

## Die gemeinwirtschaftliche Belastung als Problem der Wettbewerbsordnung im deutschen Verkehr

— Eine Antwort —

Von Dr. F. J. Schroiff, Dortmund

Als Nationalökonom befaßte ich mich in meinem Beitrag in Heft 3/1956 mit der Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn. In der vorstehenden Abhandlung setzt sich Dr. jur. Gosse aus der Sicht der Bundesbahn kritisch mit meinen Darlegungen auseinander.

Aus zwei Gründen ergreife ich gern die Möglichkeit zu einer Replik: Zum einen setzt sich G. im allgemeinen<sup>1)</sup> in einer erfreulich sachlichen und unpolemischen Art mit den in Rede stehenden Problemen auseinander, die nur zur Klärung der verkehrswissenschaftlichen Diskussion beitragen kann. Zum anderen erscheint eine Erwiderung sachlich notwendig, um Irrtümer zu beseitigen und Meinungsverschiedenheiten aufzuklären.

Zunächst zwei generelle Vorbemerkungen:

- a) G. nennt seinen Beitrag eine Entgegnung. Dabei behandelt er aber eine Reihe von Fragen, die von mir nicht angeschnitten bzw. er nimmt zu Behauptungen Stellung, die von mir nicht gemacht wurden. Er sprengt damit den von ihm gesteckten Rahmen einer Entgegnung. In meiner Replik möchte ich mich darauf beschränken, zu den zentralen Einwänden von G. Stellung zu nehmen, einige Berichtigungen zu bringen, mich im übrigen aber zu den außerhalb des Themas liegenden Fragen nicht äußern.
- b) Zur Begriffsklärung stellt G. seinen Ausführungen sieben „Festpunkte“ voran. Mit seinen Ausführungen zu den Ziffern 1–4 stimme ich im Prinzip überein. Bei den Punkten 5 und 6 gehen unsere Auffassungen auseinander. Völlig abweichend sind die beiderseitigen Auffassungen nicht über den Inhalt, sondern über die Wertung der im Punkt 7 angeschnittenen Fragen im Rahmen der volkswirtschaftlichen Betrachtung.

<sup>1)</sup> Diese Einschränkung ist notwendig im Hinblick auf die Bemerkung von G. auf Seite 27, wo er meine Argumentation mit dem Signum versteht, daß sie für einen „Sachwalter der Interessen der Binnenschifffahrt“ verständlich sei. Ich habe meine Abhandlung nicht als „Interessenvertreter“ geschrieben, sondern mit der Absicht, einen bescheidenen verkehrswissenschaftlichen Beitrag zu einem zentralen Problem der deutschen Verkehrspolitik zu liefern.

Der gleiche — wie ich annehmen möchte — falsche Zungenschlag findet sich auf Seite 43. Hier stellt G. der Auffassung neutraler Sachverständiger den Widerspruch „namentlich von den Vertretern der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs, also der ausgesprochenen Konkurrenz“, gegenüber, „ein Vorgang, der nicht weiter Ueberraschung hervorrufen kann“. Die Auslassungen der Sachverständigen der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs werden damit also als „parteiisch, unobjektiv, nicht neutral abgestempelt“. Das gleiche würde dann auch für die Sachverständigen der Wirtschaft gelten, die in dem Ausschuß an den strittigen Punkten den gleichen Widerspruch wie die Vertreter der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs erhoben. Es ist wohl nicht anzunehmen, daß G. die Auffassungen der Vertreter der Bundesbahn in dem Ausschuß gleichfalls so gewürdigt wissen möchte. Weshalb denn diese Herabsetzung der Meinungen der Sachverständigen, die aus den Kreisen der „Konkurrenz“ stammen?

## I. Gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung, ein Privileg der Bundesbahn?

Die konkreten Zielsetzungen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung stehen außerhalb unserer Diskussion. Für die Bundesbahn betont G. ihre neutrale Einstellung zu der Frage der Beibehaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung. Die übrigen Verkehrsträger vertreten die gleiche Auffassung. Aber bereits die nächste Frage, wem tatsächlich eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung obliegt, ist umstritten. Die Förderung der wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen Ziele, die die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung zum Gegenstand hat — vgl. das Votum des Wissenschaftlichen Beirats — ist nach meiner These im Rahmen ihrer technischen und ökonomischen Möglichkeiten eine Aufgabe aller öffentlichen Verkehrsträger, öffentlich hier gemeint im Unterschied zu den Werkverkehrstreibenden.

Mit dem Hinweis auf die dahingehenden gesetzlichen Vorschriften bei der Bundesbahn widerspricht G. nachdrücklich meiner These. Er behauptet nicht nur, daß die Bundesbahn allein diese Aufgabe habe, sondern spricht sich sogar gegen eine Verteilung dieser Aufgabe auf mehrere Verkehrsträger wegen des dann „vergrößerten, durch die gemeinwirtschaftliche Zielsetzung nicht begründeten volkswirtschaftlichen Aufwandes“ aus. Er fragt nach der Legitimation der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung als eine ihnen übertragene Aufgabe zu bezeichnen. Er weist darauf hin, daß das staatliche Verkehrsunternehmen an die Richtlinien der Bundesregierung gebunden sei.

