zwar nicht sehr stark, kann aber auch nicht plötzlich eingestellt werden, vor allem, da es sich überwiegend um landwirtschaftliche Erzeugnisse handelt. Wieder drängt sich die Frage auf, ob der Verkehr nicht zweckmäßiger mit Straßenfahrzeugen durchgeführt wird. Dafür spricht die Möglichkeit, das Platzangebot dem Verkehrsbedürfnis entsprechend von Teilstrecke zu Teilstrecke stark abzustufen, eine Möglichkeit, die bei der Eisenbahn nur in sehr beschränktem Umfang gegeben ist.

Die Ueberschlagsrechnung ergab, daß die Betriebskosten auf Schiene und Straße ungefähr gleich sind. Das ist nur ein erster Anhalt. Auch hier wurde eine genauere Berechnung durchgeführt.

##### 1. Gesamtverkehr auf der Schiene.

Neue Fahrzeuge sind vorläufig nicht anzuschaffen. Die betrieblichen Verhältnisse liegen einfach. Auch hier empfiehlt sich Einführung des vereinfachten Nebenbahnbetriebs, Einrichtung des Einmannbetriebs und Umwandlung von Bahnhöfen in Agenturen.

Die Verteilung des Personenverkehrs ist so ungünstig, daß zu überlegen ist, ob nicht einzelne Teilstrecken in der Nähe der erwähnten Verkehrsscheiden ganz stillgelegt werden können. Die Stilllegung von Teilstrecken würde aber bedeuten, daß ein betrieblicher Ausgleich zwischen den verbleibenden Einzelstrecken nicht mehr möglich wäre. Vor allem aber würde dadurch der Güterverkehr geschädigt, der, wie bereits erwähnt, gerade entgegengesetzt gerichtet ist wie der Personenverkehr.

Eine andere Möglichkeit der Rationalisierung wäre der Ersatz der Dampflokomotiven durch Dieselmotoren und Triebwagen. In den nächsten 10 Jahren ist an die vollständige Verdieselung der Bahn nicht zu denken, weil die Dampflokomotiven der Baujahre 1917/18 noch nicht ausgedient haben.

Wenn die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Riegel-Breisach etwas erhöht wird, kann der Verkehr mit zwei anstelle der jetzigen drei Zuggarnituren bedient werden. Die Kürzung der Fahrzeiten ist also wirtschaftlich von großer Bedeutung.

##### 2. Gesamtverkehr auf der Straße.

Auch im Kaiserstuhlgebiet wäre die Verlegung des gesamten Verkehrs auf die Straße möglich. Allerdings sind die Straßen dann erheblich besser auszubauen und zu unterhalten.

Der starke Berufsverkehr drängt sich im wesentlichen auf zwei Morgenstunden zusammen. In dieser Zeit sind nach einer Zählung vom Januar 1952 allein etwa 800 Reisende in Richtung Gottenheim-Freiburg abzubefördern. Für die Bedienung eines solchen Massenverkehrs ist die Eisenbahn der Straße überlegen. Wenn der Wechselverkehr wie bisher in Gottenheim, Riegel und Breisach auf die Bundesbahn übergehen soll, so sind 7 Autobusse zu 60 Plätzen und 4 Anhänger

gleicher Größe anzuschaffen. Das bedeutet allein schon einen Kapitalaufwand von 680 000 DM, mit dessen Verzinsung und Abschreibung die Rechnung belastet wird. Die Fahrzeuge werden nicht gut ausgenützt, weil sie nur während der Spitze des Berufsverkehrs am Morgen und am Abend voll eingesetzt werden. Auch in diesen Zeiten werden nur kurze Strecke durchfahren. Für den Stückgutverkehr wären zwei Lastwagen nötig.

Der Wagenladungsverkehr ist auf einzelnen Teilstrecken im Herbst so stark, daß hier das Gleis mindestens als Anschlußgleis beibehalten werden müßte. Eine Stilllegung der Zwischenstrecken wäre betrieblich falsch. Mit dieser Feststellung fällt die Entscheidung bereits zugunsten der Schiene. Die Gesamtkosten des Straßenbetriebs wären um über 300 000 DM höher als diejenigen eines verbesserten Schienenbetriebs.

### 3. Autobusbetrieb Bahlingen-Freiburg.

Ein ganz anderes Bild würde sich ergeben, wenn die Autobusse den Verkehr der Teilstrecke Bahlingen-Gottenheim bis unmittelbar in die Stadt Freiburg hinein übernehmen würden. Dann wird das Verhältnis von angebotenen Platzkilometern zu ausgenützten Reisendenkilometern viel günstiger. Auch die Entfernungen würden um bis zu 2 km kürzer. Die Autobusverbindung wäre nicht schneller, aber bequemer als die Zugverbindung, weil nie umgestiegen werden muß. Außerdem würde der Fahrplan verdichtet.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung zeigt, daß sich diese Autobuslinie bei einer durchschnittlichen Einnahme von 4 Pfg. je Personenkilometer ungefähr selbst erhalten könnte. Der schwache Stückgutverkehr auf der Teilstrecke Riegel Ort-Gottenheim könnte mit einem vorhandenen Lastwagen bedient werden. Der Wagenladungsverkehr könnte auf dem Abschnitt Bahlingen-Gottenheim mit Straßenfahrzeugen durchgeführt werden, während die Teilstrecke Riegel Ort-Bahlingen als Gleisanschluß in Betrieb bliebe.

Diese Lösung wäre von der Kaiserstuhlbahn aus gesehen die günstigste. Die Wirtschaftlichkeit wird aber nur dadurch erzielt, daß der Verkehr Gottenheim-Freiburg selbst gefahren und der Bundesbahn weggenommen wird. Gesamtwirtschaftlich ist diese Lösung falsch. Es wäre verfehlt, die eine Bahn auf Kosten der anderen zu sanieren, indem sie eine auf dem größten Teil der Strecke parallel zur Bundesbahn führende Autobuslinie eröffnet. Es gibt allerdings zu denken, daß auf diese Weise fast der ganze Fehlbetrag der Kaiserstuhlbahn gedeckt werden könnte. Der Gedanke liegt nahe, die Kaiserstuhlbahn mit der Strecke Freiburg-Breisach zu einer Einheit zu verschmelzen. Nach der Elektrifizierung der Rheintal-Linie Basel-Freiburg-Karlsruhe ist die Strecke Freiburg-Breisach die einzige von Freiburg ausstrahlende Linie, die noch Dampflokomotiven verwendet. Sie hat die gleiche Betriebsform wie die Kaiserstuhlbahn, so daß eine Zusammenfassung betrieblich vorteilhaft erscheint.

Eine Lösung dieses Problems könnte vielleicht auch auf dem Weg gesucht werden, daß die Einnahmen aus dem Gemeinschaftsverkehr Kaiserstuhlbahn/Bundesbahn nicht nach Tarifkilometern verteilt werden, sondern nach einem Verteilungsschlüssel, der den Selbstkosten je Personenkilometer Rechnung trägt.

Eine Ausdehnung des direkten Autobusverkehrs bis Endingen im nördlichen Kaiserstuhl kommt nicht in Betracht, denn zwischen Riegel und Breisach ist die Bundesbahn viel schneller.



Die wirtschaftliche Lage der Kaiserstuhlbahn bleibt weiterhin unbefriedigend. Sie kann durch Umstellung auf Straßenbetrieb — außer bei dem eben geschilderten Fall 3 — nicht wesentlich verbessert werden.

### Zusammenfassung

Die angestellten Untersuchungen haben gezeigt, daß in allen drei Verkehrsgebieten eine öffentliche Verkehrsbedienung beibehalten werden muß. Auch ein Straßenbetrieb kann mit den bestehenden Tarifen nicht wirtschaftlich gestaltet werden. Rationalisierungsmaßnahmen sind hinsichtlich ihrer sozialen und betrieblichen Auswirkungen sorgfältig zu prüfen. Als wichtige Rationalisierungsmaßnahmen des Schienenbetriebs erweisen sich:

1. Verdieselung und Einsatz von Schienenomnibussen,
2. Uebergang zum Einmannbetrieb durch Vereinfachung der Abfertigung,
3. Einrichtung des Zugleitungsbetriebes oder vereinfachten Nebenbahnbetriebes (unter Umständen mit Zugfunk),
4. Umwandlung der Bahnhöfe in Agenturen,
5. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit,
6. Verstärkung des seit langem betriebenen Gelegenheitsverkehrs.

Unabhängig von den wirtschaftlichen Ueberlegungen ist bei der Umstellung von Schiene auf Straßenbetrieb eine gewisse Zurückhaltung geboten, weil die Treibstoff- und Reifenversorgung bei politischen Spannungen unterbrochen werden kann. Der Straßenbetrieb kommt dann viel rascher zum Erliegen als die Eisenbahn.

## Die Kraftfahrzeugversicherung

Von Assessor Wolfgang Muth, Frankfurt/Main

Die Kraftfahrzeugversicherung gehört seit der Entwicklung des Motors zu den jüngeren Zweigen des Versicherungsgewerbes. Sie hat sich aber infolge der anhaltenden Aufwärtsentwicklung der Motorisierung mit einem Jahresprämienaufkommen von über 600 Mio DM zu einer der bedeutendsten Sparten der Versicherungswirtschaft entwickelt.

Der Grundgedanke jeder Versicherung, nämlich derjenige der „Gefahrgemeinschaft“, hat auch für die Kraftfahrzeugversicherung Geltung. Dieser Grundsatz „Einer für alle und alle für einen“ ermöglicht die Abnahme eines belastenden Risikos vom Einzelnen unter Uebertragung auf eine möglichst große Anzahl gleichgefährdeter Risikoträger. Je breiter unter Einsatz der als Vermittler dieses Ausgleichs entstandenen Versicherungsgesellschaften die Basis für eine Versicherung solcher gleichartigen Risiken geschaffen werden kann, um so günstiger wird sich die hierfür benötigte „Ausgleichsabgabe“ in Form der Versicherungsprämie gestalten. Dabei brauchen individuelle Gestaltungsmöglichkeiten bei der Abdeckung des Einzelrisikos keinesfalls ausgeschlossen zu bleiben.

Die Kraftfahrzeugversicherung unterlag, insbesondere in der Prämiengestaltung, in den Nachkriegsjahren einer recht lebhaften Entwicklung. Während bis zur Währungsreform an den vorhandenen Prämientarifen nichts geändert wurde, vollzogen sich bei dem Einheitstarif für Kraftfahrtversicherung nach 1948 infolge der stark zunehmenden Motorisierung und im Zuge damit der erhöhten Unfallschäden mehrfache nachhaltige Veränderungen. Daß es dabei zwischen den beteiligten Gruppen, den Versicherungsgesellschaften auf der einen Seite und den Versicherungsnehmervertretungen auf der anderen, gerade bei den Fragen der Prämiengestaltung zu teilweise erheblichen Spannungen kam, dürfte in der Natur der Sache begründet sein. Bei allen Verhandlungen entstand in den maßgeblichen Versicherungsnehmerkreisen der Eindruck, daß sich die Kfz-Versicherer zur Durchsetzung ihrer diesbezüglichen Ziele in einem stärkeren als für sie selbst zweckmäßigen Umfang die Unterstützung des Staates sicherten, ohne sich anscheinend dabei der erheblichen Gefahren bewußt zu sein, die hinter einer solchen weitgehenden Inanspruchnahme der staatlichen Hilfe lauern.

Die Kraftfahrzeugversicherung ist nun insofern mit ihren gesamten Sparten als kein homogenes Ganzes anzusehen, als sie zum Teil, nämlich in der Haftpflichtversicherung, von Staats wegen dem Abschlußzwang unterworfen ist, während die anderen Sparten, wie Fahrzeug- (Kasko-), Unfall- und Gepäckversicherung in ihrem Abschluß freiwillig sind.

Eine Diskussion über die Zweckmäßigkeit des Versicherungszwanges bei der Kfz-Haftpflichtversicherung ist heute kaum noch vorstellbar. Die Haftpflichtversicherung bezweckt nach der Präambel des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 7. 11. 1939 — genau wie die Jagdhalterhaftpflichtversicherung, die aus gleichen Motiven dem staatlichen Versicherungszwang unterliegt — den wirksamen Schutz des geschädigten Dritten, woran

auch der Staat schon aus dem Grunde interessiert sein muß, daß der Geschädigte nicht letzten Endes der öffentlichen Wohlfahrt zur Last fällt. Es gab allerdings auch vor dem Erlass des Pflichtversicherungsgesetzes von 1939 in Deutschland nur sehr wenige Kraftfahrzeughalter, die nicht von sich aus bereits eine Haftpflichtversicherung für ihr Kraftfahrzeug abgeschlossen hatten. Der Abschlußzwang für die Kfz-Haftpflichtversicherung besteht im übrigen in fast allen westeuropäischen Staaten (Belgien, Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Luxemburg, Norwegen, Oesterreich, Schweden, Schweiz und Tschechoslowakei), und seine Einführung in den restlichen noch vom Abschlußzwang freien Ländern (wie Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Portugal, Spanien und Türkei) wird wohl nur noch eine Frage der Zeit sein, zumal der zunehmende internationale Kraftwagenverkehr und die gerade in Kraft getretenen internationalen Abkommen der Kfz-Versicherungsgesellschaften bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der Haftpflichtversicherungen mit der Vorregulierungspflicht auch für Schäden ausländischer Fahrzeuge auch noch in diese Richtung drängen. Die deutschen Industrie- und Handelskammern vertreten die Auffassung, daß auch für alle ausländischen Kraftfahrzeuge der Haftpflichtversicherungszwang eingeführt werden sollte, wenn sie die deutsche Grenze überschreiten, wie es bereits bei vielen europäischen Ländern der Fall ist.

Anders liegen die Dinge bei der Fahrzeug- oder — populärer — Kasko-Versicherung und den restlichen Sparten der Kfz-Versicherung, die auf einem höchst persönlichen wirtschaftlichen Interesse des Versicherungsunternehmers selbst basieren. Da hier kein öffentliches Interesse besteht, hat der Staat auch keine Veranlassung gesehen, für diese Sparten einen Abschlußzwang zu fordern.

Man kann nun schon verschiedener Auffassung über die Frage sein, ob der Abschlußzwang gleichzeitig eine Preisbindung erfordert. In Großbritannien und der Schweiz besteht z. B. Abschlußzwang für die Haftpflichtversicherung, während die Prämiengestaltung den Versicherungsgesellschaften überlassen bleibt. Bezüglich der Haftpflichtversicherung soll aber auch gegen die Preisbindung in Deutschland im Rahmen dieser Ausführungen noch nicht einmal etwas gesagt werden. Sicherlich streiten läßt sich aber über die Frage, ob aus der Tatsache des Haftpflichtversicherungszwanges, der zu einer festen Preisbindung der Prämie geführt hat, auch eine Kettung der außerhalb der Haftpflichtversicherung stehenden Sparten der Kfz-Versicherung an diese Preisbindung berechtigt ist. Unbeachtet kann hierbei die Tatsache bleiben, daß die Preisbindung in der Kfz-Versicherung schon vor Einführung des Haftpflichtversicherungszwanges im Jahre 1939 vorhanden war. Die Tatsache des langjährigen Bestehens einer Regelung zeugt noch nicht von ihrer Güte.

Ein großer Teil der Versicherungsnehmergruppen kämpft seit langer Zeit für die Freigabe der Kasko-Versicherung usw. von der Preisbindung. Die Versicherer setzen dem die Befürchtung entgegen, daß mit einer solchen Preisfreigabe die festen Prämien der Haftpflichtversicherung unterwandert werden würden und damit das gesamte Prämiengefüge der Kfz-Versicherung gefährdet würde. Die von den Kfz-Versicherern hier zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen eines „ruinösen Wettbewerbs“ der Gesellschaften untereinander, die bis zur Gefährdung der Existenz der einzelnen Gesellschaft und damit der Versicherungsnehmer führen könnte, sind bei näherer Betrachtung gar nicht so erheblich. Einmal ist eine gesunde Konkurrenz das belebendste Element jeder wirtschaftlichen Vertragsgestaltung — „Konkurrenz macht lustig“ sagt ein alter Spruch — und der Staat sollte nicht zur Abwehr der nur von jeder einzelnen Versicherungsgesell-

schaft selbst zu verantwortenden Folgen etwaiger unbesonnener Wettbewerbsmaßnahmen tätig werden.

Dem in der Zeit nach der Währungsstabilisierung mit so großem Erfolg angewendeten Prinzip der freien Marktwirtschaft liegt gerade dieser Wettbewerbsgedanke als elementarste Basis zu Grunde. So begrüßenswert dieser Wettbewerb vom Standpunkt des Konsumenten aus ist, um so belastender wirkt er natürlich für den Produzenten selbst. Deshalb ist es von altersher das Bestreben dieser letzteren, durch Preis- oder Kartellabreden die unbequeme Konkurrenz einzudämmen. Die Kosten trägt hierbei meist der Konsument. Bei der Kfz-Versicherung wurde nicht der Weg freiwilliger Preisbindungen in Form von Tarifabreden gegangen, sondern der Staat wurde wegen des von ihm statuierten Versicherungszwanges bei der Kfz-Haftpflichtversicherung eingeschaltet, und zwar über das Gebiet der dem Abschlußzwang unterliegenden Haftpflichtversicherung hinaus auch bei den anderen Sparten der Kfz-Versicherung (Kasko-Versicherung usw.). Dies muß auch aus dem Grunde als zu weitgehend erscheinen, als doch zumindest über die Aufsicht des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen jederzeit die Möglichkeit besteht, dem einzelnen Versicherer bei Gefährdung seines wirtschaftlichen Status durch dessen Prämienpolitik gewisse Auflagen auch bezüglich der Prämiengestaltung machen zu können. Wozu ist die Versicherungsaufsichtsbehörde geschaffen, wenn nicht auch gerade dazu, darüber zu wachen, daß die einzelnen Gesellschaften durch nicht mehr verantwortbare Wettbewerbsmaßnahmen ihre eigene Liquidität nicht gefährden! Der Wert des Wettbewerbs wird durch die bewährte Neutralität der Aufsichtsbehörde ohnehin bereits im Zaume gehalten. Ein Mißbrauch der Tariffreiheit würde also ex officio von Staats wegen gebremst werden. Der Wettbewerb sollte deshalb aber keinesfalls durch andere staatliche Organe als die Versicherungsaufsichtsinstanzen fast völlig aus der Welt geschaffen werden. Die diesbezüglichen Argumente der Versicherer für diese Ausweitung der staatlichen Prämienfestsetzung, wie sie tatsächlich vorgenommen wurde, können also nicht als durchschlagend angesehen werden. Dennoch hat sich das Bundeswirtschaftsministerium bei der letzten Neuregelung des Einheitsprämientarifs zum Ende des Jahres 1952 mit Wirkung ab Beginn dieses Jahres noch nicht entschließen können, die Preisbindung der Kasko-Versicherung aufzugeben.

Wenn festzustellen ist, daß das Gesamtprämienaufkommen in der Kfz-Versicherung nach der letzten Tarifierhöhung auf über 600 Mio DM geschätzt werden kann, wovon allein 75 % auf die Zwangshaftpflichtversicherung entfallen, weitere 20 % auf die Kasko-Versicherung und 5 % auf die restlichen Kfz-Versicherungssparten, so kann die Gefahr einer Unterminierung der Prämiengestaltung der Zwangshaftpflichtversicherung, die sich allein auf eine Gesamtprämie von ca. 450 Mio DM im Jahr beläuft, bei Freigabe der Prämie für die anderen Sparten nicht als so groß angesehen werden.

Während eine Freigabe der Haftpflichtversicherungsprämie hier gar nicht zur Diskussion gestellt werden soll, hätte die Befreiung der Prämie der auf freiwilliger Basis abzuschließenden Kasko-Versicherung usw. vermutlich eine recht entwicklungsreiche Wirkung auf die bekanntlich schlecht verlaufende Kasko-Versicherung. Die zu Beginn des Jahres 1953, insbesondere bei schweren Lastkraftwagen des gewerblichen Verkehrs, bis zu 60 %, erfolgte Erhöhung der Kasko-Prämien hat bereits zu dem Ergebnis geführt, daß viele Kfz-Halter, die bislang vielfach ohne jeden Kasko-Schaden verliefen, auf die Fortsetzung der ihnen zu teuer gewordenen Kasko-Versicherung verzichteten, da deren Kosten den wirtschaftlich

vertretbaren Rahmen überschritten haben. Die guten Risiken vermindern sich also bei der Kasko-Versicherung laufend weiter, während sich eine solche für die ständig schlecht verlaufenden Risiken auch bei erhöhtem Prämienaufwand noch als rentabel für den Versicherungsnehmer erweist. Die Risikoselektion wird demzufolge bei der Kasko-Versicherung zwangsläufig immer negativer, so daß auch die kaum noch tragbaren Kasko-Prämien eines Tages wiederum nicht mehr zur Schadensdeckung ausreichen werden. Die Abzahlungskäufe allein, bei denen meistens für die Zeit des Kreditlaufs eine Kasko-Versicherung vertraglich verbündet wird, werden auch nicht in der Lage sein, diese Entwicklung aufzuhalten.

Wenn hier also nicht ganz andere und neue Wege von den Kfz-Versicherern beschritten werden, dann ist dieser Zweig der Kfz-Versicherung niemals zur Gesundung zu bringen. Man könnte hierbei vielleicht an eine Wertversicherung für das einzelne Fahrzeug denken, eine Versicherung des Interesses, das der einzelne Versicherungsnehmer in frei zu wählender Höhe an seinem Fahrzeug hat, um nur eine von manchen möglichen Anregungen zu geben.

Um überhaupt einen Ausgleich für die unerträglich gewordenen Kasko-Prämien zu schaffen, ist für den gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmer nach grundsätzlicher Erhöhung der einzelnen tariflichen Selbstbeteiligungssummen eine neue Selbstbeteiligungsgruppe von 2000 DM bei der Fahrzeugvollversicherung geschaffen, wobei es allerdings unverständlich bleibt, warum diese Selbstbeteiligungsgruppe nicht auch den Fahrzeugen des Nahverkehrs eröffnet wurde, für die selbstverständlich das gleiche Interesse an einer solchen Versicherungsmöglichkeit besteht. Eine Beteiligungsquote in einer solchen Höhe dürfte in vielen Fällen den Lastzughalterinteressen entsprechen, denen meistens in erster Linie daran gelegen ist, gegen Katastrophenschäden und Totalverluste gedeckt zu sein, und die kleinere Schäden vielfach in eigener Werkstatt selbst reparieren. Die neue Selbstbeteiligungssumme von 2000 DM für den gewerblichen Fernlastwagen stellt zu dessen Gesamtwert immer noch einen geringeren Verhältniswert dar, als er bei der Möglichkeit einer Selbstbeteiligung von 800 DM für einen Personenkraftwagen mittlerer Preislage (5—8000 DM) besteht. Die Selbstbeteiligungsquoten könnten also für den schweren Lastkraftwagen noch erhöht werden.

Die Prämienpolitik und Ausgestaltung der Bedingungen in der Kasko-Versicherung seitens der Kfz-Versicherer ist vom Standpunkt des Versicherungsnehmers — und zwar nicht nur des Lastkraftwagenunternehmers — nicht ganz verständlich, und es scheint an der Zeit zu sein, über mögliche andere Wege und Reformen dieser Versicherungssparte nachzudenken.

Das ist es aber nicht allein, was den Versicherungsnehmer an der jetzigen Gestaltung des Einheitstarifs stört! Wenn der Gedanke der freiwilligen Individualversicherung mit allen seinen Konsequenzen an der Stelle seine Einschränkung erfährt, bei der aus volkswirtschaftlichen, staatlichen und sonst berechtigten Gründen ein Versicherungszwang gesetzlich statuiert wird, so sollte sich der Staat hierbei aber auch weise und im Interesse der möglichst konsequenten Durchführung der Marktwirtschaft auf das allernotwendigste Maß der staatlichen Lenkung beschränken.

Es sollte auch von Staats wegen die Linie befolgt werden, den Dispositionsmöglichkeiten auch bei diesem Versicherungszweig möglichst freien Spielraum zu lassen, und die Versicherer sollten vor allem von ihrer Seite aus bestrebt sein, sich diesen Spielraum auch zu erhalten und sich nicht in immer stärkerem Maße unter die Fittiche der staatlichen Regelung zu begeben. Dieser Gesichtspunkt

hat aber bei der Regelung der Kfz.-Versicherung keineswegs überall Pate gestanden. Wenn die Kfz.-Versicherung neben der bereits erwähnten materiellen Staatsaufsicht durch das Bundesaufsichtsamt zusätzlich der Preisaufsicht durch das Bundeswirtschaftsministerium unterliegt, dann müßte diese letztere staatliche Kontrolle gerade auch auf Initiative der Versicherer selbst nur soweit durchgeführt werden, als es zur Sicherstellung des Versicherungszwanges mit allen seinen Folgen bei der Haftpflichtversicherung notwendig ist. Wenn aber gerade auf Veranlassung der Kfz.-Versicherer der gesunde Wettbewerb auch bei der Kasko-Versicherung auf dem ureigensten Gebiet des Wettbewerbs, der Preisgestaltung, durch die Festprämie für die Kasko-Versicherung ausgeschaltet wurde, so führt dieses, wie erkennbar, zweifellos zu einer erheblichen Erstarrung und Bürokratisierung der gesamten Kfz.-Versicherung. Der Sprit für eine motorische Beweglichkeit der Gestaltungskraft dieses ganzen Versicherungszweiges geht den Gesellschaften zwangsläufig verloren. Die einzige Möglichkeit einer gesunden Konkurrenzierung liegt im Augenblick noch auf dem Gebiete der Schadensregulierung und Einzelbehandlung des Kunden und das dürfte ein sehr eng begrenzter Spielraum sein, insbesondere im Hinblick auf die Feststellung, daß die Mehrzahl aller Kfz.-Risiken noch heute schadensfrei verläuft. Diese Betrachtung kann auch keine andere Beurteilung durch den Umstand erfahren, daß die Kasko- und anderen Kfz.-Versicherungen in der Regel gemeinsam mit der Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Der Gesichtspunkt des öffentlichen Schutzbedürfnisses des geschädigten Dritten bei der Haftpflichtversicherung ist eben auf die anderen im eigenen wirtschaftlichen Interesse des Kfz.-Halters abgeschlossenen Kfz.-Versicherungen nicht anwendbar.

Wenn nun bei dem Versicherungszwang eine Werbung der Kfz.-Versicherer um das einzelne Risiko außerhalb jeder prämienmäßigen Wettbewerbsmöglichkeit liegt, so ist ein volkswirtschaftliches Preisregulativ im Sinne von Angebot und Nachfrage bei dieser Versicherungsart gar nicht mehr vorhanden. Wenn die Versicherungsgesellschaften dennoch ständig bemüht sind, eine möglichst große Zahl der Kfz.-Versicherungen für ihr Portefeuille zu sichern, so muß doch wohl die Prämie im allgemein reichlich bemessen sein, da sich keine Gesellschaft um passiv verlaufende Risiken reißen dürfte. Der Hinweis auf das Interesse der Versicherer an andersartigen Kopplungsgeschäften kann hier nicht vollauf befriedigen.

Die Erklärung hierfür ist darin zu finden, daß die den Versicherern in der Kfz.-Versicherung zugebilligten Gesamtabzüge von der Bruttoprämie von 40 % immer noch einen erheblichen Spielraum belassen. Wenn den Versicherern innerhalb der staatlichen Prämienfestsetzung neben dem reinen Schadensbedarf ein bestimmter Unkostensatz von der Prämie zugebilligt wird, so ist dieses grundsätzlich voll gerechtfertigt, obwohl immer bedacht werden muß, daß bei einer Versicherungspflicht mit Preisbindung die Werbung insofern bedeutend billiger sein muß und kann, als die Risiken in jedem Fall auf irgendeinen der Versicherer auch ohne Werbung zukommen müssen. Im übrigen arbeitet die eine Versicherungsgesellschaft rentabler als die andere, so daß gegen den festgesetzten Unkostensatz von 30 % grundsätzlich nicht einmal etwas eingewendet werden soll, da er eben nur im Durchschnitt berechnet werden kann. Aber dann muß man den Gesellschaften nahe legen, mit diesem Unkostensatz auch auszukommen oder durch rentable Wirtschaft bereits einen Ueberschuß aus dem zugestandenen Unkostensatz zu erzielen zu versuchen, zumal die Bearbeitungskosten für den einzelnen Schadensfall noch über Schaden verbucht werden, also eine allgemeine Unkostenquote gar nicht belasten. Man garantiert ihnen aber von Staats wegen sogar noch eine

Schwankungsrücklage von weiteren 5 %, die bisher noch niemals zum Ausgleich von Schwankungen herangezogen wurde, also als Gewinn gebucht werden konnte. Diese auf Grund der Initiative der Kfz.-Versicherer geschaffene staatliche Garantie muß unbedingt als zu viel des Guten erscheinen, was auch nicht dadurch eliminiert werden kann, daß die Prämienrückgewähr einen Ausgleich schafft. Außerdem werden von der Prämienrückgewähr, — wie bereits gesagt — keinesfalls alle Risiken, sondern nur die schadensfrei verlaufenden berücksichtigt. Schließlich wird den Versicherern auch noch eine offizielle Gewinnquote von 5 % zugebilligt, wobei das staatliche Zugeständnis zu diesem Gewinn sich aus der Tatsache rechtfertigt, daß der Staat selbst eine maßgebliche Einflußnahme auf die Prämiengestaltung ausübt.

Man sollte aber den Kfz.-Versicherern die dargelegten Bedenken und die sich aus der Weiterverfolgung einer solchen Politik ergebenden Gefahren ganz offen vor Augen halten. Ein staatlich garantierter Gewinn, der auch noch konjunkturelle Schwankungen ausreichend berücksichtigt, ist im allgemeinen im freien Wirtschaftsleben nicht üblich. Wer sich in dieser Beziehung mit seinen Forderungen zu weit in die Arme der staatlichen Allmacht begibt, kann bei der heutigen Zeitströmung — Kollektivismus, Syndikalismus oder langsame progressive kalte Verstaatlichung, ganz gleich, welche Methode Anwendung findet — dieser Sicherheitsneurose unterliegen und seine letzte Selbständigkeit und Existenzberechtigung verlieren.

In einem „Freiheit und Ordnung“ betitelten Aufsatz schreibt Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard u. a.:

„Haben wir nicht den Mut zu freiem Wettbewerb, freiem Markt und freiem Preis, dann sollten wir wenigstens den Mut haben, den Bankrott der menschlichen Freiheit des Unternehmers und des Verbrauchers anzusagen. Wenn sich die Persönlichkeit gegenüber dem Kollektiv nicht mehr durchsetzen kann oder nicht mehr durchsetzen will, wenn der Schrei nach Sicherheit das Verlangen nach Freiheit übertönt, wenn in Bezug auf die materielle Existenz das Sich-bewahren-wollen nicht mehr auf dem Sich-bewahren-wollen beruht, dann wird sich zum Unheil und zum Schaden des Volkes die freie Unternehmungswirtschaft gegenüber der drohenden Gefahr des Kollektivismus und Syndikalismus nicht mehr behaupten können.“

Erhard unterstellt hier ganz klar den Wettbewerb dem Begriff der Ordnung, der nicht etwa so eng auszulegen ist, daß nur eine privatwirtschaftliche oder staatliche Preisreglementierung darunter verstanden werden kann.

Der Sinn dieser gesamten Ausführungen kann und soll nicht in einer bloßen negativen Kritik gesehen werden, sondern in dem Bestreben, die Kfz.-Versicherer zum Nachdenken über die Weiterentwicklung ihrer Versicherungspolitik zu veranlassen. Der staatliche Dirigismus ganz allgemein und auf dem Gebiet der Kfz.-Versicherung speziell trägt, insbesondere bei stets Schwankungen unterworfenen politischen Verhältnissen, die große Gefahr eines laufend sich verstärkenden staatlichen Interesses in sich, nicht derjenigen Stellen, die im Augenblick die diesbezüglichen preisrechtlichen Maßnahmen gestalten, sondern der politischen Instanzen, deren Ausdehnungsbestreben in ständigem Wachsen begriffen ist und dem gerade auch im Geiste der Erhardschen Deduktionen energisch Einhalt geboten werden sollte.

Wenn die Kfz.-Versicherer sich in erster Linie als Erwiderung auf diese Vorhaltungen auf die Prämienrückvergütungsregelung berufen werden, so ist bereits

ausgeführt, daß von dieser zunächst nur die schadensfrei verlaufenden Risiken betroffen werden. Diese Schadensfreiheit ist aber bei dem in der Kfz-Haftpflichtversicherung geltenden Gefährdungsprinzip nicht gleichbedeutend mit der Freiheit von jedem Verschulden im Schadensfall. Die Kfz-Haftpflichtversicherung muß u. a. auch eintreten, wenn den Versicherten nachweisbar kein Verschulden trifft. Er ist aber dann trotzdem von der Prämienrückvergütung ausgeschlossen. Außerdem hängt die Frage der Rückvergütung vom jeweiligen Schadensverlauf und der Unkostengestaltung bei der einzelnen Versicherungsgesellschaft selbst ab, so daß viele Unbekannte eine negative Einwirkungsmöglichkeit auf diese Regelung haben.

Bei der Prämienrückvergütungsregelung ist außerdem nunmehr für die Haftpflicht-, Kasko-Versicherung und andere Kfz-Versicherungssparten ein einziger Gewinnverband zur Berechnung der Prämienrückgewähr geschaffen worden, bei dem vor allem auch alle Ueberschüsse aus der Zwangshaftpflichtversicherung; der jeder Kfz-Halter unterliegt, mit zur Deckung einer evtl. Unterbilanz bei der Kasko-Versicherung verwendet werden dürfen. Sicherlich spart ein einziger Gewinnverband gegenüber mehreren Verbänden gewisse Verwaltungskosten. Da die Statistiken bei den einzelnen Gesellschaften vermutlich aber ohnehin getrennt nach Haftpflicht-, Kasko- und anderen Kfz-Schäden aufgemacht werden, dürften diese Ersparnisse nicht so erheblich sein, daß sie die Unbilligkeiten bei einem einzigen Gewinnverband für alle Zwangshaftpflichtversicherten aufwiegen könnten. Die Regelung der Prämienrückgewähr ist also auch heute noch nicht befriedigend, wenn es auch immer schwierig bleiben wird, hierbei alle Gesichtspunkte vollauf zu berücksichtigen. Es muß nur versucht werden, den für alle Beteiligten günstigsten Effekt zu erzielen.

Bezeichnend ist, um mit einem Hinweis auf die Regelung in den USA abzuschließen, daß dort schon die geplante Einführung des Haftpflichtversicherungszwangs, außer im Staate Massachusetts, wo ein solcher Zwang bereits besteht, auf die allergrößten Schwierigkeiten stößt. Von den Gegnern des Versicherungszwangs wird hier u. a. eingewendet, daß das zwangsweise Vorhandensein eines solchen Versicherungsschutzes dem Fahrer ein falsches Gefühl von Sicherheit gebe, da er auf jeden Fall gegen alle Schäden versichert sei. Dem wäre allerdings entgegenzuhalten, daß es zahlreiche Schäden gibt, die auch von der weitgehenden Haftpflichtversicherung nicht erfaßt werden dürften. Die Versicherungsagentenvereinigung von USA kommt aber mit denselben triftigen Gegenargumenten, die bereits oben in den warnenden Ausführungen an die Kfz-Versicherer dargelegt wurden, daß nämlich — selbst in Amerika — eine übermäßige Anlehnung an den Staat Sozialisierungspläne für diese Zwangsversicherung geradezu heraufbeschwöre. Derartige Gefahren werden bereits in der bloßen Einführung des Haftpflichtversicherungszwangs gesehen. Die breite Masse der Kfz-Halter in den USA scheint noch so beschränkenden Sicherheitsmaßnahmen zur Besserung der Verkehrsordnung den Vorzug gegenüber der Einführung des Versicherungszwangs bei der Haftpflichtversicherung zu geben, die im übrigen auch in den USA wie bei uns von der großen Mehrheit der Kfz-Halter auch ohne Zwang anerkannt wird. Der ehemalige Präsidentschaftskandidat Dewey ist ein starker Vorkämpfer für den Gedanken des Haftpflichtversicherungszwangs in den USA.



## Am Kreuzweg der Verkehrspolitik:

### „Gemeinwirtschaft“ oder „Marktwirtschaft“ im Verkehrswesen?

Von Dr. P. Helfrich, München

#### I. Betriebswirtschaftliche Bedingungen und volkswirtschaftliche Wirkungen des inneren Lastenausgleichs im Tarifsysteem der Bahn.