Was das letztere betrifft, so bekommt gegenwärtig z. B. die Binnenschifffahrt in geradezu klassischer Form gezeigt, wie das auch für privatwirtschaftlich betriebene Verkehrsmittel gilt. Aus allgemeinen wirtschaftspolitischen Gründen der Preisstabilisierung werden der Binnenschifffahrt Frachterhöhungen zum Ausgleich eingetretener Kostensteigerungen versagt, obwohl das Fachministerium die Berechtigung und Notwendigkeit der Erhöhung anerkennt und die frachtzahlende Wirtschaft der Erhöhung zugestimmt hat.

Da es hier nicht um den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung und der daraus resultierenden Belastungen in ihrer materiellen Höhe geht, sondern nur um das Prinzipielle, können wir uns im übrigen auf die Feststellung beschränken, daß es nicht auf Gesetzesparagrafen ankommt, sondern darauf, wie tatsächlich die Verhältnisse gestaltet sind. Wozu das staatliche Schienenmonopol durch Gesetzesvorschriften angehalten werden muß — den Verkehr in Übereinstimmung mit den Verkehrsbedürfnissen zu bedienen und auszugestalten, den Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Wirtschaft zu führen — das sehen die privaten Verkehrsträger als ungeschriebenes Gesetz, als Aufgabe echten Unternehmertums an. Was würde sich für den Einsatz und bei den Verkehrsleistungen der gewerblichen Binnenschifffahrt und des gewerblichen Kraftverkehrs entscheidend ändern, wenn im Binnenschiffsverkehrsgesetz und im Güterkraftverkehrsgesetz gleichlautende Bestimmungen aufgenommen würden? Mit der hier zur Diskussion stehenden Frage, ob und inwieweit das Gleichgewicht im Verkehr zu Ungunsten der Bundesbahn durch ihre Sonderleistung bei der Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung gestört ist, ist ein ökonomisches Problem zu beantworten, das nun einmal nicht — ich muß mich hier wiederholen — mit formaljuristischen Argumenten geklärt werden kann.

Im wirtschaftlichen Leben gilt es die Kraft des Faktischen zu berücksichtigen. Wenn der Staat seine Eisenbahn in den Dienst der gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen stellt, beeinflußt er bei der Interdependenz der Preise, bei der gegenseitigen Abhängigkeit und Verflechtung auf dem Verkehrsmarkt auch die Handlungsweise der gewerblichen Verkehrsträger, die privatwirtschaftlich betrieben werden. Soweit nicht schon die Verkehrsbedienung dieser letztgenannten Verkehrsträger originäre gemeinwirtschaftliche Züge tragen, zwingt der Staat durch seine Tarifgenehmigung die Schifffahrt, im Sinne der geforderten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung zu handeln. Er wird keinem Tarif zustimmen, der den übergeordneten Belangen einer der gesamten Volkswirtschaft verpflichteten Verkehrspolitik zuwiderläuft. Dem gewerblichen Kraftverkehr räumt der Staat im Fernverkehr nicht einmal eine Tarifautonomie ein. Durch die Bindung der Kraftwagentarife an die Eisenbahntarife werden seine Preise automatisch über die Eisenbahnpreisfestsetzung geregelt.

Wenn G. gegen mich die Bemerkung von Professor Most ins Feld führt, daß die Tarifpflicht nur „einem Schwert ohne Klinge“ gleiche, wenn die Beförderungspflicht fehle, so muß ich ergänzend feststellen, daß diese Bemerkung sich auf die Eisenbahn bezieht. Dem pflichte auch ich bei. Nun bestehen aber gewichtige Strukturunterschiede zwischen der Bundesbahn und dem privatwirtschaftlichen Verkehrsgewerbe, vor allem in ihren Marktformen. Der Bundesbahn, der vom Staat ein Schienenmonopol für das gesamte Bundesgebiet (früher Reichsgebiet) verliehen ist,<sup>2)</sup> die die Probleme des inneren Wettbewerbs, des Werkverkehrs auf der Schiene, der Konkurrenz ausländischer Eisenbahnen auf ihrem Netz nicht kennt, stehen die privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsträger mit ihrer völlig anders gearteten Angebotsstruktur gegenüber. Die hier herrschende innere Konkurrenz, die Konkurrenz des Werkverkehrs, der im Kraftwagensektor riesige Ausmaße angenommen hat, bei der Binnenschifffahrt latent immer vorhanden ist bzw. hier in der kapitalmäßigen Verflechtung mit der verladenden Wirtschaft seinen Ausdruck findet, die hinzukommende Konkurrenz der ausländischen Lkw. und Binnenschiffe auf deutschem Gebiet macht hier eine gesetzlich besonders verankerte Beförderungspflicht überflüssig. Hier ist die staatliche Tarifgenehmigung kein Schwert ohne Klinge.

Der Einwand, die privaten Verkehrsträger könnten sich allen belastenden Auswirkungen des Tarifzwanges entziehen und alle Transporte ablehnen, die für sie nach der Tariflage nicht interessant erschienen, eben weil keine Betriebs- und Beförderungspflicht de jure bestehe, ist so theoretisch und steht in einem so krassen Widerspruch zu den tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten, daß hierauf nicht weiter eingegangen zu werden braucht.

<sup>2)</sup> Gäbe es noch Länderbahnen oder würden Privatbahnen überall zugelassen, würde sich die Wettbewerbslage zu Gunsten der privaten Verkehrsträger insofern verbessern, als durch die dann auftretende Eisenbahnkonkurrenz der Bundesbahn die Ausgleichsmöglichkeiten genommen würden, die sie jetzt zur Stärkung ihrer Wettbewerbsposition einsetzen kann. Die Konkurrenz würde sich nämlich vor allem auf die Verkehre erstrecken, bei denen die Bundesbahn zur Zeit Preise erzielen kann, die über ihren Kosten liegen. Ich nehme damit nicht zur Auflockerung oder Einschränkung des Schienenmonopols Stellung, sondern möchte nur zeigen, wie hierdurch die Bundesbahn in ihrer Wettbewerbsposition begünstigt wird. Wegen der anders gearteten Angebotsstruktur haben die privaten Verkehrsträger derartige Ausgleichsmöglichkeiten, die sie auch als Mittel im Wettbewerb benutzen könnten, im allgemeinen nicht. Wo in Ausnahmefällen die entsprechenden ökonomischen Voraussetzungen gegeben sind, bedürfen mögliche interne oder externe Frachtausgleichskassen der ausdrücklichen staatlichen Genehmigung. Niemand ist dabei ein größerer Gegner derartiger Kassen als die Bundesbahn.

Unhaltbar sind die Ausführungen von G., daß „das Vorhandensein und der Wirkungsgrad der meisten Binnenwasserstraßen“ die gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen (raum- und gesellschaftspolitischer Natur) zu fördern nicht geeignet seien, sondern ihr wegen ihrer allgemeinen Ballungstendenzen entgegenständen.<sup>3)</sup>

Sie sind aber auch wenig durchdacht, weil der Staat selbst ja die Wasserstraßen baut und ausbaut und doch nicht unterstellt werden kann, daß der Staat Maßnahmen trifft, die seinen eigenen Zielsetzungen zuwiderlaufen. Die deutsche Wasserstraßenpolitik steht im Dienste der Zielsetzungen, die der Wissenschaftliche Beirat als für die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung in Deutschland charakteristisch bezeichnete. An einer Unzahl von Beispielen könnte demonstriert werden, wie bei Wasserstraßenbauten, die aus verkehrlichen Gründen erfolgten, gerade die raum- und gesellschaftspolitischen Gesichtspunkte eine entscheidende Rolle spielen.<sup>4)</sup>

## II. Die Belastungen als Wettbewerbsproblem

Die mit Belastungen verbundene gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn ist nach meiner These zu einer Frage der Wettbewerbsordnung im Verkehr geworden. Ich sagte allgemein und damit für jeden Verkehrsträger gültig:

„Es geht darum, ob und inwieweit eine volkswirtschaftlich sinnvolle Ordnung des Verkehrs dadurch erschwert wird, daß der eine oder andere Verkehrsträger per saldo — also unter Berücksichtigung aller Vorteile, Begünstigungen und Befreiungen — im unterschiedlichen Umfange staatlichen Belastungen unterliegt und durch solche Maßnahmen in seiner Eigenwirtschaftlichkeit und damit in seiner Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern beeinträchtigt wird.“

Nach G. ist das Problem so nicht richtig gestellt. Er versieht es deshalb mit einem Fragezeichen und macht grundsätzliche Vorbehalte gegen die Einbeziehung von Konkurrenz- und Wettbewerbsüberlegungen. Seines Erachtens wird die Frage zu unrecht auf die Auswirkungen in dem internen Bereich der Verkehrswirtschaft ausgedehnt. Nach ihm handelt es sich hierbei um ein Nebenproblem.

<sup>3)</sup> Haben denn nicht die niedrigen Ausnahmetarife der Bundesbahn in Gebieten des dichten Verkehrs und parallel zur Wasserstraße die gleiche ballende Wirkung? Haben nicht die Eisenbahnen, als sie den Verkehr von der Landstraße verdrängten, bei ihrer nicht flächenmäßigen, sondern linienmäßigen Verkehrserschließung zusammenballend gewirkt? Ist nicht der Kraftverkehr sehr viel geeigneter als die Eisenbahn zur flächenmäßigen Erschließung schwach besiedelter Gebiete?