Je nach Bauzeit war die Eisenbahn durch 50 bis 100 Jahre für viele Gegenden und Orte der fast ausschließliche Träger des überörtlichen Güter- und Personenverkehrs. Wie bei anderen großen fixkostenorientierten Unternehmen beruhte die Tarifierung ihrer Verkehrsdienste auf einer Gesamtkostenrechnung. Mit dem Ziele der bestmöglichen Auslastung hat die Eisenbahn nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern seit Jahrzehnten ihre Tarife nach dem Grundsatz der Belastbarkeit der Güter und Transporte differenziert. Sie hat so den Transportmarkt gütermäßig gespalten und Transportnachfrage auch bei Gütern und für Entfernungen geweckt, die bislang für eine Beförderung nicht in Frage kamen. Andererseits hat sie die Tarife ohne Rücksicht auf die leistungsindividuellen Einzelkosten (z. B. Auslastung der Strecken) gleich hoch angesetzt und so den Transportmarkt geographisch vereinheitlicht. Vor allem die Gleichheit der Tarife führte zu einem internen Lastenausgleich, indem die Ueberschüsse dicht befahrener und daher ertragreicher Strecken zur Deckung des Defizits wenig ausgelasteter und unrentabler Strecken herangezogen wurden. Dies und nichts anderes ist der durchaus eigenwirtschaftliche Kern des viel umstrittenen „gemeinwirtschaftlichen“ Tarifes. Vor allem die subventionistische Tendenz, aus der die staatliche Wirtschafts- und Verkehrspolitik sich hauptsächlich des Mittels der Tariffdifferenzierung (Tarifermäßigung) bediente, gab dem Begriff später seine schillernde Bedeutung. Erst mit der Zeit wurden auch die günstigen volkswirtschaftlichen Wirkungen allgemein anerkannt.

Beides, Marktspaltung und Marktvereinheitlichung, hat der Ballung bedeutender Zweige der verarbeitenden Industrie entgegengewirkt und ihre Verteilung im Raum begünstigt. Schon in einer Zeit, in der noch sonstige Ausgleichsmöglichkeiten (niedriger Lebensstandard, niedrigere Löhne, geringere Steuern) vorhanden waren, hat die Eisenbahn so die Dezentralisation der Industrie und der Wirtschaft überhaupt gefördert. Im Bundesgebiet sind diese Ausgleichsmöglichkeiten heute zum größten Teil weggefallen, wenn nicht in ihr Gegenteil verkehrt. Außerdem machen die bekannten Kriegsfolgen, vor allem die Zonentrennung und die immer noch starke Belegung der wirtschaftsschwachen Ostgebiete der Bundesrepublik mit Flüchtlingen, mit der Ausbreitung des Käufermarktes und Verschärfung des Wettbewerbs eine ausgleichende Tarifpolitik nötiger als je zuvor. Das Gewicht dieser Feststellung wird auch nicht dadurch beeinträchtigt, daß die Summe der Frachtkosten neuerdings von der Höhe der Steuerlast weit in den Schatten gestellt wird.

## II. Bedeutet das Ende des Eisenbahnmonopols auch das Ende des Lastenausgleichs im Verkehr?

Es gibt nur wenige, welche den betriebswirtschaftlichen Kern der gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik und Verkehrsbedienung bestreiten, und die Stimmen, die etwa ihre wertvollen Wirkungen für die Allgemeinwirtschaft in Abrede stellen oder verkleinern, sind ganz vereinzelt. Aber nahezu einhellig ist die Auffassung, daß die beschriebene Tarifpolitik an das Monopol der Eisenbahn gebunden gewesen sei und mit dem Ende des Monopols ihre wesentliche Voraussetzung verloren habe.

Seit dem ersten Weltkrieg hat sich im Landverkehr von Jahr zu Jahr mehr der Kraftwagen entwickelt. Von der Eisenbahn zunächst sozusagen über die Schulter angesehen, erfaßt er nach letzten Repräsentativerhebungen mindestens 21 % der tonnenkilometrischen Leistungen des gesamten überörtlichen Verkehrs, während die Eisenbahn von ca. 75 % in 1938 auf 56 % in 1952 abgesunken ist. Sicher ist in dem Anteil des Kraftwagens ein erhebliches Maß an Zubringer- und Verteilerverkehr (im Verhältnis zur Eisenbahn und Binnenschifffahrt) und auch ein nicht unbedeutender Prozentsatz von Neuverkehr enthalten, der ohne Kraftwagen gar nicht zustande gekommen wäre. Doch die 1200 Millionen wirkliche und fiktive Einnahmen des Güterfernverkehrs (gewerblicher und Werkverkehr) dürften zu mindestens 70 % auf Verkehrsleistungen entfallen, die hätte der Kraftwagen sich nicht in diesem Maße entwickelt, die vorhandene Kapazität der Bahn auslasten würden. Von einer Verkehrskrise im heutigen Sinn könnte dann gar keine Rede sein, noch weniger von einem „Verkehrschaos“.

Der ungeahnten Entwicklung des modernen Straßenverkehrs haben Momente Vorschub geleistet, die im Wesen der neuen Technik dieses Verkehrs lagen, aber auch solche, die ihn von außen begünstigten. Von diesen wird weiter unten noch zu handeln sein, jene beruhen vor allem darauf, daß die individuelle Dispositionsfähigkeit des Kraftwagens von keinem anderen Verkehrsmittel übertroffen wird. Er allein ist imstande, den feinsten Verästelungen der Landverkehrswege zu folgen. Er bringt die Waren von Haus zu Haus; er spart große Verpackungskosten und aufwendige, der Ware oft abträgliche Umladungen, verbürgt den besten Kundendienst und verbindet damit die Möglichkeiten der Werbung, des Inkassos usw. Das Zeitalter des Motors, so schließt man daraus und aus seinem unaufhaltsam wachsenden Verkehrsanteil, hat dasjenige der Eisenbahn abgelöst. Auch in der Verkehrs- und Tarifpolitik müssen sich die Folgen niederschlagen. Die Eisenbahn wird auf absehbare Zeit zwar für wichtige Verkehrsdienste (insbesondere Massengut und Ferntransporte) unentbehrlich bleiben; sie und ihre Kunden werden sich aber — dies ist eine weit verbreitete Meinung — damit abzufinden haben, daß auch die Art ihrer Verkehrsbedienung und insbesondere ihr Tarifsystem durch eine dem „technischen Fortschritt“ des Kraftwagens angepaßte Verkehrs- und Tarifpolitik abgelöst wird. Die Individualleistung des Kraftwagens müsse auch die Kostenrechnung des Verkehrs revolutionieren. An die Stelle der globalen und „kostenfernen“ Ausgleichsrechnung der bisherigen Bahn trete nunmehr die „kostenechtere“, mehr auf die Einzelleistung abgestellte Kalkulation des Kraftwagens. Sie erst ermögliche eine „marktwirtschaftliche Orientierung“ des Verfrachters bzw. Frachtzählers und ihr habe sich daher auch die Schiene zu bequemen. Tatsächlich ist die Bahn bereits auf dem besten Wege dazu, indem sie z. B. die Wertstaffel, die 1923 noch eine Spannung zwischen den Eckklassen A und G von 100:26 aufwies, unter dem Druck der Kraftwagenkonkurrenz in verschiedenen Etappen — die letzte am 1. August 1953 — auf 100:56 zusammen-

gedrückt, damit die Massengüter unverhältnismäßig belastet, hingegen die Fertigfabrikate ohne Rücksicht auf ihre im Schnitt wesentlich stärkere Verteuerung unverhältnismäßig entlastet hat. Die Indices der beiden Eckklassen A und G verhalten sich demgemäß seit dem 1. August 1953 wie 141:235 bei 200 km und wie 131:203,4 bei 800 km gegenüber 100 für A und G vor dem Kriege. Die Zahlen beweisen, wie sehr sich die Bahn bezüglich der horizontalen Spanne bereits von dem alten Grundsatz, die Tarife nach der Tragfähigkeit der Transportgüter zu bemessen, entfernt und unter dem Druck des Wettbewerbs die Ausgleichsrechnung eingeschränkt hat. Die Anhänger der marktwirtschaftlichen Orientierung im Verkehrswesen lassen sich dadurch in der Forderung ermutigen, daß eine, den jeweiligen Selbstkosten der Einzelleistung näher kommende Tarifbildung weithin an die Stelle der bisherigen Ausgleichsrechnung treten könne. Ohne viel sonstige Lenkungsmaßnahmen ließe sich dann nicht nur die von allen gewünschte Arbeitsteilung im Verkehrswesen auf die den verschiedenen Verkehrsmitteln adäquaten Leistungen erzielen, sondern werde auch ein Maß des Wettbewerbs aufrechterhalten oder neu eingeführt, das im Verkehr ähnliche Antriebskräfte freimachen werde wie in der übrigen Wirtschaft. So will der Bundesverband der Deutschen Industrie in seiner letzten Denkschrift „Schiene und Straße“ die Verkehrskrise „nicht durch noch mehr Lenkung“ beheben, sondern vielmehr durch eine „stärkere marktwirtschaftliche Zielsetzung“.<sup>1)</sup> Und in Aufsätzen der Wirtschaftspresse wird davon gesprochen, daß das „nach vage umschriebenen Prinzipien der allgemeinen Wohlfahrt ausgerichtete Tarifsystern“ aufgegeben und die Gleichheit der Startbedingungen namentlich dadurch herbeigeführt werden müsse, daß der Bahn ähnliche Freiheiten in der Verkehrsbedienung zugestanden werden wie dem Kraftwagen. Bei der Auseinandersetzung der „zwei verkehrspolitischen Welten“ sei der freiheitlichen Richtung der Vorzug zu geben. Von einem Repräsentanten der Bundesbahn stammt der Begriff „orthodoxe Tariflehre“ zur Bezeichnung der Grundsätze der bisherigen Tarifpolitik und die verkehrspolitischen Forderungen der Deutschen Bundesbahn (November 1953) schließen mit der Feststellung, daß die Deutsche Bundesbahn „unter Einengung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben größere Freiheiten in kaufmännischer Hinsicht, insbesondere Lockerung des Tarifzwanges, für sich in Anspruch nehmen muß, falls die von ihr geforderten Maßnahmen nicht oder nur teilweise durchgeführt werden sollten.“

So meinen viele „intra et extra muros“. Und nicht nur die „Kinder, sie hören es gerne“, scheint es doch so schön in das Konzept der vielfältig gepriesenen Marktwirtschaft und der Befreiung von dirigistischen Fesseln zu passen, die auf dem Gebiet der produzierenden Wirtschaft in den vergangenen fünf Jahren so große und unleugbare Erfolge aufzuweisen hatte. Interessanterweise stimmen die Organisationen des Kraftverkehrs in diesen Chor nicht ein. Gerade von dort wurden in letzter Zeit, aus welchen Gründen auch immer, die Stimmen vernemlicher, daß nicht nur die Eisenbahn das gemeinwirtschaftliche Tarifsystern beizubehalten habe, sondern daß sich der Kraftwagen für kräftig genug halte, an der gemein-

<sup>1)</sup> In einer 1951 erschienenen Denkschrift „Zur Verkehrskrise“ hatte der gleiche Bundesverband noch die Beendigung des „bisherigen unfruchtbaren Wettbewerbskampfes zwischen Schiene und Straße“ und die „Zusammenführung der beiden streitenden Teile zu enger betrieblicher Zusammenarbeit bei fairem Leistungswettbewerb“ angeregt. Dabei sollten die Bindungen und vor allem die Kalkulationsweise der Bundesbahn soweit wie möglich auch vom Kraftwagen übernommen werden, für den zu diesem Zwecke eine straffe Organisation der Selbstverwaltung mit einer Ausgleichskasse oder noch besser einer Poolung der Frachten gewünscht worden war.

wirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch Uebernahme entsprechender Bindungen beteiligt zu werden. Von den großen Organisationen der Wirtschaft haben der Deutsche Industrie- und Handelstag und seine Sprecher sich noch in letzten Verlautbarungen zu der Notwendigkeit bekannt, das überkommene Verkehrssystem beizubehalten und den Kraftwagen entsprechend einzuordnen.

### III. „Liberalisierte Gemeinwirtschaftlichkeit“.

Auch von den meisten Anwälten einer „Liberalisierung“ des Verkehrswesens wird dabei immerhin zugegeben, daß sich der Verkehr „in vielen seiner Zweige nicht für eine rein konkurrenzwirtschaftliche Ordnung eignet“.<sup>3)</sup> Es geht ihnen in der Regel nur um eine betontere marktwirtschaftliche Orientierung, etwa im Sinne einer „kostenechteren“ Tarifbildung, wie sie z. B. in der Denkschrift des Bundesverbandes der Industrie gefordert wird. Dieser Zielsetzung werden aber in der gleichen Denkschrift Grenzen gezogen insoweit, als Tarifzwang und Gleichheit des Tarifs auf allen Strecken bestehen bleiben sollen, da sie „dem Bedürfnis der verladenen Wirtschaft entsprechen“. Mit dem Bundesverband der Industrie findet sich eine frühere Veröffentlichung eines ungenannten Verfassers über „Wirtschaftlichkeit des Binnenverkehrs“ (Wirtschaftsdienst September 1953) unter dem Stichwort „Liberalisierte Gemeinwirtschaftlichkeit“ mehr oder weniger mit einer weitgehenden Aufgabe der Wertstaffel ab, hält aber ebenso die Einheitlichkeit des Tarifs auf allen Strecken in absehbarer Zeit für unaufgebbar. Diese Gleichheit des Tarifs ohne Rücksicht auf die Auslastung der Strecke ist ein ganz wesentliches, wenn nicht das wichtigste Element der Ausgleichsrechnung und damit der sogenannten Gemeinwirtschaftlichkeit. Von den gut frequentierten Strecken, deren Tarife bei kostennaher Festsetzung sehr viel niedriger gehalten werden könnten, werden die mageren Relationen gespeist, so daß sie in vielen Fällen nicht einmal die Selbstkosten einzubringen brauchen. Die Frage ist nur, ob es bei dieser halben Liberalisierung oder halben Ausgleichsrechnung sein Bewenden haben kann. Der Wettbewerb wird damit ja nicht entspannt; nur werden sich die Brennpunkte des Wettbewerbs viel mehr, als dies bis heute in Erscheinung trat, von den Transporten der sogenannten Edeltüter in den höheren Tarifklassen zu dem ausgesprochenen Knotenpunktverkehr verschieben, bei dem die Tarifklasse im Hinblick auf die stetige und sichere Auslastung keine entscheidende Rolle spielt. Der kleinere Nutzen muß durch größeren Umsatz wettgemacht werden. Der Einbruch des Kraftwagens gerade in die Relationen wird verstärkt werden, die bisher infolge der Tarifgleichheit so viel zur Ausgleichskasse der Bahn beigetragen haben. Die Statistik des Güterfernverkehrs bestätigt diese Entwicklung in vollem Umfang. Wenn schon Wettbewerb und wenn schon Kostenechtheit der Tarife, dann kann dieser Grundsatz vor dem Prinzip der Tarifgleichheit und dem § 6 EVO auf die Dauer nicht Halt machen und die Bahn wird nach ähnlichen Abwehrmitteln Ausschau halten müssen, wie sie in Frankreich durch die Fächerung der Tarife nach der Frequenz der Strecke (niedrigere Tarife bei höherer Frequenz) schon vor zwei Jahren eingeführt wurden.

In diesen Zusammenhang gehört noch eine Anmerkung über die von den Befürwortern eines „gemäßigten“ Wettbewerbs so hoch eingeschätzten Möglichkeiten, auf dem Wege über die Tarifpolitik und zwar in der Hauptsache durch eine „kostenechtere“ Tarifbildung den Verkehr auf die jeweils bestgeeigneten Ver-

<sup>3)</sup> „Zwei verkehrspolitische Welten“ von Dr. W. Hamn,  
„Frankfurter Allgemeine Zeitung“ Nr. 2 vom 4. Januar 1954.

kehrsmittel hinzulenken. Alle Vorschläge dieser Art sind einseitig; denn sie gehen an der Auslastungsfrage vorbei. Schon das Zuviel an Konzessionen hat den Güterfernverkehr veranlaßt, seinen Verdienst zunehmend in niederen Tariffklassen zu suchen, dafür aber häufiger und mit höherer Auslastung (wenn nicht Ueberlastung) zu fahren. Auch wenn beispielsweise die Tarife des Bezirksverkehrs (bis 150 km) angehoben würden, so wäre damit noch nicht gesagt, daß deswegen die Einnahmen des Kraftwagens ansteigen müßten. Infolge einer Verringerung der Verkehrsnachfrage kann durchaus die gegenteilige Wirkung eintreten. Der Güterfernverkehr kann also noch mehr in die Beförderung von Massengut auf dicht befahrenen Fernstrecken getrieben werden, auch wenn es gelänge, die Massenguttarife der Bahn zu ermäßigen. Will man wirklich „ordnen“, so kommt man um die Beobachtung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage auf dem Verkehrsmarkt und um vorübergehende Eingriffe nicht herum, mit denen die verzerrten Proportionen wieder zurechtgerückt werden. Statt dessen nur die Preise zu manipulieren und dem Wettbewerb sonst freien Lauf zu lassen, noch dazu unter völlig ungleichen Bedingungen, muß neue Verzerrungen hervorrufen. Röpkes sarkastisches Wort zur Kritik einer „gemäßigten“ Planwirtschaft gilt umgekehrt für Halbheiten im Wettbewerb: „Es gibt kein bißchen Schwangerschaft.“ Man kann nicht „kostennahe“ Tarife auf einem wettbewerbsorientierten Verkehrsmarkte einführen, ohne die bisherige Ausgleichsrechnung der Bahn nach und nach ganz aufzugeben mit all den Folgen, von denen oben die Rede war.