<sup>4)</sup> Ich darf den interessierten Leser in diesem Zusammenhang auf meine Abhandlungen hinweisen, die sich gerade mit dieser Funktion der Wasserstraßen und der Binnenschifffahrt befassen und dabei aufzeigen, daß in Deutschland alle Wasserstraßen ihren Ursprung und ihre Begründung in Erwägungen staats- und wirtschaftspolitischer Art haben und keine Wasserstraße gebaut wurde, um einer Unternehmergruppe die Möglichkeit zu geben, durch Kapitalanlage in Binnenschiffen neue und zusätzliche Erwerbsmöglichkeiten zu schaffen. Vgl. hierzu:

Dr. Franz J. Schroiff: „Die Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“ in „Internationales Archiv für Verkehrswesen“, Jg. 1954, S. 21ff.

Ders.: „Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der westdeutschen Kanäle für das Land Nordrhein-Westfalen“ in „Die westdeutschen Wasserstraßen, Ausbau und Verkehr“, Heft 24 der verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Droste-Verlag, Düsseldorf.

Ders.: „Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals für das Ruhrgebiet“, Heft 39 des Wissenschaftlichen Vereins für Verkehrswesen e. V., Essen.

Ich bleibe bei der Meinung, daß ich mit meiner Fragestellung das zentrale Problem angeschnitten habe. Hier liegen also keine graduellen, sondern ganz grundlegende Meinungsunterschiede vor.

Wie haben sich bei der Eisenbahn die Verhältnisse entwickelt? Eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung gibt es hier mindestens seit der Zeit der Verstaatlichung der Eisenbahn im vorigen Jahrhundert. Der Staat stellte seine Eisenbahnen in den Dienst seiner gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen durch seine Forderungen in bezug auf die Gestaltung des Bahnnetzes und durch seine Forderungen hinsichtlich der Bedingungen (Tarif, Beförderungs- und Betriebspflicht), zu denen sie ihre Verkehrsleistungen zu erstellen haben. Seit dieser Zeit gibt es auferlegte, mit den eigenwirtschaftlichen Ueberlegungen im Widerspruch stehende Belastungen. Zunächst waren es nur Belastungen, die den Gewinn schmälerten. Solange die Eisenbahn im Landverkehr de facto ein Monopol besaß und bei aller gemeinwirtschaftlichen Betätigung noch große Ueberchüsse erzielen konnte, sprach niemand von gemeinwirtschaftlichen Belastungen. Die Binnenschiffahrt mit ihrer Betätigung in dem relativ engen Raum ihrer Wasserstraßen störte die Eisenbahn in ihrer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung und in dem Tragen der damit verbundenen Lasten nicht.

Ein Problem der gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bahn, das den Bundesverkehrsminister veranlaßte, einen Sachverständigenausschuß mit der Untersuchung des Tatbestandes zu befragen, um hieraus verkehrspolitische Folgerungen ziehen zu können, gibt es doch erst in der Gegenwart, und zwar infolge der mit dem Auftreten des neuen Verkehrsträgers Kraftwagen im Verkehrssektor zu Ungunsten der Bahn eingetretenen Veränderungen ihrer Wettbewerbsslage.

Wenn die Bundesbahn bei jeder Gelegenheit auf ihre gemeinwirtschaftlichen Belastungen hinweist, so geschieht es doch immer im Hinblick auf die mit solchen Belastungen verbundenen Sonderleistungen, die nach ihrer Ansicht von ihr und eben nicht von ihren Konkurrenten auf dem Verkehrsmarkt erbracht werden. Deshalb legt man auch gerade bei der Bundesbahn auf die Feststellung der Einseitigkeit der Belastungen so großen Wert. Man will damit doch auf ein Ungleichgewicht, auf eine günstigere Lage der Konkurrenten hinweisen, aus der bestimmte Folgerungen gezogen werden sollen, mit dem Ziel, das Ungleichgewicht zu beseitigen. Wer bestreitet, daß es sich hier um ein Wettbewerbsproblem des Verkehrs handelt, erkennt nicht die ökonomischen Zusammenhänge. Das Wesen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung ist ein Ausgleich der Verkehrslasten in einem volkswirtschaftlich erwünschten Sinne. Heute geht es um die Frage, inwieweit die Bundesbahn zur Erreichung dieses Zieles eingesetzt werden kann. Sie kann es nur im Rahmen der bei ihr vorhandenen Ausgleichsmöglichkeiten.