#### IV. Ersatz der Ausgleichsrechnung durch Ausgleichskassen des Staates oder der Wirtschaft?

Die Unentwegten wenden hier ein, daß der Staat die volkswirtschaftlich nachteiligen Konsequenzen einer Aufgabe der gemeinwirtschaftlichen Ausgleichsrechnung und der entsprechenden Tarifpolitik durch Notstandsmaßnahmen, Subventionen usw. abzufangen habe. „Das marktwirtschaftliche Prinzip“, so schreibt ein Verfechter dieser Auffassung,<sup>3)</sup> „könnte die Arbeitsteilung unter den Verkehrsmitteln dem kostenechten Güter- und Personentarif überlassen, müßte aber sämtliche als unentbehrlich angesehene gemeinwirtschaftliche Lasten von der Betriebs- und Beförderungspflicht bis zu Preisermäßigungen für bestimmte Wirtschaftsgruppen oder Gebiete dem öffentlichen Haushalt aufbürden.“ Ein Sachwalter der Binnenschiffahrt stellt in einem Aufsatz „Das Dilemma der deutschen Verkehrspolitik“<sup>4)</sup> die pointierte Frage: „Was ist volkswirtschaftlich richtig: versteckt oder verschleiert Subventionen über Eisenbahntarife oder offen und ehrlich über Gelder des Bundeshaushaltes bereitzustellen, wenn es gilt, aus übergeordneten Gründen wirtschaftsschwachen oder peripher gelegenen Gebieten Unterstützung zuteil werden zu lassen?“ Daß auch eine neoliberale Wirtschaftsverfassung dem Staat die Verpflichtung auferlegt, wirtschaftlichen und sozialen Erosionen zu begegnen, hat an dem Beispiel Oberfrankens der eben zitierte Röpke bestätigt. U. a. sind die Frachthilfe Ostbayern und das Grenzlandförderungsprogramm des Bundes Beweise, daß der Staat diese Verpflichtung anerkennt. Doch hier handelt es sich um gebietlich sehr begrenzte Maßnahmen aus Anlaß politisch begründeter Notstände (Zonentrennung), bei denen in einem Falle (Frachthilfe Ostbayern) 2,6 Mio DM und im anderen (Frachthilfe für die östlichen Grenzgebiete) insgesamt 20 Mio DM jährlich eingesetzt werden oder noch

<sup>3)</sup> „Der wunde Punkt der Verkehrspolitik“ in Nr. 50 „Deutsche Zeitung“ vom 24. 6. 1953.

<sup>4)</sup> Dr. Franz Schroeiff in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ Dezember 1953.

werden sollen. Wer bei einer Aufgabe des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems mit entsprechenden Beihilfen aus dem Staatshaushalt mit ähnlichen Größenordnungen rechnen sollte, würde sich über die Höhe der in Betracht kommenden Summen sowie die Umständlichkeit und Kostspieligkeit des damit verbundenen „Dirigismus“ Illusionen hingeben. Wie sich aus einem Vergleich der Durchschnittseinnahmen im Güterverkehr je Betriebskilometer in den einzelnen Direktionsbezirken ergibt, sind es Hunderte von Millionen, die jetzt noch im Wege der Gesamtkostenrechnung für die Unterhaltung und den Betrieb des Eisenbahnverkehrs in verkehrsschwachen Gebieten aus den Ueberschüssen der verkehrstarken Ballungsräume abgezweigt werden. Es ist ganz ausgeschlossen, daß jemals ein Finanzminister auch nur die Hälfte dieser Beträge zusichern und außerdem noch den zusätzlichen Verwaltungsaufwand finanzieren könnte.

Ebensowenig ist daran zu denken, den Ausgleich allgemein durch Umlegung innerhalb einzelner Industriezweige oder Verfrachtergruppen herbeizuführen. Bei der Ausgleichsabgabe für Walzwerkserzeugnisse handelt es sich um einen Sonderfall, indem ein Ersatz für den Verlust früherer Frachtbasen geschaffen werden mußte. Bei Getreide und Zucker handelt es sich um marktordnungsähnliche Regelungen im Bereich der Ernährungswirtschaft: Bei Getreide werden damit u. a. die Preise von Import- und Binnenware angeglichen; bei Zucker wird mittels eines Festpreises der Zuckerrübenanbau gefördert. Schon rechtlich dürfte eine Verallgemeinerung derartiger Ausgleichsverfahren auf unüberwindliche Hemmungen stoßen. Wer staatliche Zuschüsse oder eine Umlegung innerhalb einzelner Wirtschaftszweige gar mit der Begründung anstrebt, daß marktwirtschaftliche Grundsätze im Verkehrswesen stärker anzuwenden seien, würde eine Liberalisierung des Verkehrs mit staatlichen Subventionen oder ausgesprochenen Kartellbindungen erkaufen. Man wird schwerlich behaupten können, daß auf diese Weise die Prinzipien der Marktwirtschaft mehr zur Geltung kommen.

#### V. Auch der Kraftverkehr tendiert zur Ausgleichsrechnung.

Also auch die Alternative: Ausgleich über die Tarifpolitik oder über die Staatskasse oder über Verfrachterumlagen? entbehrt der realen Voraussetzungen. Dieser Ausweg in die Marktwirtschaft des Verkehrs ist versperrt. Auch könnte stutzig machen, daß der Teufel des gemeinwirtschaftlichen Tarifs mit dem Beelzebub staatlicher Subventionen ausgetrieben werden müßte. Vielleicht darf ferner daran erinnert werden, daß die Eisenbahnen ihre Ausgleichsrechnung unbeanstandet, je mit betonter Staatshilfe in der Blütezeit des wirtschaftlichen Liberalismus entwickelt und ausgebaut haben. Sollte sie sich am Ende doch mit marktwirtschaftlichen Grundsätzen vereinbaren lassen und müßte daher nur der Kraftwagen, soweit er öffentliche, d. h. sich der Allgemeinheit anbietende Verkehrsdienste leistet, mit geeigneten Maßnahmen in diese ausgleichende Gesamtkostenrechnung einbezogen werden?

Viele mögen geneigt sein, diese Frage allein deshalb zu bejahen, weil die bestentwickelte Marktwirtschaft um die Jahrhundertwende mit diesem System hervorragend gefahren ist und es mehr und mehr als ein Mittel der Förderung ihrer Integrationsbemühungen, zum mindesten im nationalen Bereich, schätzen lernte. Dieser nationale Bereich stellt neuerdings infolge der Zonentrennung und der einseitigen Verlagerung des wirtschaftlichen Schwergewichts noch höhere Anforderungen dieser Art. Wissenschaft und Praxis haben in wiederholten Verlaut-

barungen die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Nachteile einer zentralisierenden Ballung erkannt und unterstrichen.

Beschränkt man sich auf diese „exogene“ Begründung, ist indessen der Vorwurf zu gewärtigen, man mache sich die Antwort auf die Ausgangsfrage zu leicht. Der Kraftwagen werde bei einer solchen Operation vergewaltigt. Eine Ausgleichsrechnung sei seinem Wesen zuwider, er büße seine besten Eigenschaften ein und die Wiederherstellung einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsordnung werde daher wohl zu teuer bezahlt. Wie steht es damit? Der Verfasser wagt die Behauptung, daß derartige oft gehörte Einwendungen auf Erfahrungen eines Uebergangs- und Zwischenzustandes beruhen und einer kritischen Prüfung nicht standhalten. In der Tat bestehen bei genauem Zusehen zwischen der Kalkulationsweise der Bahn und der des Kraftwagens keine grundsätzlichen, sondern nur graduelle Unterschiede. Beide Verkehrsmittel müssen danach streben, ihre Kosten je Einzelleistung durch optimale Auslastung möglichst herabzudrücken, anders ausgedrückt: sich der Belastbarkeit der Transportgüter möglichst anzupassen, um die Einzelleistung relativ preiswert anbieten zu können und so eine hohe Auslastung zu erzielen. Daran ändert grundsätzlich auch das Vorhandensein eines Wettbewerbsverhältnisses nichts. Dieses verringert zweifellos die Möglichkeiten des inneren Ausgleiches und damit der Anpassung an die differenzierte Belastbarkeit, weil gerade die einträglicheren Transportleistungen am meisten dem Wettbewerb ausgesetzt sind und weil dem Kraftwagen ebenso bei der Bedienung verkehrsstarker, d. h. relativ auslastungssicherer Verkehrsbeziehungen höhere Gewinne winken. Im Grunde aber unterliegt der Kraftverkehr der Tendenz der Erfassung des Grenzinteresses und damit des Frachtausgleichs aus eigenwirtschaftlichen Rücksichten nicht anders wie der Eisenbahnverkehr, nur daß es infolge seiner Aufsplitterung auf zahlreiche Einzelunternehmer sehr viel länger braucht, bis diese Tendenz allgemeiner und spürbarer in Erscheinung tritt. Sie ist aber heute schon nicht nur im Omnibuslinienverkehr, sondern auch im Güterkraftverkehr am Werke. Im Liniendienst der Personenbeförderung wird der Berufsverkehr aus den Erträgen des Normalverkehrs billiger bedient. Im Güterkraftverkehr werden nach amerikanischen Erfahrungen entsprechend der Belastbarkeit differenzierte Tarife auch dann bestehen bleiben, wenn die Bindung an die Tarife der Eisenbahn einmal aufgehoben werden sollte, so wie jetzt schon nur der Auslastung wegen für die Rückfahrt sehr verbilligte Transportleistungen angeboten werden. Wie oben Seite 41 schon vermerkt wurde, scheut man neuerdings auch in Kreisen des Güterkraftverkehrs und der Kraftverkehrsspedition vor der Uebernahme der Beförderungspflicht und des Tarifzwanges nicht mehr zurück, was die Möglichkeit eines internen Kostenausgleichs voraussetzt.

Aber auch die Sorge, daß mit der Anerkennung und Verallgemeinerung einer solchen Kalkulationsweise und einer entsprechenden, auf ein Unternehmerkartell zu steuernden Verkehrsordnung die arteigenen Vorzüge des Kraftwagens verloren gingen, läßt sich kaum begründen. Der Hauptvorteil des Kraftwagens ist der Haus-Haus-Verkehr ohne Umladung; warum sollte dieser durch Einführung eines Frachtausgleichs und durch planmäßige Verkehrsbedienung beeinträchtigt werden? Hätte sich sonst etwa ein Stückgutlinienverkehr auf der Straße entwickeln können, der in dem neuen Güterkraftverkehrsgesetz eine Rechtsgrundlage gefunden hat. Und es hieße den Kraftwagen doch wohl erheblich unterschätzen, wollte man das „Wildern“ im Sinne des bisherigen Kampfes um den Kunden als eine wesentliche Erscheinungsform des ihm eigenen „technischen Fortschrittes“ be-

zeichnen. Im Gegenteil: Z. B. seine so häufig festzustellende Unberechenbarkeit oder sein unangemeldetes Eintreffen auf den Fabrikhöfen, noch dazu oft außerhalb der normalen Geschäftszeit, wird von den Verladern als erhebliche Last und als ein Nachteil gegenüber der Bahn empfunden.

Daß eine straffe Organisation des Kraftwagens, der er zur wirksamen Anwendung einer Ausgleichsrechnung schon im eigensten Interesse dringendst bedarf, weder zum Nachteil der Unternehmer noch dem der Verfrachter ausschlagen muß, hat auch das Wirken des Reichskraftwagenbetriebsverbandes von 1935 bis 1939 bewiesen. Im Hinblick auf mittelständische Argumente, die neuerdings in solchem Zusammenhang in die Debatte um die Ueberwindung der Verkehrskrise geworfen werden, verdient ferner festgehalten zu werden, daß der RKB bei seiner Fürsorge um den Trampfahrer die Existenz des mittelständischen Kleinunternehmers eher gefördert als beeinträchtigt hat. Mit der Bildung eines Reservefonds zur Unterstützung unrentabler Verkehrsdienste hatte der RKB im übrigen den Grundstock für einen internen Verkehrslastenausgleich gelegt. Es ist wahrscheinlich, daß die organisatorischen Vorkehrungen für einen solchen Ausgleich in dieser oder einer anderen Form bei Fortbestehen des RKB aus den oben genannten Gründen noch weiter entwickelt worden wären. Gerade der Flächenverkehr, d. i. der Verkehr abseits der Knotenpunkte und ihrer gut frequentierten Zwischenstrecken, kann, da er je Einzelleistung nicht nur wegen der geringeren Auslastung, sondern oft auch wegen der Geländeverhältnisse wesentlich mehr Aufwendungen erfordert als der Streckenverkehr zwischen den Knoten, nur mit Hilfe einer derartigen Organisation, die sich der Bahn als Partner anbietet, und im Wege eines derart zu realisierenden Lastenausgleichs preiswert bedient werden; die Vorzüge des Kraftwagens können nur auf diese Weise volks- und betriebswirtschaftlich voll nutzbar gemacht werden. Und wer die Ablösung unrentabler Nebenbahnstrecken durch den Kraftverkehr anstrebt, muß, da dieser, wenn schon weniger aufwendig, aber deswegen häufig noch keineswegs rentabel arbeiten konnte, den internen Ausgleich beim entsprechend organisierten Kraftverkehr voraussetzen, sofern die Bahn nicht die nötigen Zuschüsse übernimmt oder übernehmen kann.

Schließlich vermag man sich die Zusammenarbeit von Bahn und Kraftwagen als beste Frucht einer neuen Verkehrsordnung und Arbeitsteilung (z. B. die wichtige Durchrechnung der Tarife für eine durchgehende Beförderung auf Schiene und Straße) nur unter der Voraussetzung vorzustellen, daß der gewerbliche Kraftwagen zu einer straffen Organisation der Selbstverwaltung zusammengefaßt wird, die ihm ähnliche Ausgleichsmöglichkeiten bietet, wie sie im Bahnverkehr nutzbar gemacht werden. Es wäre Schwarz-Weiß-Malerei, zu behaupten, daß eine solche organisatorische Zusammenfassung auch den individuellen Leistungsanreiz abtöten müßte. Entscheidend bleibt die rechtliche Ausgestaltung eines solchen Zusammenschlusses, für die viele Möglichkeiten offen stehen. Die entsprechende Organisation des Kraftverkehrs ist ohne Zweifel schwieriger, als es etwa der frühere Zusammenschluß von Privat- und Länderbahnen war. Es ist aber kein einleuchtender Grund zu finden, weshalb das, was schon in eigenwirtschaftlicher Sicht vernünftig und was zum Teil schon verwirklicht ist, sich schließlich mit oder ohne staatliche Nachhilfe nicht allgemein durchsetzen könnte.

Was allerdings die Einbeziehung in eine derartige Organisation und Kostenrechnung nicht verträge, sind die ausgesprochenen Individualleistungen des Werkverkehrs und des Werkersatzverkehrs, ein Begriff, unter dem



die Uebernahme ursprünglich oder in der Regel vom Werkverkehr geleisteter Dienste durch gewerbliche Unternehmer im Rahmen besonderer Verträge verstanden werden möchte. U. a. darf in diesem Zusammenhang die in ihrer vollen Bedeutung noch kaum erfaßte Strukturänderung nicht übersehen werden, die darin besteht, daß in der Wirtschaft der deutschen Bundesrepublik die Lagerhaltung heute eine wesentlich geringere Rolle spielt als vor dem zweiten Weltkrieg und daß sie sich gegenüber der Zeit vor 40 und mehr Jahren auf ein Minimum reduziert hat. Der Kraftwagen ist sicher eine wesentliche, aber nicht die einzige Ursache dieses Rückgangs der Lagerhaltung. Er schafft jedenfalls die Möglichkeit der Nachlieferung oft in Stunden statt in Tagen und es ist bezeichnend, wenn eine Großfirma der Lebensmittelbranche feststellt, daß in den Dreißiger Jahren Lieferfristen von 14 Tagen und 3 Wochen üblich waren, während heute der Kunde in 1 bis 3 Tagen bedient werden möchte. Auf diesen Strukturwandel ist es in der Hauptsache zurückzuführen, daß die sofortige Dispositionsfähigkeit des privatgewerblichen Kraftwagens in der Wirtschaft so hoch eingeschätzt wird. Es ist kein Zweifel, daß, soweit es sich um den gewerblichen Verkehr handelt, eine Organisation der Selbstverwaltung des Kraftverkehrs, zu der die Bundesanstalt auszubauen nicht mehr lange aufgeschoben werden sollte, Mittel und Wege finden wird, um die besonderen Bedingungen dieser Verkehre zu berücksichtigen. Der echte und unverzichtbare Werkverkehr freilich kann weder durch Organisation noch durch Ausgleichsrechnung, da auf beide nicht angewiesen, erfaßt werden. Von ihm wird weiter unten noch die Rede sein. In diesem Zusammenhang sei nur hervorgehoben, daß die Bestrebungen, ihn außerhalb der Nahzone konzessionspflichtig zu machen, also zunächst einmal zu verbieten, an dem gekennzeichneten Strukturwandel und den sich daraus ergebenden kundendienstlichen Erfordernissen völlig vorbeisehen und daher auch wohl daran scheitern werden.

## VI. Die Folgen einer Uebernahme des gesamten Landverkehrs durch den Kraftwagen

Daß der Straßenverkehr, soweit es sich nicht um privaten Individualverkehr handelt, sich einer ausgleichenden Kostenrechnung oder einem inneren Lastenausgleich aus Gründen des eigenen Interesses und der allgemeinen Staatsraison noch weniger entziehen könnte als die Bahn, wird ganz deutlich, wenn man sich vorstellt, die Bahn habe unter dem Druck des Straßenwettbewerbs ganz ausgespielt und der Kraftwagen habe den gesamten Landverkehrsdienst übernommen. Machen wir uns die Folgen an einigen Beispielen klar:

1. Was geschähe mit dem Berufsverkehr? Er muß wie kein anderer Verkehr regel- und planmäßig durchgeführt werden. Er verlangt aus allgemeinen ökonomischen Gründen, aber auch im Hinblick auf den Zwang (Kriegszerstörungen) und den Vorteil („Entmassung“, Eigentumbildung) dezentralisierten Wohnens größte Billigkeit. Die öffentliche Meinung und die Politik haben dieses Verlangen gewiß kräftiger unterstützt, als es dem Status auch einer gesunden Eisenbahn und gesunder kommunaler Verkehrsbetriebe zuträglich wäre. Doch soviel steht fest, daß die Bahn schon in ihren guten Zeiten bei geringerer Differenz zwischen Selbstkosten und Einnahmen des Berufsverkehrs die nötigen Zubeußen aus Zuschüssen des Güterverkehrs bestritt. Sie gingen schon damals in die Hunderte von Millionen. Glaubt jemand im Ernst daran, daß ein moderner Staat und eine moderne Volkswirtschaft, daß Zehntausende von Unternehmen mit Millionen weit verstreuter Arbeitnehmer auf eine solche Ausgleichsrechnung verzichten würden, wenn morgen

ganz oder bezirksweise der Schienenverkehr aufgelassen würde und der Straßenverkehr seine Funktionen zu übernehmen hätte und wenn gleichzeitig der Finanzminister sich außerstande erklärt, die erforderlichen Zuschüsse aus dem allgemeinen Haushalt zu leisten und zusätzlich dem Steuerzahler die Deckung des großen Verwaltungsaufwandes zuzumuten, der mit der Errechnung, Kontrolle und Zuweisung dieser Mittel im Einzelfall verbunden wäre? Schon im Hinblick auf die politische Bedeutung des Berufsverkehrs hätte eine Uebernahme aller Landtransporte durch den Straßenverkehr ehestens die Einführung derselben ausgleichenden Globalrechnung zur Folge, wie sie dem Wesen der Eisenbahn und dem Gesetz entspricht, nach dem der Schienenverkehr anzutreten hatte. Ja, die Behauptung ist kaum abwegig, daß der demokratische Staat von heute den Kraftverkehr noch viel mehr in eine solche Ausgleichsrechnung einspannen würde, als er es zusätzlich bei der Eisenbahn getan hat, weil das letzte durch eine Straße erreichbare Dorf im Bayerischen Wald oder in der Eifel, im Allgäu oder in Schleswig-Holstein nunmehr den Anschluß an das Netz des allgemeinen Güter- und Personenverkehrs zu den allgemeinen Bedingungen fordern würde (soweit der bisherige Postverkehr nicht hinreicht).

2. In Anbetracht der außerordentlichen Belastung, die dem Staatshaushalt bei einer solchen Entwicklung aus Unterhaltung, Bau und Erneuerung der Straßen als der einzigen Landverkehrswege erwachsen würde und die schon unter den jetzigen Umständen nur schwer getragen werden kann, ist ferner mit Bestimmtheit anzunehmen, daß der Gesetzgeber je eher je lieber die heute noch so gelegentlich verfochtene These aufgeben würde, der Straßenbau sei eine originäre Aufgabe des Staates, und Zwecksteuern zur Finanzierung des Straßenbaues seien mit dem Grundsatz der Einheit des Haushalts und der Wirtschaftsführung sowie der parlamentarischen Kontrolle nicht mehr vereinbar. Sehr bald würde die neue Anstalt des Kraftverkehrs, ohne welche die Bewältigung der großen Verkehrsaufgaben der Straße undenkbar ist, die anteiligen Kosten der Fahrbahn selbst zu tragen haben. Sie würde sich dann hinsichtlich des Ausmaßes des Anteils der Fixkosten von der bisherigen Eisenbahn kaum mehr unterscheiden, gleichgültig, ob diese Kosten auf die Mitglieder dieser Anstalt und die privaten Kraftfahrer umgelegt oder als Zwecksteuern erhoben würden. Jedenfalls erhielte auf solche Weise die eigenwirtschaftliche Tendenz des internen Lastenausgleichs in Form der Abkehr von einer leistungs- und streckenindividuellen Kosten- und Tarifrrechnung und eines Uebergangs zur sogenannten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung neuen Auftrieb.
3. Ein drittes Moment würde die baldige Einführung einer Ausgleichsrechnung und einer entsprechenden Organisation im Güter- und Personenverkehr erzwingen, soweit sie nicht schon im bisherigen Straßenverkehr Eingang gefunden hat, d. i. die Notwendigkeit ausgedehnter Zubringer- und Verteilerdienste. Sie blieben bis jetzt perverserweise im näheren und weiteren Umkreis vieler Knotenpunkte noch der Schiene aufgelastet, während gerade der Streckenverkehr auf den Kraftwagen abgewandert ist. Es ist klar, daß der Kraftverkehr bei der Uebernahme aller Landverkehrsdienste auch die großen Vorzüge des Haus-Haus-Verkehrs, schon durch die bisherige Entwicklung in vielen Großstädten eingeschränkt, gefährdet sehen und in den Knotenpunkten mindestens weitgehend einbüßen würde. Ja, es ist mehr als fraglich, ob er den Haus-Haus-Verkehr überhaupt in einem Umfange sichern könnte, in dem es der Eisenbahn möglich war, ihn in der Form des Anschlußverkehrs

einzuführen oder zu erhalten, wenn man bedenkt, daß 60 % des Eisenbahnverkehrs über Anschlußgleise laufen und es sich dabei in der Hauptsache um Massengüter handelt. Dasselbe gilt in anderer Form grundsätzlich für den Personenverkehr, der in der Regel am Rande der Großstädte und in vielen Knotenpunkten „umgeschlagen“ werden müßte. Die neue Ausgleichsrechnung des Straßenverkehrs müßte auch diese Umschlagsdienste verkräften.

4. Sie müßte ferner gerade im Massengutverkehr von den Rohstoffgewinnungsstätten (z. B. Kohle, Erze, Steine), und im Berufsverkehr die zahlreichen unpaarigen Verkehrsbeziehungen, damit die ungeheuren Leerläufe des Wagenrücklaufs unterhalten, denen sich der ungebundene Kraftverkehr bisher in weitem Maße entziehen konnte und welche die Kostenkalkulation des Schienenverkehrs bisher desto mehr belasteten, je stärker sich der Kraftwagen der Beförderung der aus diesen Roh- und Halbstoffen produzierten Fertigwaren angenommen hat. Auf die Ausgleichslast, welche außerdem die Aufrechterhaltung der bisher von der Bahn geleisteten Dienste des Flächenverkehrs und die Erschließung weiteren Flächenverkehrs erfordern würde, ist Seite 46 schon hingewiesen worden. Bekannt sind die Berechnungen von Professor Pirath, wonach die Unterhaltung nur der württembergischen Nebenbahnen die Bundesbahn jedes Jahr einen Zuschuß von rund 25 Millionen Mark kostet.
5. Bei alledem war noch nicht die Rede von den noch kaum abzuschätzenden zusätzlichen Kosten, die bei einer derartigen Intensivierung des Straßenverkehrs die Verkehrsverwaltung, gleichviel ob Selbst- oder Staatsverwaltung, und noch mehr die Wahrung der Verkehrssicherheit erfordern würde. Sie lasten heute schon als schwere Wolke über der künftigen Entwicklung des Kraftverkehrs und werden von einer volkswirtschaftlichen Kalkulation meist unzulänglich erfaßt. Ebenso sind bis heute vernachlässigt worden die Kosten einer Anpassung an die sozialen Auflagen des öffentlichen Verkehrs, ferner des Neu- und Umbaus der Verladeeinrichtungen, der Hafenstraßen usw., um nur Beispiele zu nennen. Sie dürften sich zusammen in der Größenordnung von Milliarden bewegen und würden den Anteil der Fixkosten wahrscheinlich auf Prozentsätze steigern, welche über das Maß von ca. 70 % beim Eisenbahnverkehr hinausgehen.

Der Praktiker mag einwenden, daß die Betrachtungen dieses Kapitels hypothetisch seien und daß daher auch die Ergebnisse der realen Grundlage ermangelten. Der Irrealis wird nicht bestritten. Soweit voraussehbar, kann die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel nicht entbehrt werden. Ebenso wenig aber können Volkswirtschaft und Staat der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen entraten. Und unter diesem Gesichtspunkt wird kein Kritiker in Abrede stellen können, daß auch den irrealen Ueberlegungen ein Erkenntniswert innewohnt insofern, als ein Durchdenken letzter Konsequenzen des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, genauer gesagt zwischen einer Verkehrsbedienungen mit und ohne Ausgleichsrechnung oder zwischen gemeinwirtschaftlicher und einzelwirtschaftlicher Tarifgebarung, ganz deutlich macht,

- a) wie die Ausgleichsrechnung des öffentlichen Verkehrsdienstes der Bahn im Wesen öffentlicher Verkehrsdienste überhaupt begründet ist,
- b) was die Ausgleichsrechnung bisher nur verkehrsökonomisch bedeutete,

- c) daß deswegen und im Hinblick auf ihre so positiven volkswirtschaftlichen Wirkungen in der arbeitsteiligen Wirtschaft und im demokratischen Staat von heute auf sie nicht verzichtet werden kann, ja daß sie unter den deutschen Bedingungen sogar des Ausbaues bedarf und gerade im Kraftverkehr noch dieses Ausbaues sehr fähig ist,  
und schließlich,
- d) daß das Bestehen eines in langen Jahrzehnten gewachsenen, verfeinerten und ausgleichenden Verkehrsdienstes mit Gesamtkostenrechnung den Wettbewerb der einzelwirtschaftlichen Transporte (gewerbliche und private) geradezu hochzichten mußte. Noch mehr im freien Güterverkehr als in dem zum Teil stärker gebundenen Personenverkehr, fand er in den Pluskonten der Ausgleichsrechnung des öffentlichen Dienstes, d. i. bei den hochbelasteten Edelmetallen und den gut ausgelasteten Strecken mit relativ hohen Tarifen vor allem auf mittlere Entfernungen, schließlich in der tariflichen Vernachlässigung der Sendungen über 15 to eine fette Pfründe. Nur die Ueberzahl derer, die sich an dieser Pfründe zu beteiligen suchten, minderte häufig den betriebswirtschaftlichen Erfolg.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, wie der Wettbewerb durch die zu große Zahl von Konzessionen, die für den Güterfern- und Bezirksverkehr aus gegeben wurden, durch die Beibehaltung des Knicks in der Kraftfahrzeugsteuer, durch Zulassung zu hoher Achsdrucke usw. verschärft wurde.

#### VII. Die Ausgleichsrechnung des öffentlichen Verkehrsdienstes ist „marktkonform“.

Die Frage einer Marktwirtschaft im Verkehr darf wohl jetzt endgültig in dem Sinne beantwortet werden, daß jeder öffentliche, d. h. sich der Allgemeinheit anbietende Verkehrsdienst aus sich heraus, d. i. aus seinen eigenwirtschaftlichen Bedingungen, zum Ausgleich und damit zur „gemeinwirtschaftlichen“ Tarifgebarung tendiert, weil dieses Verhalten dem Markt seiner Leistungen entspricht. Diese ausgleichende und daher gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsbedingung, nicht von ungefähr in der Blütezeit des Liberalismus und der Marktwirtschaft entstanden, ist offensichtlich aber auch „marktkonform“ im Rahmen einer konkurrenzwirtschaftlichen Verfassung. Das Ende des Eisenbahnmonopols und der Wettbewerb des Kraftwagens konnte und kann den Zutritt zu dieser Erkenntnis nur so lange und insoweit verwehren, als der Kraftwagen, begünstigt durch die Ausgleichsrechnung der Eisenbahn und anderer öffentlicher Verkehrsdienste, einzelwirtschaftlich arbeitet und sein Wettbewerb noch nicht zur vollen Untergrabung des hohen inneren „Schutzzolls“ der Ausgleichsrechnung des öffentlichen Verkehrsdienstes geführt hat, eines Schutzzolls, der durch die betriebsfremden und andere Vorbelastungen des Schienenverkehrs noch wesentlich erhöht wurde. Die Verkehrskrise treibt zur Zeit diesem Höhepunkt zu. Die beschriebene Entwicklung könnte auch durch eine durchgreifende Rationalisierung des Bahnverkehrs nicht aufgehalten werden. Sicher ist auf diesem Gebiet noch vieles möglich. Man denke nur an die großen Chancen des Behälterverkehrs! Aber auch die hierfür nötigen Kredite hätte unter den heutigen Bedingungen der Finanzminister zu verantworten, mindestens mit subventionistischen Anreizen auszustatten. Vor allem würden die schönsten Rationalisierungserfolge den inneren Kostenausgleich nicht überflüssig machen. Gerade ein großzügiger Ausbau des Behälterverkehrs würde eine neue Technik,

eine neue Betriebsorganisation und eine entsprechende innerwirtschaftliche Alimientierung der Zubringer- und Verteilerdienste voraussetzen, damit der höchste betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzeffekt gesichert werde. Daß dazu die engste, auch finanzielle, Zusammenarbeit zwischen der Bahn und einem entsprechend organisierten Kraftverkehr gehört, sei nur am Rande erwähnt.

Es bliebe noch näher zu begründen, warum die eigenwirtschaftliche Ausgleichsrechnung sich durchaus und ohne Bruch mit den so bewährten Grundsätzen einer konkurrenzwirtschaftlichen Verfassung der Warenmärkte verträgt. Hier harret der Wissenschaft vom Verkehr und der Verkehrspolitik noch eine Aufgabe, die gerade im Rahmen eines neoliberalen Grundkonzepts besonders reizvoll, aber auch besonders wichtig erscheinen muß. Daß dem Wettbewerb im Verkehr eine gewisse Problematik anhaftet, geben, wie gesagt, auch die Anwälte einer liberalen Verkehrsordnung zu. Umgekehrt scheint den Befürwortern einer den Gesamtverkehr umfassenden Ordnung und Ausgleichsrechnung bis jetzt der Mut zu fehlen, aus dieser Problematik die letzten Konsequenzen abzuleiten. Immer wieder wird von ihnen betont, daß der Wettbewerb nicht ausgeschaltet werden solle, und wird er entweder auf dem Umweg über den schon zum Schlagwort gewordenen „Leistungswettbewerb“ oder nach Herstellung der berühmten „gleichen Startbedingungen“ wieder eingeführt. Dabei handelt es sich, wohlgemerkt, nicht so sehr um den Wettbewerb zwischen Verkehrsmitteln derselben Kategorie, sondern zwischen den verschieden gearteten Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsträgern.

Von einer volkswirtschaftlichen Schau kann man der Problematik des Wettbewerbs im Verkehrswesen und seiner Auswirkungen auf die übrige Wirtschaft vielleicht von der Frage nach dem Sinn des Wettbewerbs überhaupt näher kommen. Er ist ja kein Selbstzweck, sollte es wenigstens nicht sein, sondern Mittel zum Zweck der optimalen Entfaltung der produktiven Kräfte. Der Verkehr ist, dem Geldwesen vergleichbar, ein Mittel der wirtschaftlichen Integration, d. i. der arbeitsteiligen Verflechtung, die aus zwei plus zwei nicht vier, sondern fünf und sechs macht und also der bestmöglichen Entwicklung der nationalen und internationalen Wirtschaft dient. Diese seine funktionelle Bedeutung für die Gesamtwirtschaft unterscheidet ihn von allen andern Wirtschaftszweigen. Je preiswerter die Verkehrsdienste angeboten werden können, desto mehr wird von ihnen Gebrauch gemacht, desto stärker diese Integration begünstigt. Nach dem, was oben ausgeführt wurde, bietet die Ausgleichsrechnung im Verkehrswesen die dem Verkehr zuträglichsten Bedingungen bester Auslastung, preiswertester Tarife und rationellster Entfaltung. Sie bedeutet aber zugleich Aufhebung, mindestens Einschränkung des Wettbewerbs im Verkehr. Würde dieser in vollem Umfang zugelassen, er würde nicht nur die volkswirtschaftliche Integration gefährden, den Sog zu den Rohstoffgebieten und Großmärkten (Großstädte), d. h. in die Ballungsräume verstärken, sondern durch Einräumung von Kampftarifen und Unterbietungen, wie das Beispiel des Baustoffmarktes beweist, auch die Bedingungen eines geordneten Wettbewerbs in weiten Bereichen der Warenwirtschaft aufs schwerste beeinträchtigen und ungünstige Standorte überhaupt vom Wettbewerb ausschließen. Der Staat hat also ein übergeordnetes Interesse daran, die dem Verkehr wesens-eigene Tendenz zur Ausgleichsrechnung sich voll auswirken zu lassen. Die Leistungen der modernen Verkehrsmittel, vor allem von Eisenbahn und Kraftwagen, bedürfen zudem in hohem Maße der gegenseitigen Ergänzung: sie sind darüber hinaus zu einem großen Anteil auswechselbar. Man muß sich daher daran gewöhnen, den Markt der Transportleistungen als einheitlichen Markt zu betrachten

und, um die optimale Auslastung im Ganzen und den rationellsten Verkehrsdienst zu erzielen, die Ausgleichsrechnung mindestens auf alle die Sektoren des öffentlichen Verkehrsdienstes erweitern, die in einem ausgeprägten Konkurrenzverhältnis stehen bzw. stehen können. Auf kurze Formel gebracht: Um des Wettbewerbs und der optimalen Entfaltung der Leistungsbewerbs der produzierenden Wirtschaft willen muß der Wettbewerb im Verkehr wesentlich stärker eingeschränkt werden, als dies bis jetzt der Fall war. Nur so können auch die Voraussetzungen für eine rationelle Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und für eine bessere Integration des Verkehrswesens zum Besten der Integration der verfrachtenden Wirtschaft herbeigeführt werden. Es wäre abwegig, eine derartige Verbundwirtschaft etwa mit dem Begriff einer wettbewerbstötenden „Planwirtschaft“ abzutun. So bliebe bei einer vertraglichen und noch dazu befristeten Aufteilung von Arbeitsgebieten unter staatlicher Kontrolle, ähnlich gewissen Regelungen im Personenverkehr, noch genügend Wettbewerbsspannung, um einer Vernachlässigung des Kundendienstes oder des technischen Fortschritts vorzubeugen.

Von dem Ausmaß der Fixkosten her betrachtet, gibt es im übrigen noch andere große Wirtschaftsbereiche, die sich nicht ohne weiteres in das übliche Modellbild einer Wettbewerbswirtschaft fügen. Man denke an die Erzeugung von Kohle und Eisen oder an die dem Verkehrswesen in vielem ähnliche Energiewirtschaft, bei der niemand an der obrigkeitlichen Investitionskontrolle und der oben angeregten Verbundwirtschaft Anstoß nimmt.

### VIII. Ueberholte Fragestellungen der Verkehrspolitik

Nach alledem ist es ein verhängnisvoller Fehlschluß, den internen Kosten- und Lastenausgleich des öffentlichen Verkehrs, sei er in privater oder öffentlicher Hand, als eine Erscheinung des Bahnzeitalters anzusehen. Er ist, wenn auch durch die Zersplitterung des Kraftverkehrs erschwert, auch seinem Markt konform, und entspricht, wie eben begründet, auch dem Markt einer Konkurrenzwirtschaft. Wird dies anerkannt und wird hinzugefügt, daß die entscheidenden technischen und volkswirtschaftlichen Vorteile des Kraftwagens weder durch eine straffere Organisation noch durch Einführung einer Gesamtkostenrechnung verloren gehen müssen, so wird der heißen Debatte um eine ganze Anzahl von Fragen, die heute noch Gegenstand von Aufsätzen, Denkschriften und Regierungsvorlagen sind, der Boden entzogen. Für eine Alternative: Liberalisierung des Verkehrswesens oder Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstes? ist dann kein Raum mehr. Es gibt a la longue für Schiene und Straße nur einen ausgleichenden und daher gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst. Wenigstens der ideologische Gegensatz wäre damit überholt; die Zusammenarbeit nach einheitlichen Richtlinien der Kostenrechnung und Tarifbildung erleichtert. Im übrigen erscheint es unter solchem Blickwinkel gar nicht so abwegig, wenn § 4 des Bundesbahngesetzes die Bundesbahn verpflichtet, ihren Betrieb nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen und gleichzeitig die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren. Es gibt aber auch dann keine Akzentverschiebung von diesen Interessen zu einer kaufmännischen Geschäftsführung, wie sie in dem heutigen Meinungsstreit verschiedentlich angestrebt wird. Ebenso wenig sollte die Frage der Zulassung eines Kartells im Kraftverkehr, jedenfalls von der wirtschaftlichen Seite her, weiterer Erörterung bedürfen: das Kartell ist unerlässlich, weil es dem

Wesen des öffentlichen Verkehrsdienstes des Kraftwagens und dem eigenen Interesse der Unternehmer entspricht. Dafür allerdings muß in Zukunft zwei Fragen eine erstrangige Bedeutung zukommen, die bisher an zweiter oder dritter Stelle rangierten:

- a) Was muß getan werden, um eine Untergrabung des Lastenausgleichs im öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße durch den noch verbleibenden Individualverkehr (Personen- und Werkverkehr) ohne Ausgleichsrechnung zu verhüten?
- b) Welche Maßnahmen erfordert die Aufteilung des öffentlichen Verkehrsdienstes mit Ausgleichsrechnung auf zwei verschiedene Verkehrsmittel, wenn ein neues Monopol vermieden und trotzdem die beiderseitige Ausgleichsrechnung nicht für ruinöse und substanzverzehrende Konkurrenz, sondern vielmehr für eine substanzhaltende und wirtschaftsfördernde enge Zusammenarbeit eingesetzt werden soll?