Durch eine differenzierte Verteilung der hohen fixen Kosten wird ein Kostenausgleich betrieben, durch eine differenzierte Preispolitik ein Erlösausgleich. Einnahmeschmälerungen auf der einen Seite stehen Mehreinnahmen auf der anderen Seite gegenüber, den Unterkostentarifen einerseits Ueberkostentarife andererseits. Die gemeinwirtschaftlichen Belastungen werden in dieser Situation gar nicht von der Eisenbahn selbst getragen, sondern sie werden von dieser auf diejenigen Eisenbahnkunden abgewälzt, die sich dieser Mehrbelastung nicht entziehen können. Die Eisenbahn ist hierbei nur das

Instrument, dessen sich der Staat bedient, um einen ihm volkswirtschaftlich erwünscht erscheinenden Verkehrslastenausgleich herbeizuführen.

Ich vertrete nun den Standpunkt, daß es gemeinwirtschaftliche Belastungen für die Bahn, die irgendwie ein Störungsfaktor in der Verkehrsordnung sein und zu Wettbewerbsverzerrungen und Verfälschungen führen könnten — also zu einer Ungleichgewichtslage — solange nicht gibt, als die Eisenbahn in der Lage ist, die gemeinwirtschaftlichen Belastungen in ihrem internen Kosten- und Erlösausgleich aufzufangen, ohne also ihre Gesamtkostendeckung,<sup>5)</sup> ihre Eigenwirtschaftlichkeit zu gefährden.

Dadurch, daß die Bundesbahn von diesem idealen Zustand weit entfernt ist, ihr interner Ausgleich nicht mehr funktioniert, nur dadurch gibt es überhaupt ein Problem einseitiger gemeinwirtschaftlicher Belastungen der Bundesbahn.<sup>6)</sup>

Mit dem Auftreten des Kraftwagens konnte die Bahn nicht mehr den Landverkehr in dem früheren Umfang beherrschen. Ihre Preisdifferenzierungsmöglichkeiten und damit ihre Ausgleichsmöglichkeiten wurden begrenzter und ihr Betätigungsfeld enger. Durch beides wurde sie nur in einem geringeren Maße als Instrument für den Verkehrslastenausgleich tauglich. Wenn die Bundesbahn nicht dauerhaft defizitär bleiben soll, dann müssen wegen der verringerten Ausgleichsmöglichkeiten unvermeidliche verkehrspolitische Konsequenzen gezogen werden. Ich sehe diese in der notwendigen Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Bahn und damit in einer Begrenzung ihrer gemeinwirtschaftlichen Belastungen auf das nunmehr zumutbare Maß.

Um aufzuzeigen, in welchem Ausmaß die Ausgleichsmöglichkeiten der Bahn mit dem Auftreten des Kraftwagens in seinen vielfältigen Erscheinungsformen — des Nahverkehrs, des Fernverkehrs, des Werkverkehrs — eingeschränkt wurden, habe ich auf die von der Bahn seit 1926 im Regeltarif getroffenen tarifarischen Abwehrmaßnahmen dem neuen Wettbewerber gegenüber hingewiesen.<sup>7)</sup> Neben den Mengenverlusten bei den hochwertigen Gütern mußte die Bahn ihre Tarife in den oberen Klassen systematisch abbauen und die Frachtpanne zwischen den oberen und unteren Tarifklassen verringern. Dadurch, daß die Bahn neben der Nachfrageelastizität nunmehr auch die Substitutionelastizität berücksichtigen mußte, schrumpfte ihre Tariffdifferenzierungsmöglichkeit im Regeltarif auf die Hälfte zusammen. Ohne das Auftreten des Kraftwagens hätte die Bahn heute aus dem Regeltarif mehrere 100 Millionen DM Mehreinnahmen. Ueber das neue Verkehrsmittel entzog sich ein Teil der in dem internen Ausgleich der Bahn „Mehrbesteuerten“ diesen zusätzlichen Belastungen.

Hierauf geht G. nicht weiter ein. Er weist statt dessen darauf hin, daß man für die Beurteilung der effektiven Preisdifferenzierung der DB den Regeltarif nicht allein betrachten dürfe. Die allgemeinen Ausnahmetarife erweiterten die Klassenstaffel nach unten und müßten in das Frachtpannungsverhältnis mit einbezogen

5) Einschließlich der Kapitalkosten und einer angemessenen Rendite für das in ihrem Betrieb arbeitende Kapital.

6) Bei der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung als einem Problem der Verkehrsordnung geht es mir nicht — wie G. irrtümlich annimmt — primär um die mittelbaren Auswirkungen, die bei den konkurrierenden Verkehrsträgern auftreten können. Das ist nur das sekundäre Problem, das primäre sind die Auswirkungen auf die Wettbewerbsslage der Bundesbahn selbst.