Es würde den Rahmen der Abhandlung sprengen, wenn auch noch diese Fragen im einzelnen behandelt werden wollten. Nur soviel sei gesagt, daß der Werkverkehr, wenn auch hinsichtlich des Umfangs seiner Leistungen gewaltig überschätzt, aus den oben angedeuteten Gründen aus der modernen Wirtschaft nicht wegzudenken ist. Es kommt nur darauf an, zu verhindern, daß sich in der ihn umgebenden Treibhausluft einer Ausgleichsrechnung des gesamten öffentlichen Landverkehrs (außerhalb des Nahverkehrs) nicht noch mehr Wildwuchs breitmacht, als dies schon bisher bei ihm und dem nicht an eine Ausgleichsrechnung gebundenen gewerblichen Kraftverkehr der Fall war. Die Aufgabe ist schwer, aber bei näherem Zusehen sicher nicht unlösbar. Zu der näheren Kenntnis des Sachverhalts gehört zunächst eine genaue Erfassung des Werkverkehrs in den einzelnen Branchen und der Bedingungen, unter denen er arbeitet. Daran hat es in den letzten Jahren sehr gefehlt. Frühere Untersuchungen können nur noch bedingt verwertet werden. Man wird dabei erkennen, daß auch der typische Werkverkehr branchenmäßig sehr differenzierte Merkmale aufweist, daß vor allem seine innere Verbindung mit dem Werk bzw. dem Unternehmen sich zwischen den Graden existenzieller Unlösbarkeit und verhältnismäßig leichter Ersetzbarkeit durch gewerblichen Verkehr bewegt. Dann wird es auch möglich sein, die Maßnahmen abzusehen, mit denen von Fall zu Fall verschieden, allenfalls unter Einsatz der wirtschaftlichen Selbstverwaltung der Werkverkehr in den Grenzen gehalten wird, die die betreffenden Unternehmen von sich aus beachten würden, wenn es keinen gemeinwirtschaftlichen Tarif gäbe. Außerdem ist mit Sicherheit zu erwarten, daß der anzustrebende Kostenausgleich im gewerblichen Kraftverkehr und die so zu bewirkende, noch bessere Erschließung der Fläche (Nebenbahnproblem!) den stärker entwickelten Werkverkehr namentlich abgelegener Unternehmer zum Teil uninteressant machen würde. Dabei wird allerdings vorausgesetzt, daß es endlich gelingen werde, die Flucht in die Kosten durch eine große Steuerreform, insbesondere durch Zurückschrauben der übersteigerten Steuerprogression, zu beugen.

Zu der anderen Frage hat der Verfasser unter anderem Thema in großen Zügen bereits im zweiten Teil seines Vortrags „Möglichkeiten und Hindernisse einer verstärkten Zusammenarbeit der Verkehrsmittel im Gütertransport“<sup>5)</sup> Stellung genommen. Er darf sich in diesem Zusammenhang auf den Hinweis beschränken,

<sup>5)</sup> erschienen in „Internationales Archiv für Verkehrswesen“, zweites Augustheft Nr. 16/1953.



daß eine weitgehende Selbstverwaltung der Verkehrsmittel und ihrer Organisation unter staatlicher Kontrolle den besten Schutz gegen überdimensionale monopolistische Verwaltungsorganismen und neue Vermachtungen bieten dürfte.

### IX. Zusammenfassung

Das Ende des Eisenbahnmonopols muß nicht, wie immer wieder behauptet wird, auch das Ende der volkswirtschaftlich so wertvollen Ausgleichsrechnung im Verkehrswesen, gewöhnlich mit dem Schlagwort der „gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung“ umschrieben, bedeuten. Sie ist weder durch Ausgleichskassen des Fiskus noch der Wirtschaftsorganisationen ersetzbar. Andererseits kann eine Liberalisierung im Sinne einer auf die Leistungseinheit abgestellten kostennäheren Tarifbildung in einem Wettbewerbsverhältnis nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern muß notwendig auch die Tarifgleichheit im Raume und damit die letzte allgemein anerkannte Säule des inneren Kostenausgleichs zu Fall bringen.

Wer deshalb die Einbeziehung des ganzen öffentlichen Binnenverkehrs (mit Ausnahmen) in einer Ausgleichsrechnung grundsätzlich gutheißt — die Binnenschifffahrt hat u. a. in Form der Zu- und Ablauftarife schon lange an ihr teil —, braucht sich dabei durchaus nicht ausschließlich von der Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Vorteile einer solchen Gesamtkostenkalkulation bestimmen zu lassen. Auch der Kraftwagen tendiert seinem Wesen nach zu einer derartigen Ausgleichsrechnung und zwar um so mehr, je erkennbarer ihm die fixen Kosten seiner Fahrbahn, der Verwaltung und der Wahrung der Verkehrssicherheit angelastet werden. Würde es ihm gelingen, die Bahn ganz aus dem Rennen zu werfen, so würde sich zeigen, daß er auf Grund seiner Eigenart, aber auch der Ansprüche des heutigen Staates und der modernen Wirtschaft noch viel stärker dem Erfordernis eines inneren Lastenausgleichs und gemeinwirtschaftlicher Bindungen unterläge als der Schienenverkehr. Solange die Schiene den inneren Lastenausgleich noch verkraften konnte oder zu verkraften schien, bestand kein äußerer Anlaß, sich über die Einbeziehung des Kraftverkehrs in dieses System Gedanken zu machen, noch weniger den bei ihm da und dort schon in Ansätzen vorhandenen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst über diese Anfänge hinaus zu entwickeln. Im Gegenteil hat die einseitige Anwendung der Ausgleichsrechnung durch die Schiene treibhausartige Bedingungen für eine einzelwirtschaftliche Betriebsweise ohne Ausgleichsrechnung im gewerblichen und Werkverkehr geschaffen.

Folgt man diesen Ueberlegungen, so wird die Fragestellung, ob gemeinwirtschaftlich oder marktwirtschaftlich, im Verkehrswesen aufgehoben: „Marktwirtschaftlich“ ist im öffentlichen Verkehr die Preisbildung auf Grund einer Ausgleichsrechnung. Oder anders ausgedrückt: Der gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienst ist marktkonform. Er ist aber auch dem Wettbewerbsprinzip in anderen Bereichen konform, denn er fördert die Verteilung der Wirtschaft im Raum, das Zusammenwachsen der Wirtschaftsregionen und die Verbreiterung des Wettbewerbs in der produzierenden Wirtschaft. Die Einschränkung des Wettbewerbs im Verkehr dient somit der Entfaltung der wirksamsten An- und Auftriebskräfte



der verfrachtenden Wirtschaft. Ein auf die Einzelleistung abgestellter Preiswettbewerb im öffentlichen Verkehr hingegen bedeutete unter deutschen Bedingungen Desintegration in Volkswirtschaft und Verkehrswesen, Aufhebung oder weitgehende Einschränkung der Transparenz des Transportmarktes mit allen nachteiligen Folgen für den Wettbewerb der Verfrachter, Verteuerung anstatt Verbilligung der Durchschnittskosten des Verkehrs; er würde eine geordnete Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und gemeinsame Einrichtung rationeller Verkehrsdienste vollends unmöglich machen.

Für denjenigen, der sich solchen Erkenntnissen nicht verschließt, werden die meist umstrittenen Alternativen der derzeitigen Verkehrspolitik gegenstandslos; dafür rücken in den ersten Rang die Fragen:

1. wie der öffentliche Kraftverkehr in die Ausgleichsrechnung des Gesamtverkehrs einbezogen und die so dringend nötige Zusammenarbeit erreicht werden kann, ohne daß ein neues Landverkehrsmonopol entstehen muß und
2. wie verhütet werden kann, daß der aus der modernen Wirtschaft nicht wegzudenkende Individualverkehr in den Grenzen gehalten werden kann, welche die Ausgleichsrechnung des öffentlichen Verkehrs nicht erneut gefährden lassen.

## Buchbesprechungen

**Bestehende Formen kommerzieller und technischer Zusammenarbeit zwischen europäischen Luftverkehrsgesellschaften im kontinentalen Luftverkehr, eine Studie des Institut Francais Du Transport Aerien, die im Juni 1952 als ICAO-Circular 28-AT/4 veröffentlicht wurde, bearbeitet und herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., Stuttgart, 104 Seiten mit 18 Anlagen und Darstellungen, Preis geh. DM 20,—.**

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen bringt mit der Uebersetzung einer Studie des bekannten französischen Luftverkehrs-Instituts IFTA eine Zusammenstellung bestehender und geplanter Vereinbarungen und Verträge zwischen europäischen Luftverkehrsgesellschaften zur Kenntnis, die, obwohl sie sich auf die Jahre 1950/51 bezieht, doch wertvolle Aufschlüsse über die Möglichkeiten und Versuche der Zusammenarbeit auf kommerziellem, technischem und verkehrspolitischem Gebiet gibt.

Der Bericht beschränkt sich auf den zivilen Luftverkehr über dem Gebiet Europa-Mittelmeer, der im Vergleich zu anderen Verkehrsräumen eine Sonderstellung in der Handelsluftfahrt einnimmt. Dies findet am besten darin seinen zahlenmäßigen Ausdruck, daß im Jahre 1951 von den europäischen Luftverkehrsgesellschaften in Europa ein zehnmal kleineres Platzangebot je Streckenkilometer als in Nordamerika vorlag. Ferner müssen zu zahlreiche Verkehrsverbindungen bei einer zu geringen Frequenz einer ärmeren Bevölkerung zu Preisen angeboten werden, die 60 bis 100 % höher liegen als in den USA. Die europäischen Luftverkehrsunternehmen zwang diese Situation neben der Betonung des lohnenden interkontinentalen Langstreckenverkehrs zur Zusammenarbeit im Luftverkehr auf dem von vielen politischen und sprachlichen Grenzen durchzogenen europäischen Kontinent, um auf diese Weise die betrieblichen Unkosten zu verringern.

Die bestehenden Methoden der Zusammenarbeit in diesem Sinne sind in der Studie begrifflich unter den Vereinbarungen über die kommerzielle Vertretung zusammengefaßt. Dabei handelt es sich zunächst um bilaterale meist kurzfristige Abkom-

men, nach denen eine Luftverkehrsgesellschaft eine andere damit beauftragt, in ihrem Namen gewisse kommerzielle Aufgaben durchzuführen und zum anderen um die IATA-Standardabkommen (IATA-Interline Traffic- and Baggage-Agreement), die zwar nicht die kommerzielle Vertretung vorsehen, aber schon durch Anerkennung der Beförderungspapiere und Formalitäten dem Ziel dienen, die Kosten zu senken und besonders im Ueberseeverkehr der europäischen Gesellschaften die Flugbetriebsdurchführung zu erleichtern.

Als eine weitere Form der Zusammenarbeit der Luftverkehrsunternehmen ohne staatliche Lenkung können die meist bilateralen Abkommen über die Bodendienstvereinbarungen angesehen werden, die im Falle des Shannon-Abkommens zu einer Vereinheitlichung von bilateralen Bodendienstabkommen an einem Ort und im Falle des Beneswiss-Agreements zu einer Erweiterung des Handling-Abkommens mit der verantwortlichen Ersatzteilbevorratung und zu technischen Dienstleistungen der Vertragspartner führten. Ein multilaterales Bodendienstabkommen für den Flugbetrieb ausschließlich auf den deutschen Flughäfen entwickelte sich aus der Tatsache, daß in Deutschland keine dienstleistende Gesellschaft vorhanden ist. Es sichert die Gleichstellung in der Kostenaufteilung und Aufgabenstellung. Die damit gemachten Erfahrungen und die gefügigten Ersparnisse ermutigten die Partner inzwischen zur gleichen Handhabung auch außerhalb Deutschlands und zur Ausdehnung der Vereinbarungen auf einige Flughäfen im Nahen Osten und im Nordatlantik-Verkehr.

Auf dem Gebiete der technischen Vereinbarungen sind erfolgversprechende Anfänge auf dem Sektor der Nachrichtenübermittlung, des technischen Einkaufs, der Normung von Arbeitsmethoden, des gegenseitigen Erfahrungsaustausches, der Wartung und Ueberholung sowie Ersatzteilbevorratung gemacht worden, wie aus den aus einem besonderen Abschnitt aufgezeigten Einrichtungen und Organisationen ersichtlich ist.

Als letztes der bestehenden Verkehrsabkommen ist das eigentliche Pool-Abkommen besprochen. Nach der Definition,

die zwischen einem echten Pool-Abkommen und einem Operating Agreement trennt, nach der Feststellung der Rechtsform, wonach ein Pool keine Fusion und keine Teilhaberschaft, sondern ein Handelsabkommen ohne besonderen Rechtsstatus darstellt, und nach der Erläuterung der Systeme und der Formeln der Einnahmenaufteilung, die das charakteristische Merkmal für jede Art von Pool-Verträgen bilden, geht der Bericht in verschiedenen Tabellen und Schaubildern auf einen Vergleich der im Jahre 1951 und 1955 bestehenden deutschen Pool-Strecken über. Hieraus ist ersichtlich, daß die Deutsche Lufthansa allein 32% des ges. europäischen Verkehrsangebots stellte und 77% ihrer Strecken im Pool-Verkehr abwickelte. Da es sich damals fast ausschließlich um europäische Strecken handelte, wird deutlich, welche Bedeutung die Lufthansa sowohl als Unternehmen im Gesamtverkehr als auch als Pool-Partner hatte. Durch die verstärkte Betriebsausweitung der europäischen Gesellschaften im Langstreckenverkehr, den sie möglichst mit keinem Pool-Partner teilen wollen, ist auch der Anteil der europäischen Pool-Strecken, die als Zubringerverkehr nach Langstreckenverkehr gelten können, von seither 68% auf 37% gesunken. Lediglich die holländische Gesellschaft KLM und die belgische Sabena versuchen das durch das Fehlen einer deutschen Gesellschaft entstandene Vakuum durch einen Pool-Verkehr über Deutschland auszufüllen und zeigen dadurch einen steigenden Anteil der Pool-Strecken. Es ist einleuchtend, daß diese Vereinbarungen von den Gesellschaften nicht nur abgeschlossen werden, um den Flugbetrieb zu rationalisieren, sondern auch als eine Schutzmaßnahme gegen die im deutschen Kabotage-Verkehr wachsende Konkurrenz gelten können.

Die nur zwischen planmäßigen Luftverkehrsgesellschaften und nur im kontinentalen Luftverkehr bestehenden Pool-Abkommen tragen vorwiegend privaten und kurzfristigen Charakter, obwohl sie meist von den Gesellschaften als „chosen instrument“ ihrer Regierungen getroffen werden. Die Studie weist nun auch auf die Bestrebungen zur Zusammenarbeit unter der Lenkung des Staates und der Staaten selbst hin, die wie im Falle Frankreichs und Englands Pool-Abkommen vergleichbar sind. Sie sehen intern und auf internationaler Ebene die Verkehrsaufteilung, die Tarifgestaltung, die Anerkennung eines Ueberwachungsorgans und die Vereinheitlichung der Flugbetriebsregeln in Gesellschaftsverträgen vor. Es ist aber

unverkennbar, daß diese Abkommen sowohl auf nationaler Ebene wie auch im Falle der SAS auf überstaatlicher Basis außer der Rationalisierung der Verkehrsaufgaben in erster Linie als zweckmäßige und oft letzte Mittel anzusehen sind, der internationalen Konkurrenz zu begegnen. Es ist bedauerlich, daß dieser umfassende und in seinem Aufbau übersichtliche Bericht, der noch in den Anlagen durch verschiedene Muster von Verkehrsabkommen ergänzt ist, lediglich die Zusammenarbeit auf verkehrspolitischem Gebiet als Lösung dieser so wesentlichen Probleme vorschlägt, während doch die auf der privaten Ebene weiter zu entwickelnde, technische und betriebliche Zusammenarbeit die dem europäischen Luftverkehr anhaftenden Nachteile beseitigen würde.

Dr. Röhm

**Dr. Gustav Brüll: Das Internationale Recht für den Eisenbahngüterverkehr,**  
Wien 1953, GOF-Verlag Gust. O. Friedl.

Die Beschlüsse der 5. Revisionskonferenz über ein neues Internationales Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr (LÜG.), die ebenso wie für das Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr (LÜP.) am 25. Oktober 1952 in Bern gefaßt wurden, treten frühestens im Jahre 1954 in Kraft. Deshalb ist in der vorliegenden kleinen Schrift, die sich auf das internationale Eisenbahngüterverkehrsrecht beschränkt, der gegenwärtig gültige Text zugrunde gelegt worden, der sich nach den Beschlüssen der 4. ordentlichen Revisionskonferenz 1950 richtet. Wo jedoch nach den neuen Beschlüssen demnächst sachliche Änderungen zu erwarten sind, werden der alte Text (1933, 1950) und der neue Text (1952) einander gegenübergestellt, so daß das Büchlein auch nach Einführung des neuen Übereinkommens noch brauchbar ist. Die Arbeit befaßt sich in knapper und übersichtlicher Form mit den wesentlichen Bestimmungen des Übereinkommens in der Reihenfolge des Gesetzestextes. Für eine schnelle Orientierung genügt es durchaus. Wer mehr wissen will, muß auf die Eisenbahnrechtskommentare zurückgreifen.

Die Berner Beschlüsse haben wesentliche Änderungen in den bewährten Grundsätzen des europäischen Eisenbahnverkehrsrechts kaum vorgenommen. Eine Neuerung ist aber bedeutsam, nämlich das Verfügungsrecht des Empfängers für die rollende Ware (neuer Artikel 22). Der Absender muß seine Zustimmung zu diesem Verfahren durch einen Vermerk im Frachtbrief geben. Die nachträgliche Verfügung wird erst wirksam, wenn die Sendung in

das Zollgebiet des Empfangsstaates eingetreten ist.

Beachtlich ist weiter, daß als Haftbefreiungsgründe an die Stelle des im Eisenbahnverkehrsrecht üblichen Begriffs der „höheren Gewalt“ künftighin Umstände, welche die Bahn nicht zu vermeiden und deren Folgen sie nicht abzuwenden vermochte, gelten sollen. Für Deutschland bedeutet dies eine Abschwächung des geltenden Rechtszustandes insofern, als die Rechtsprechung des Reichsgerichts als besonderes Merkmal der höheren Gewalt ein unvorhersehbares von außen kommendes ungewöhnliches Ereignis forderte, das nicht aus dem Betrieb selbst heraus begründbar ist.

Dr. Dr. Böttger

**Zeitschrift für Binnenschifffahrt.** Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt und Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen. Bezug: Erscheint monatlich. Einzelpreis DM 2,—; jährlich DM 24,— zuzüglich Postzustellgebühr. Verlag „Rhein Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg.

Seit 1873 erscheint die Zeitschrift für Binnenschifffahrt als die führende deutsche Fachzeitschrift für Schifffahrt, Häfen und Wasserstraßen. Sie ist das Publikationsorgan der maßgebenden deutschen Binnenschifffahrtsorganisationen (Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt, Zentralausschuß der deutschen Binnenschifffahrt, Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, Verband deutscher Rheinreeder), aller Stromverbände, Interessenvertretungen des Gewerbes sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg. Aus der Vielzahl der in diesem Organ zu Wort kommenden Organisationen geht hervor, daß die Zeitschrift für Binnenschifffahrt wirklich ein Fachblatt für die gesamte Binnenschifffahrt ist, die neben den übergeordneten Problemen des Gewerbes auch die Sorgen und Wünsche jedes einzelnen Stromgebietes den an der Binnenschifffahrt interessierten Kreisen vorträgt. In längeren Abhandlungen wird der Leser stets über aktuelle verkehrspolitische, rechtliche, innerbetriebliche, technische u. a. Probleme der Deutschen wie auch der ausländischen Binnenschifffahrt unterrichtet. Besondere Aufmerksamkeit wird den Projekten für Kanalneubauten und Kanalausbauten geschenkt. Die Zeitschrift gibt laufend Auskunft über den Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen und in den verschiedenen Häfen und gibt Einblick in die Fragen der Sozialpolitik des Binnenschifffahrtsgewerbes. Besonderer Wert wird weiterhin auf die Unterrich-

tung des Leserkreises über stattfindende Tagungen, Firmennachrichten usw. gelegt. Mit Recht wird in Fachkreisen die Zeitschrift für Binnenschifffahrt besonders geschätzt. Dieses zeitnahe und weitsichtige Organ dürfte in keinem Betrieb, der in irgendeiner Form an der Binnenschifffahrt interessiert ist, fehlen.

J. Linden.

Vizepräsident Hagner, Karlsruhe, und Dr. Helfrich, München: **Die Eisenbahngütertarifreform und ihre Auswirkungen.** Verkehrswissenschaftliche Forschungen. Aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Westfälischen Landes-Universität zu Münster. Heft 7. München 1951. Richard Pflaum Verlag, 41 S. DM 2,90.

Im ersten Teil seines Vortrages beschäftigt sich Vizepräsident Hagner von der Eisenbahndirektion Karlsruhe kurz mit dem grundsätzlichen Aufbau des deutschen Normalgütertarifs, der sich für die verfrachtende Wirtschaft bis heute, für die Eisenbahn bis in die Zeit nach dem 1. Weltkrieg gut bewährt hat. Die große Weltwirtschaftskrise und vor allem das verstärkte Auftreten des Lastkraftwagens führten gegen Ende der 20er Jahre zur ersten schweren finanziellen Erschütterung der damaligen Reichsbahn. Hagner führt aus, daß diese Krisenerscheinungen durch die Vollbeschäftigungspolitik des Dritten Reiches überdeckt wurden, so daß die schwierige Lage der deutschen Eisenbahn erst nach der Währungsreform 1948 klar zutage trat. Die katastrophalen Zerstörungen der Eisenbahnanlagen und der auf das Heftigste angewachsene Wettbewerb des Lkw führten zum mangelnden Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben, dem die Eisenbahn durch die Tarifreform vom 16. 8. 1948, die eine lineare Erhöhung um 40 % brachte, zu begegnen suchte. Die Folge war, so führt Hagner aus, daß die höher tarifierten Güter noch mehr als bisher auf die Straße abwanderten. Auch die mit Wirkung vom 20. 12. 1949 eingeführten Krisen-Zu- und Abschläge haben nach Hagner zu keiner nennenswerten Erhöhung der Frachteinnahmen der Eisenbahn geführt. Anschließend trägt Hagner die Auswirkungen der Tarifreform auf die verlandende Wirtschaft und die Binnenschifffahrt vor. Am Ende seines Vortrages gibt er drei Lösungswege zur Sanierung der Bundesbahn bekannt, deren Auswahl Aufgabe der Verkehrspolitik ist:

1. Eine umfassende Reorganisation des Eisenbahnbetriebes;
2. Der Versuch einer Einschränkung und einer Kontrolle des Lkw-Verkehrs;

### 3. Die Vereinigung von Schiene und Straße in einer Organisation.

Dr. Helfrich befaßt sich in seinem Vortrag zunächst mit dem Begriff der „Gemeinwirtschaftlichkeit“ des deutschen Eisenbahntarifwesens, wobei er zu dem Ergebnis kommt, daß die betriebswirtschaftliche Begründung der wesentlichen Elemente des Tarifaufbaus mit den gemeinwirtschaftlichen Anliegen der Verkehrspolitik übereinstimmt. Am Beispiel Bayerns untersucht Helfrich anschließend die Auswirkungen der Tarifreform von 1948 sowie der Krisen-Zu- und Abschlüge, die vor allem die Randgebiete an der östlichen Zone sehr empfindlich getroffen haben. Helfrich stellt fest, daß sich durch die Tarifreform die Standortbedingungen der deutschen Randgebiete erheblich verschlechtert haben, so daß der Kampf zwischen Schiene und Straße — der die Tarifreform veranlaßt hat — weitestgehend auf dem Rücken der ohnehin schlecht gestellten Wirtschaftsbezirke ausgetragen wurde. Gleichzeitig betont er aber auch genau wie Hagner, daß die Tarifreform die Einnahmen der Eisenbahn kaum verbessert hat.

Obwohl die besprochene Tarifreform schon einige Jahre zurückliegt, sind die Vorträge dieser beiden bekannten Eisenbahnpraktiker angesichts der Lage der Bundesbahn auch heute noch aktuell.

J. Linden.

**Die Deutsche Bundesbahn.** Ihr Aufbau und ihre Arbeitsgrundlagen. Dargestellt unter Erläuterung des Bundesbahngesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundesbahnvermögensgesetzes. Von Geh. Reg.-Rat Dr. jur. Adolf Sarter, Reichsbahndirektionspräsident a. D. und Professor Dr. jur. Theodor Kittel, Ministerialdirektor a. D. (unter Beteiligung von Ministerialrat Hufnagel und Reichsbahnrat Winkler). Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellsch. m. b. H., Frankfurt am Main. DM 16.—.

Verkehrspraktiker und -wissenschaftler haben das Wiedererscheinen des bekannten Standardwerkes, des allerseits beliebten und vielbenutzten sog. „Großen Sarter-Kittel“, lebhaft begrüßt — der sog. „Kleine Sarter-Kittel“ („Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß“ 1931) ist inzwischen im gleichen Verlag unter dem Titel „Was jeder von der Deutschen Bundesbahn wissen muß“ wieder erschienen. — Das frühere Buch der Verfasser über „Die Deutsche Reichsbahn“ war in der letzten, der 3. Auflage (1931), allerdings noch in eine Erläuterung des Reichsbahngesetzes in Kommentarform

und eine gesonderte systematische Behandlung der Deutschen Reichsbahn gegliedert. Die Verfasser glaubten jetzt, daß es noch an den erforderlichen Voraussetzungen für die letztere Darstellung fehle, weil die Zeit seit dem Zusammenbruch noch verhältnismäßig kurz sei, infolge der immer noch großen Rückstände bei der Beseitigung von Kriegsschäden und infolge Fehlens der nötigen Geldmittel für Modernisierung des Eisenbahnapparates noch nicht von einer normalen Eisenbahnwirtschaft gesprochen werden könne; auch sei die Angleichung der Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsmittel, wie sie infolge der an sich begrüßenswerten Entwicklung des Straßenverkehrs nötig sei, über gewisse kleine Anfänge noch nicht hinausgekommen. Die Verfasser nehmen zu dem Eisenbahnwesen der Bundesrepublik insoweit Stellung, als sie im vorliegenden Buch nur das Teilgebiet der deutschen Eisenbahnen behandeln, wie es sich durch die derzeitige Abtrennung Ostdeutschlands und der Saarbahnen kennzeichnet. Der Darstellung ist ferner die andersgeartete staatsrechtliche und organisatorische Gestaltung zugrunde gelegt, die sich durch Krieg und Zusammenbruch angebahnt hat und sich in dem neuen demokratischen Staatswesen weiterentwickelt.

Das Werk gibt im 1. Teil (S. 1—18) in 4 Abschnitten eine systematische Übersicht über die bisherige geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens. Der 2. Teil (S. 19—257) behandelt das Bundesbahngesetz; einer Vorbemerkung über die Eisenbahngesetze der Bundesrepublik folgt dabei die Darstellung der Entstehung des Bundesbahngesetzes; sodann schließen sich Text und Erläuterungen zum Bundesbahngesetz an. Im 3. Teil (S. 258—288) folgt die sonstige Eisenbahngesetzgebung mit den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen des Grundgesetzes, dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und dem Bundesbahnvermögensgesetz.

Auf wichtigeren Einzelgebieten erschienen den Verfassern auch heute schon eine systematische Darstellung angebracht. Aus diesem Grunde wurden den Erläuterungen zu den gesetzlichen Bestimmungen kleinere oder ausführlichere Vorbemerkungen vorangestellt oder Anlagen beigelegt. Da sie teils einzelne Bestimmungen, teils Abschnitte des Gesetzes betreffen, ergibt sich eine etwas verschiedenartige äußere Form. Das Verzeichnis der im 2. und 3. Teil des Buches in „Vorbemerkungen“ enthaltenen besonderen Aufsätze umfaßt 37 Sonderthemen, darunter z. B. „Die Betriebsorganisation der Bundesbahn“, Grund-

sätzliches über den Verwaltungsrat“, „Die Beteiligungen der Bundesbahn“, „Die Verschuldungs-Belastungen politischer Art“, „Baurecht und Planfeststellung“, „Die Nebenbetriebe der Bundesbahn“.

Das Werk schließt ab (vgl. S. 289—316) mit einem statistischen Anhang über wichtige Zahlen aus der Arbeit der Deutschen Bundesbahn sowie einem umfangreichen Sachregister und Schrifttumsverzeichnis. Das Bundesbahngesetz hat in der Fassung vom 13. 12. 1951 zweifellos nicht seine endgültige Form gefunden. Eine ganze Reihe seiner Vorschriften ist mehr oder weniger problematisch und demgemäß umstritten. Vorarbeiten für etwaige Änderungen sind bei verschiedenen beteiligten Stellen auch bereits angelaufen. Eine Prognose, ob und mit welchen materiellen Änderungen zu rechnen sein wird, kann selbstverständlich noch nicht gegeben werden. Im Interesse der gesunden Regelung des deutschen Verkehrswesens und insbesondere dem der Deutschen Bundesbahn ist zu wünschen, daß das so wichtige Bundesbahngesetz eine glückliche und damit den Interessen aller Beteiligten gerechtwerdende endgültige Form spätestens im Laufe des Jahres 1954 findet. Möge, damit dies gelinge, der 2. deutsche Bundestag die zugehörigen Arbeiten nicht nur bald in Angriff nehmen, sondern auch zügig, d. h. vor allem ohne abermalige Einholung umfangreicher und damit zeitraubender Gutachten zu längst offenkundigen Problemen und ihren Lösungsmöglichkeiten, zu Ende bringen.

Die spätestens in diesem Zeitpunkt fällige nächste Auflage des „Sarter-Kittel“ dürfte dann, nachdem die Verhältnisse sich auf weite Sicht geklärt haben, sich wohl aller Voraussicht nach auch wieder in Richtung auf die frühere Form weiterentwickeln und zu der ehemals bewährten systematischen Darstellung zurückkehren.

Dr. Nießen.

**Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft.** Herausgegeben von Dr. oec. publ. Kurt Krapf, Privatdozent, und Dr. rer. pol. Hans Reinhard Meyer, Professor, Bern. Heft 42: „Die wichtigsten Grundfragen der Eisenbahnwerbung“ von Dr. rer. pol. Hans S. ü. b. Verlag Stämpfli & Cie., Bern, 1952. Sfr 8,65.

Der Verfasser stellt eingangs zutreffend fest, daß seit dem im Jahre 1927 herausgekommenen Werk von Sarter: „Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen“, eigentlich nichts Allgemeines mehr über die Eisenbahnwerbung veröffentlicht worden sei. Die wissenschaftliche Bearbeitung dieses

Werbegebietes sei, im Gegensatz zu anderen, noch nicht sehr weit gediehen. Der Verfasser hat mit seiner Arbeit einen wesentlichen Beitrag zur Schließung dieser Lücke geleistet.

Der Verfasser verzichtet wegen des besonderen wirtschaftswissenschaftlichen Charakters der Arbeit bewußt auf eine eingehendere Behandlung der Technik der Bahnwerbung sowie auch auf ein Eingehen auf die Besonderheiten in der Werbung der verschiedenen Bahntypen. Die Beziehungen zwischen Marktforschung und Bahnwerbung sind gerade, weil von beträchtlichem Umfange und besonderer Wichtigkeit, einer selbständigen Bearbeitung vorbehalten.

Die Arbeit entwickelt zunächst aus den Begriffen der Werbung und der Wirtschaftswerbung den der Bahnwerbung, stellt Aufgaben und Bedeutung dieser Bahnwerbung dar und erörtert dann die verschiedenen Organisationsformen. Anschließend erfährt die zentralisierte Bahnwerbung mit der sog. Maßnahmandelegierung eine besondere Darstellung. Die einzelnen Werbemittel und ihre Eignung für die Bahnwerbung werden eingehend behandelt. Abschließend ist noch der Finanzierung der Bahnwerbung ein besonderes Kapitel gewidmet.

Seitdem das tatsächliche Monopol der Schiene, wo es überhaupt bestanden hat, durch die Straße gebrochen ist, ist die Bahnwerbung für die Eisenbahnen von entscheidender Bedeutung geworden, gleichgültig ob sie als Staats- oder als Privatbahnen betrieben werden. Die Eisenbahnen können nicht mehr wie früher die Kunden auf sich zukommen lassen und dann „abfertigen“ (vergl. Sarter a. a. O., S. 29). Manchen Eisenbahnen, besonders den Staatsbahnen, ist die Umstellung auf kaufmännisches Denken und Handeln schwer gefallen, vielfach bestehen heute noch Hemmungen gerade bei den Bemühungen zur Gewinnung von Kunden. Vor allem bei der Wahl der Werbemittel hat sich teilweise eine übermäßige Vorsicht erhalten. Die Öffentlichkeit erwartet auch noch immer von den staatlichen Transportunternehmen eine gewisse Zurückhaltung in der Werbung.

Der besondere Wert der vorliegenden Arbeit liegt darin, daß sie mit wissenschaftlicher Gründlichkeit ein abgerundetes Bild der Eisenbahnwerbung und ihrer Besonderheiten gibt. Auch die Praktiker können ihr zahlreiche und wertvolle Anregungen entnehmen.

Dr. Nießen.

**Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.** „Auswahl“, Sammlung der noch wichtigen Entscheidungen nach Fach-

gebieten geordnet, herausgegeben von Prof. Dr. L. Auerbach, Berlin, u. a., Band „Eisenbahnrecht“, bearbeitet von Rechtsanwalt Dr. Werner Vahldiek, Berlin. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35. DM 13,20.

Die gesamte Sammlung umfaßt 5 Gruppen:

Gruppe I: Bürgerliches Recht  
(25 Bände)

Gruppe II: Verfahrensrecht  
(etwa 12 Bände in Vorbereitung)

Gruppe III: Handelsrecht

Gruppe IV: Gewerblicher Rechtsschutz  
(3 Bände)

Gruppe V: Öffentliches Recht  
(etwa 4 Bände in Vorbereitung)

Der vorliegende Band „Eisenbahnrecht“ gehört in die Gruppe III zum Teil „Handelsrechtliche Nebengesetze“. In dieser Gruppe umfassen daneben 3 Bände das Handelsgesetzbuch und 4 Bände das Recht der Handelsgesellschaften. Bei den handelsrechtlichen Nebengesetzen werden außer dem Eisenbahnrecht besonders behandelt: Versicherungsrecht, Schiffsfahrtsrecht, Wechsel- und Scheckrecht, Bank- und Börsenrecht, Privatversicherungsrecht (folgend im Jahre 1953).

Das „Eisenbahnrecht“ bringt auf 315 Seiten 75 Entscheidungen aus den RGZ-Bänden 10 bis 155, und zwar in zeitlicher Reihenfolge. Die Entscheidungen sind grundsätzlich ungekürzt abgedruckt. Soweit eine Entscheidung mehrere Fachgebiete betrifft, ist sie nur in einem Fachgebiet aufgenommen worden. Die anderen Gebiete enthalten nur den Leitsatz der betreffenden Entscheidung mit einem Hinweis, wo der vollständige Abdruck erfolgt ist. Um das Auffinden der Entscheidungen zu erleichtern, wird am Schluß der Gruppe ein Gesamt-Fundstellenverzeichnis erscheinen, in dem alle aufgenommenen Entscheidungen verzeichnet und nach der Fundstelle der alten und neuen Sammlung zitiert sind.