7) Die von G. erwähnte Abtarifizierung im Jahre 1953 ist nur die letzte Maßnahme in einer Kette vorangegangener Maßnahmen mit der gleichen Zielsetzung.

werden. Dieser Auffassung stimme ich voll zu. Jedoch ist damit nichts gegen meine These von der verringerten Preisdifferenzierung und den damit verringerten Ausgleichsmöglichkeiten gesagt. Wenn G. darauf hinweist, daß die Frachtspanne zwischen der Klasse A und dem niedrigsten allgemeinen Ausnahmetarif heute immer noch 100 : 23,9 betrage, so müßte er in Fortsetzung meines Gedankenganges weiter folgern, daß, wenn nicht zwischenzeitlich mit Rücksicht auf die Kraftwagenkonkurrenz die oberen Tarifklassen systematisch abgebaut worden wären — die Tarifklasse A heute nicht bei 100, sondern über 200 läge.<sup>8)</sup>

Im übrigen liegt die von G. angeschnittene Frage, ob von der Bundesbahn „angesichts der revolutionären Veränderungen der technischen und ökonomischen Verhältnisse im Verkehrswesen“ nicht die Frachtspanne von 100 : 23,9 überprüft werden müsse, genau in der Linie der von mir wegen der veränderten Situation für erforderlich gehaltenen verkehrspolitischen Konsequenzen.

### III. Die Anerkennung einer gemeinwirtschaftlichen Belastung als Wettbewerbsbehinderung

Grundlegende Meinungsverschiedenheiten zwischen G. und mir bestehen hinsichtlich der Prämisse für die Anerkennung der gemeinwirtschaftlichen Belastungen.<sup>9)</sup> Die Prämisse der Einseitigkeit und der Unzumutbarkeit erkennt G. mit dem Hinweis nicht an, daß diese mit der Existenz einer gemeinwirtschaftlichen Last nichts zu tun hätten. Darin hat G. durchaus recht.<sup>10)</sup>

<sup>8)</sup> Nach G. beträgt die Frachtspanne zwischen der Kl. A und dem niedrigsten allgemeinen Ausnahmetarif 100 : 23,9. Für eine Entfernung von 200 km steht damit einem Frachtsatz bei Kl. A von 28,50 ein Frachtsatz des niedrigsten allgemeinen Ausnahmetarifs von 6,80 DM gegenüber. Während der Tarifindex der untersten Regelklasse und der davon abgeleiteten Ausnahmetarife bei 261 liegt, liegt der Tarifindex der Kl. A aber nur bei 120. Bei dem gleichen Tarifindex der Kl. G hätte ein Gut der Kl. A heute nicht 28,50, sondern 59,50 DM zu zahlen. Das Frachtspannungsverhältnis sieht also so aus:

|            | Klasse A ohne Kraftwagenkonkurrenz | Klasse A heute | niedrigster allgem. Ausnahmetarif |
|------------|------------------------------------|----------------|-----------------------------------|
| Frachtsatz | 59,50                              | 28,50          | 6,80                              |
| Index      | 209                                | 100            | 23,9                              |
| bzw.       | 100                                |                | 11,4                              |

<sup>9)</sup> Das überrascht schon insofern, als über die vier von mir genannten Prämissen als solche im Sachverständigenausschuß Einigkeit herrschte, wie man auf Seite 8/9 des Gutachtens nachlesen kann. Meinungsverschiedenheiten herrschten in dem Ausschuß — und auch hier zwischen G. und mir — darüber, welche Tatbestände erfüllt sein müssen, damit die einzelnen Voraussetzungen als gegeben anerkannt werden.

Bei der Verkehrsbedienung werden Einnahmen erzielt. Mit einer gemeinwirtschaftlichen Verbedienung können unter Umständen zusätzliche Kosten verbunden sein. Diese werden von dem betroffenen Verkehrsträger als Belastung empfunden.

Bei der Verkehrsbedienung werden Einnahmen erzielt. Mit einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung können unter Umständen Einnahmeschmälerungen verbunden sein. Nach G. werden diese von der Bundesbahn als Belastungen empfunden, sogar dann, wenn es sich um eine Schmälerung des Gewinns handelt, die Kosten der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen also voll gedeckt werden.

Es kann sehr strittig sein, ob man eine Schmälerung des Gewinns und ob man Einnahmeverluste die so begrenzt sind, daß die Vollkostendeckung der in Rede stehenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht gefährdet ist, als Belastungen bezeichnen kann, ohne dem Begriff allzusehr Gewalt anzutun.

Geht man aber diesen Weg — die Bundesbahn und auch der Sachverständigenausschuß haben ihn beschritten — so muß man, wenn es gilt, die gemeinwirtschaftlichen Belastungen des anderen Verkehrsträgers zu erfassen, die gleichen Maßstäbe anlegen. Nur wenn man Vergleichbares miteinander vergleicht, kann die Frage der Einseitigkeit der Belastungen beantwortet werden.

Es geht aber gar nicht um die Feststellung einer gemeinwirtschaftlichen Last schlechthin, sondern es geht um die Anerkennung solcher gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die eine Behinderung der Bahn in ihrem Wettbewerbsverhältnis zu den anderen Verkehrsträgern darstellen. Dabei sind die Prämissen „Einseitigkeit und Unzumutbarkeit“ genau so wichtig und notwendig wie die Prämissen „Gegensatz zum eigenwirtschaftlichen Interesse“ und „Unmöglichkeit, sich von der von außen auferlegten Last freizumachen“. Diese Meinungsverschiedenheit hat wieder den gleichen Ursprung. G. sieht das Problem nicht als ordnungspolitische Frage des Verkehrs. Vorab gilt es, eine irrtümliche Auffassung von G. zu beseitigen. Die Prämissen für die Anerkennung von gemeinwirtschaftlichen Belastungen gelten natürlich für alle Verkehrsträger in der gleichen Weise. Die kritischen Bemerkungen von G., die zum Inhalt haben, ich würde unterschiedliche Maßstäbe anlegen,<sup>11)</sup> sind damit gegenstandslos.

Eine volle Übereinstimmung mit G. besteht nur hinsichtlich der ersten Prämisse, daß die als Last empfundene Leistung nicht aus eigenwirtschaftlichen Motiven, sondern entgegen den eigenwirtschaftlichen Interessen erbracht werden muß.

Dagegen interpretiert G. meine zweite Prämisse in einer Weise, die mit dem ökonomischen Problem, das zur Betrachtung steht, nicht vereinbar ist. Bei der gemeinwirtschaftlichen Belastung als einem Problem der Wettbewerbsordnung haben wir es nun einmal mit ökonomischen Daten, mit Preisen und Kosten zu tun und nicht mit der Frage, ob eine Leistung aufgrund einer staatlichen Auflage, eines Gesetzesparagrafen erstellt wird oder nicht.

Ich hätte meiner These, daß im Wettbewerb allein die de facto-Wirkung und nicht die de jure-Verpflichtung maßgebend ist, nichts hinzuzufügen, wenn nicht G. behauptete, daß diese These im Widerspruch zu der Prämisse 1 — Gegensatz zu dem eigenwirtschaftlichen Interesse — stünde. Hierin liegt aber kein Widerspruch. Dieser liegt vielmehr in der unzulässigen Auslegung und Anwendung des Begriffes „eigenwirtschaftliches Interesse“ durch G.

Um mich nicht zu wiederholen, darf ich versuchen, dies an einem Beispiel zu erläutern.

Ich unterstelle, daß es keine Wettbewerbsverfälschungen und keine Verzerrungen in der volkswirtschaftlichen Kostenrechnung im Verkehrssektor gäbe. Der Verkehr zwischen zwei Verkehrsgebieten würde von der Bundesbahn und einem privatwirtschaftlichen Verkehrsträger zu Bedingungen bedient, die beiden Verkehrsträgern die Vollkostendeckung, also einschließlich einer angemessenen Rendite für das investierte Kapital ermöglichen. Aus rein politischen Gründen würde nun der Bundesbahn die staatliche Auflage erteilt, ihre Frachten zu senken. Die Bahn müßte also unter Zwang und entgegen ihren eigenwirtschaftlichen Interessen den Verkehr jetzt zu Unterkostentarifen durchführen. Es wäre also für die Bahn im Ausmaß der auferlegten Tarifsenkung eine gemeinwirtschaftliche Belastung gegeben.

Ob es eine anzuerkennende einseitige Belastung ist, hängt davon ab, wie die Verhältnisse für den privatwirtschaftlichen Verkehrsträger beeinflußt werden. Aus der Interdependenz aller Preise, also aus einem ökonomischen Zwang, muß auch er seine Frachten entsprechend senken. Auch er muß Unterkostentarife

<sup>11)</sup> So z. B. bei den Ausgleichsmöglichkeiten (siehe Seite 38) bzw. bei der Unzumutbarkeit (siehe Seite 38).

in Kauf nehmen, wenn er den Verkehr und damit seine Betätigungsmöglichkeiten nicht verlieren will.

Nach G. liegt dann bei der Bahn eine gemeinwirtschaftliche Belastung vor, bei dem privatwirtschaftlichen Verkehrsträger nur eine „rein eigenwirtschaftliche Belastung im üblichen betriebswirtschaftlichen Sinne.“<sup>12)</sup>

Weshalb soll nun bei dem Staatsinstitut eine gemeinwirtschaftliche Belastung anerkannt werden, bei dem privaten Verkehrsträger für den gleichen Tatbestand aber nur deshalb nicht, weil es keinen Gesetzesparagrafen gibt? Kommt es für die Beurteilung der ökonomischen Wirkung auf den Verkehrsträger — und diese steht allein im Mittelpunkt der gemeinwirtschaftlichen Belastung als Wettbewerbsproblem — nicht allein darauf an, ob durch denselben Anlaß und mit der gleichen Wirkung Belastungen entstehen, die im Widerspruch zu den eigenwirtschaftlichen Interessen stehen?