Die auf Seite 1 ff. wiedergegebene Entscheidung RGZ 10, 105 enthält das Urteil des III. Zivilsenates vom 11. 1. 1884 und betrifft die „Haftung der Eisenbahn für den beim Transport auf unbedeckten Wagen entstehenden Schaden“. Den Schluß bildet (vgl. S. 309 ff.) die Entscheidung des I. Zivilsenates vom 29. 5. 1937, behandelnd die „Haftung für die Brandgefahr durch Kurzschluß auf elektrisch betriebener Strecke bei Beförderung im offenen Eisenbahnwagen“.

Der eisenbahnrechtliche Band schließt ab mit einem Sachregister (6 Seiten) von 127 Stichworten, von „Abfertigungsgebühr“ bis „Zahlungsverzug“.

Das Erscheinen des Werkes ist zu begrüßen. Es erleichtert durch seine Beschränkung auf das Sachgebiet des „Eisenbahnrechts“ den Aufbau bzw. Wiederaufbau der Fachbüchereien und ist auch für den Fachmann, insbesondere für den Praktiker des Verkehrsrechts, ein zeitsparender und willkommener Arbeitsbehelf.

Dr. Nießen.

In den Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen ist das Kraftfahrzeuggesetz und Reichshaftpflichtgesetz als Sammlung der noch wichtigen Entscheidungen in Gruppe I (Bürgerliches Recht) erschienen. Verlag: Walter de Gruyter & Co., Berlin 1952. Preis DM

Diese Sammlung ist in 5 Gruppen zusammengefaßt. Die Gruppe I umfaßt außer den oben angeführten Gesetzen (Abt. VI Nebengesetze) noch folgende Abteilungen:

1. Abt.: Einführungs-Gesetz und allgemeiner Teil
2. Abt.: Recht der Schuldverhältnisse
3. Abt.: Sachenrecht
4. Abt.: Familienrecht
5. Abt.: Erbrecht.

84 Reichsgerichtsentscheidungen auf dem Gebiete des Kraftfahrzeuggesetzes und Reichshaftpflichtgesetzes, die vom 2. Mai 1912 bis 23. November 1943 von den Zivilsenaten der Reichsgerichte gefällt worden sind, sind auf 333 Seiten zusammengestellt. Die Entscheidungen sind, von unwesentlichen Streichungen abgesehen, grundsätzlich ungekürzt gebracht worden.

Ein anschließendes Sachregister erleichtert das Auffinden der in den Entscheidungen behandelten Gebiete.

Eine weise Beschränkung in der Auswahl der Reichsgerichtsentscheidungen, insbesondere der Entscheidungen, die vor vielen Jahren gefällt worden sind, haben dieser Sammlung, die sich über 30 Jahre erstreckt, auch heute noch ihre Aktualität erhalten und ließ sie andererseits nicht zu umfangreich werden.

Es ist zu begrüßen, daß durch diese Sammlung das Straßenverkehrsrecht bereichert worden ist, dessen Notwendigkeit und weitere Ausgestaltung durch die stürmische Entwicklung des Straßenverkehrs in den letzten Jahren eine zwingende Notwendigkeit geworden ist.

W. Nelsen.



Strommenger, Gottfried, Dipl.-Ing.: **Kraftfahrzeugbesteuerung und Wegekosten.** (Umlegung der kraftfahrzeugbedingten Wegekosten auf die Kraftfahrzeuge.) Verkehrsverlag J. Fischer, Düsseldorf, 1953.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die von den Kraftfahrzeugen verursachten Wegekosten auf die Fahrzeugarten nach dem Grundsatz der Steuerungerechtigkeit zweckgebunden umzulegen. Es wird also von einer (derzeit nicht bestehenden) Zweckgebundenheit der Sonderbesteuerung der Kraftfahrzeuge für die Aufbringung der Wegekosten ausgegangen. Er nennt diese Kosten „kraftfahrzeugbedingt“.

Demzufolge wird zunächst der Einfluß des Anwachsens der Fahrzeugbestände auf die Wegekosten und damit auf die Höhe der Wegekostenbeiträge dargetan, wobei der Meinung Ausdruck gegeben wird, daß die Aufklärung der wahren Zusammenhänge zwischen Kapazitätsausnutzung der Fahrzeuge und Höhe der Wegekostenbeiträge Angelegenheit der Wegebauer sei. (Dazu bedarf es allerdings erheblicher betriebswirtschaftlicher Kleinarbeit!)

Wenn auch der Verfasser eine kostengerechte Umlage erstrebt, so verschweigt er doch nicht, daß die gegenwärtig noch geringen technischen Kenntnisse über das Kräftespiel zwischen den Rädern der Fahrzeuge und den Fahrbahnflächen der Straßen eine exakte Rechnungsweise erschweren. Die freimütige Schilderung dieses Mangels ist beachtenswert, so daß man sich vorerst doch wohl noch damit bescheiden muß, ein Verfahren anzuwenden, das wenigstens eine Annäherung an die kostengerechte Verteilung beinhaltet und genügend Raum für zu erwartende neue technische Erkenntnisse läßt.

Der Verfasser schlägt in Anlehnung an Maßstäbe der Energiewirtschaft vor, die kraftfahrzeugbedingten Wegekosten in Benutzungsgebühren und Grundgebühren aufzuspalten. Mit wohlthuender Sachlichkeit werden verschiedene in Vergangenheit und Gegenwart angewandte Systeme der Sonderbesteuerung von Kraftfahrzeugen gegenübergestellt. Ausführlicher werden die Reifenweggebühren, die Benutzungsgebühr auf Grund der Kilometerleistungen, in Gestalt der Beförderungsteuer oder der Kraftstoffabgabe behandelt. Str. kommt zu dem Ergebnis, daß trotz vorhandener nicht zu bestreitender Mängel die Kraftstoffabgabe als die geeignetste Benutzungsgebühr anzusehen ist.

Sodann wird die heute im Bundesgebiet geltende Kfz.-Steuer als geeignete Form der Grundgebühr gewertet. Diese Steuer wird bekanntlich bei Krafträdern und Personenkraftwagen als Hubraumsteuer, bei Straßenzugmaschinen als Brems-PS-Steuer und bei Nutzkraftwagen als Eigengewichtssteuer erhoben. Der Verfasser schlägt vor, alle Nutzkraftwagen und die Kfz.-Anhänger nach dem zulässigen Gesamtgewicht zu belasten. Für die Personenkraftwagen sollte es nach seiner Auffassung bei dem geltenden System der Hubraumsteuer bleiben, das den Anforderungen an eine Grundgebühr am besten entspricht.

Da der Verfasser für seine Verfahrensuntersuchung Rechnungsgrundlagen sucht, die nicht wirklichkeitsfremd sind, bringt er eine kurze überschlägige Ermittlung desjenigen Anteils der gesamten Wegekosten, der als kraftfahrzeugbedingt anzusprechen ist. Das ist aber nur ein, allerdings ein sehr wichtiger Angelpunkt unserer Ueberlegung nach Kostengerechtigkeit überhaupt. Es bleibt aber die Frage ziemlich offen, wie sich dieser Anteil einmal ausmachen wird, wenn wirklich der Ausbau des Straßennetzes den tatsächlichen Erfordernissen der Motorisierung angepaßt wird und nicht wie heute hinter den Fortschritten der Motorisierung herhinkt. Wenn er für das Jahr 1952 den Anteil der kraftfahrzeugbedingten Wegekosten auf 60% schätzt, so muß das Urteil über die Richtigkeit dieser Schätzung solange in der Schwebe bleiben, als genauere Untersuchungen über die Wegekosten fehlen, die entstehen, wenn der Forderung nach Anpassung des Straßenzustandes wirklich entsprochen wird.

Bei dem nun folgenden Versuch, eine Aufteilung der Wegekosten in % auf die einzelnen Fahrzeugarten vorzunehmen, wird zwischen solchen Wegekosten unterschieden, die vom Gewicht der Fahrzeuge abhängig sind und solchen, die nicht vom Gewicht der Fahrzeuge beeinflusst werden. Ausgehend von dem auch von Dr. Ruckli geübten Verfahren, zunächst einmal die vom Fahrzeuggewicht unabhängigen Unterhaltungskosten festzustellen (Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Jahrg. 1950, S. 356), meint Str., daß in Deutschland die Wegekosten zu rd. 60% von den Fahrzeuggewichten unabhängig sein dürften und 40% gewichtsunabhängig sind. Das sind also geschätzte Mittelwerte. Ohne auf die Einzelheiten einzugehen, wird man aber auch hier ernstlich fragen müssen, ob solche Schätzungen bereits einen solchen Grad der Zuverlässigkeit haben, daß man sie



nicht nur für ein gegenwartsnahes Unheil, sondern auch — und das ist besonders wichtig — als Grundlage für die bevorstehenden dringenden und wichtigsten Entscheidungen finanz- und verkehrspolitischer Art benutzen kann.

Die Möglichkeiten, welche andere Relationen darbieten, werden ebenfalls behandelt, so daß etwaige Abweichungen von der geschätzten Relation verfahrensmäßig leicht berücksichtigt werden können.

In der Annahme, daß die gesamten Wegekosten im Kalenderjahr 1952 1000 Mio DM (ohne Kriegsschädenbeseitigung) betragen haben, wird der dem Kraftfahrzeug anzulastende Teil der Wegekosten (60% der Gesamtwegekosten) 600 Mio DM ausmachen. Dazu kommt ein Sicherheitszuschlag von 5%, so daß 630 Mio DM der Rechnungsmethode zugrunde gelegt sind. Dieser Betrag wird als zweckgebunden angesehen und auf die leistungspflichtigen Kostenträger entsprechend den von ihnen verursachten Kosten umgelegt. Die Aufteilung der den Kraftfahrzeugen anzulastenden Wegekosten auf die Fahrzeugarten und deren Größenklassen nach dem Verhältnis der gewichtsunabhängigen zu den gewichtsabhängigen Wegekosten (60 : 40) geht so vor sich, daß bei den gewichtsabhängigen Wegekosten als Maßstab für die Aufteilung der Rechnungstonnenkilometer gewählt wird, während

für die gewichtsunabhängigen Wegekosten unter Berücksichtigung des Einflusses von Fahrzeugbreite, Geschwindigkeit und Fahrzeuganhängerverkehr durch Korrekturzahlen die von den Kraftfahrzeugarten geleisteten jährlichen Kilometerzahlen zugrunde gelegt sind.

Der Verfasser stellt fest, daß die Belastungen der Kraftfahrzeuge, soweit sie als Wegekostenbeiträge anzuerkennen sind, im Kalenderjahr 1952 den Anteil der Gesamtwegekosten weit überschritten haben.

Von den Wegekosten sollen nach dem Vorschlag des Verfassers 60% über Wegebenutzungsgebühren (Kraftstoffabgabe) und 40% über Wegegrundgebühren (Kraftfahrzeugsteuer) aufgebracht werden. Es sind mithin 378,0 Mio DM auf den Kraftstoff umzulegen. Abweichungen von der Verhältniszahl sollen im Einzelfalle möglich sein, um insbesondere die große Verschiedenheit des spezifischen Kraftstoffverbrauchs je Leistungseinheit bei einzelnen Fahrzeugen berücksichtigen zu können. In der Gesamtrechnungssumme soll aber die angegebene Verhältniszahl bestehen bleiben. Bemerkenswert sind die niedrigen nunmehr errechneten Gebührensätze, ermittelt für den Fahrzeugbestand und die Wegekosten im Jahre 1952:

#### Benutzungsgebühren:

Vergaserkraftstoffe	= 14,85 Dpf/kg
Dieselmkraftstoffe	= 9,90 Dpf/kg

#### Grundgebühren:

Krafträder	= 2,50 DM je 50 ccm Hubraum
Personenkraftwagen	= 9,50 DM je 100 ccm Hubraum
Kraftomnibusse	} = 10,50 DM je 200 kg zul. Gesamtgewicht
Lastkraftwagen	
Straßenzugmaschinen	
Kraftfahrzeug-Anhänger	

Anschließend untersucht der Verfasser, ob das von ihm vorgeschlagene Verfahren auch zu Umlagesätzen führt, die den Wegekosten entsprechen. Er prüft auch, in welchem Verhältnis die wirkliche Belastung der Kraftfahrzeuge im Jahre 1952 zu dem von ihm errechneten angemessenen Sätzen steht. Er kommt zu dem Schluß, daß alle Kraftfahrzeugarten mehr als die von ihnen verursachten Wegekosten aufbrachten. Die Krad und Pkw. brachten rd. 200%, die Lkw. je nach Größe zwischen rd. 200% und rd. 150% auf und die Kfz.-Anhänger je nach Größe und Art zwischen rd. 155% und rd. 110% der angemessenen Wegegebühren. An einigen Beispielen

werden die errechneten Belastungen den wirklichen Belastungen für einen großen Bereich der Jahreskilometerleistungen gegenübergestellt.

Der Verfasser ist sich darüber völlig im klaren, daß sein Vorschlag nicht kritiklos hingenommen wird. Dazu bieten sich noch zu viele offene Fragen, deren Lösung zum Teil außerhalb der Einwirkungssphäre des Verkehrsfachmannes liegen. Aber seine exakt durchgeführte Rechnungsmethode läßt erkennen, daß der beschriebene, bisher wenig beachtete Weg doch wohl Beachtung finden muß und daß man dem Verfasser für seine fleißige Arbeit dankbar sein muß.

Dr. Böttger

Dr. Waltraud Steinweg: „Die Preisentwicklung und Preisbildung auf dem westdeutschen Markt für Personenkraftwagen als Beispiel einer Oligopolpreisbildung.“ (Schriftenreihe: Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Heft 9; Herausgeber: Richard Pflaum-Verlag, München 2.)

Die vorliegende Arbeit ist insofern bemerkenswert, als sie zu den wenigen umfassenden Versuchen gehören dürfte, den Ablauf der Oligopolpreisbildung an einem empirischen Beispiel, und zwar dem Markt für Personenkraftwagen zu untersuchen. Die Untersuchung ist eine zweifellos wertvolle und interessante Illustration von nicht zu leugnender empirischer Bedeutung, die allerdings nicht über die Schilderung eines historischen Ablaufes hinausgeht. Die Verfasserin sieht auch — wie dies aus den Schlussfolgerungen hervorgeht — selbst ein, daß eine Theorie von der Art der Oligopoltheorie, die alle logischen Möglichkeiten offen läßt, im strengen Sinne des Wortes nicht an der Wirklichkeit scheitern und sich deshalb auch nicht bewähren kann.

Vielleicht hätte es gar nicht solch einer sorgfältigen Analyse des Dyopols und des Oligopols bedurft, um zu diesem Ergebnis zu kommen. Eine genaue Untersuchung von Modelltheorie und Wirklichkeit muß zu dem gleichen Schluß führen. Es handelt sich um eine grundlegende Einsicht in die grundsätzliche Aussagekraft der ökonomischen Theorie im allgemeinen, die ja, wie Hutchison schon in den 30er Jahren schrieb, vielmehr ein Sprachsystem ist, denn eine Theorie mit empirischem Gehalt. Dies soll keineswegs eine Kritik an der Arbeit der Verfasserin sein, sondern nur eine bestätigende Betrachtung vom Grundsätzlichen her.

Im einzelnen sei zur Arbeit noch folgendes gesagt:

Im theoretischen Teil ihrer Arbeit analysiert die Verfasserin sehr eingehend die Preisbildung beim Dyopol, dem einfachsten Fall des Oligopols. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß das Fehlen einer typischen Reaktion der Dyopolisten — das Entsprechende gilt auch für die Oligopolisten — das grundlegende Problem in der Oligopolpreisbildung ist. Da das Verhalten der Anbieter nicht bestimmbar ist, läßt die Theorie alle Möglichkeiten offen. Deshalb kann die praktische Untersuchung eben nur eine Illustration, keine Verifikation der Denkmöglichkeiten (Modelle) sein.

Für den Praktiker dürften die theoretischen Ausführungen nicht leicht verständ-

lich sein. Das ist bedauerlich. Dies ist eben darauf zurückzuführen, daß die Sprache und Darstellungsweise der Nationalökonomien immer komplizierter wird. Die eigentliche empirische Untersuchung zeigt, daß der Markt für Personenkraftfahrzeuge ein dankbares Studienobjekt ist. Einmal deshalb, weil er typische Elemente eines Angebotoligopols trägt, sodann, weil die Preis- und Produktionsentwicklung, sowie andere für eine Untersuchung bedeutsame technische und wirtschaftliche Fakten bekannt sind. Daß andererseits die Kostenlage und -entwicklung der Betriebe, die doch einen bedeutenden Einfluß auf die Preisgestaltung ausüben, verhältnismäßig wenig berücksichtigt sind, läßt darauf schließen, daß die Verfasserin über die Kostenentwicklung kaum Unterlagen gehabt haben wird. Im übrigen hat sie den Kreis der für die Preisbildung relevanten Faktoren möglichst weit gezogen. Dafür sollte man dankbar sein. Denn gerade dadurch läßt sich erkennen, wie schwer die verschiedenen Faktoren im Hinblick auf ihren Einfluß auf die Preisbildung und die Wettbewerbsverhältnisse zu bewerten sind. Trotz aller Bemühungen langt es nur mehr zu Vermutungen als Annahmen, warum die Preisentwicklung so, und nicht anders verlief. Eine Antwort könnten vielleicht die am Marktgeschehen selbst Beteiligten geben.

Als bemerkenswert darf noch festgehalten werden, daß die Automobilproduzenten nach der Währungsreform einmütig die Preise derart hoch setzten, daß eine ruinöse Konkurrenz auf lange Sicht nicht zu befürchten war. Es muß also nicht, wie die hier und da noch vertretene These vom Vernichtungswettbewerb folgert, dann zu einem ruinösen Wettbewerb kommen, wenn nur einige oder wenige Anbieter auf dem Markt sind. Man muß sich, wie die Verfasserin mit Recht betont, davor hüten, dieses Ergebnis als das typische Verhalten zu betrachten. „Die Preisbildung auf dem PKW-Markt darf stets nur als eine Möglichkeit der Gestaltung der Preisbildung auf dem Oligopolmarkt angesehen werden, aber auch nur als eine Möglichkeit“ (S. 174).

Da wir es in der Verkehrswirtschaft ebenfalls mit Märkten zu tun haben, auf denen zwei oder wenige Anbieter miteinander konkurrieren, von denen jeder einzelne durch die relative Größe seines Marktanteils in der Lage ist, die Preisbildung zu beeinflussen, ist ein Einblick in diese Arbeit all denjenigen zu empfehlen, die sich mit der Lösung verkehrswirtschaftlicher Probleme befassen. Dr. Vogels