Hier entgegnet G. nun, daß diese Tarifiermäßigung des privaten Verkehrsträgers als gemeinwirtschaftliche Belastung nicht anerkannt werden könne, weil sie nicht „außerhalb seiner eigenwirtschaftlichen Ueberlegungen“ stünde, weil er aus Konkurrenzgründen — also quasi freiwillig —, eben um den Verkehr nicht zu verlieren, die Tarifiermäßigung mitmache.

Gehen wir in unserem Beispiel noch einen Schritt weiter. Die staatliche Auflage an die Bahn soll eine so radikale Frachtsenkung der Bahntarife beinhalten, daß der private Verkehrsträger eine so weitgehende Ermäßigung nicht mitmachen kann, ohne den Konkurs erklären zu müssen. Nach G. würde — konsequent zu Ende gedacht — auch dies noch mit den eigenwirtschaftlichen Ueberlegungen übereinstimmen bzw. nicht außerhalb dieser liegen. Eine solche Perversion der Begriffe kann der Klärung der Zusammenhänge nicht dienlich sein. Nicht nur das privatwirtschaftliche Denken, das mir G. vorhält, schließt solche Gedankengänge aus, sondern jede nationalökonomische Ueberlegung. Eine derartige Auffassung ist nur erklärlich aus der Situation des Staatsunternehmens, das aus seiner innigen Verschmelzung mit dem Staat und seinem Gewicht, das ihm in der Verkehrswirtschaft zukommt, nie in die Lage kommen kann, Konkurs machen zu müssen, das nicht wie ein Privatunternehmer Gefahr läuft, seine Existenz zu verlieren, weil es immer mit staatlicher Unterstützung rechnen kann, weil die Bahn aus wirtschafts-, staats- und wehrpolitischen Gründen unter allen Umständen erhalten bleiben muß.

Dieses Beispiel dürfte wohl zeigen, daß man nicht die zweite Prämisse — die unfreiwillige, von außen her auferlegte Last, von der man sich selbst nicht frei machen kann — so eng auslegen darf, daß „auferlegt“ gleichgesetzt werden muß mit „staatlicher Auflage“. Die Gesetze des Marktes, die die entsprechende Handlungsweise verlangen, wiegen genauso. Das Beispiel dürfte ferner gezeigt haben, daß die „Einseitigkeit“ eine unerläßliche Voraussetzung ist, wenn man anzuerkennende gemeinwirtschaftliche Belastungen feststellen will.

Die Prämisse 4, „Unzumutbarkeit der Belastungen“, erkennt G. mit dem Bemerkenshaftlichen Erörterung weitgehend entzogen sei. Demgegenüber bin ich der Auffassung, daß es gerade Aufgabe der wissenschaftlichen Erörterung ist, eine Prämisse als richtig oder falsch zu erkennen. Unsere obige Feststellung, daß

<sup>12)</sup> Vergl. Seite 38.

es in früheren Jahren eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung gab, ohne daß man ein Problem der gemeinwirtschaftlichen Belastungen im heutigen Sinne kannte, eben weil es damals nur zumutbare Belastungen gab, zeigt die Berechtigung dieser Prämisse.<sup>13)</sup>

G. wehrt sich nun dagegen, daß bei der Eisenbahn bei der Prüfung der Zumutbarkeit auch die Möglichkeiten ihres internen Ausgleichs berücksichtigt werden müßten. Damit verkennt er das Wesen der mit Belastungen verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung als Ausgleich von Verkehrslasten in einem volkswirtschaftlich erwünschten Sinne. Nur solange eine Ausgleichsmöglichkeit vorhanden ist, kann ein Ausgleich betrieben werden. Ohne Ausgleichsmöglichkeiten gäbe es für die Eisenbahn — und das Gesagte gilt entsprechend für jeden Verkehrsträger — nur unzumutbare Belastungen, die sich als rote Ziffern in den Erfolgsrechnungen niederschlagen müßten. Andererseits gäbe es — entgegen der Auffassung von G. — unzumutbare Belastungen nicht mehr, wenn die volle Rentabilität des Unternehmens gegeben ist. Die Schmälerung eines sonst darüber hinaus erzielbaren Gewinns kann zwar von dem Unternehmen als Last empfunden werden, sie kann jedoch niemals als eine einseitige und unzumutbare Belastung in dem zur Debatte stehenden Sinne anerkannt werden.

Diese Berücksichtigung der internen Ausgleichsmöglichkeiten gilt selbstverständlich nicht nur für die Bahn, sondern für jeden Verkehrsträger, der eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung betreibt und in deren Auswirkung gemeinwirtschaftliche Belastungen im Sinne einer Beeinträchtigung seiner Wettbewerbslage anerkannt wissen möchte, wie es die Bahn für sich beansprucht.

Es müßte unstrittig sein, daß man die in Rede stehenden anzuerkennenden Belastungen nicht feststellen kann, wenn man nur die Verkehrsleistungen betrachtet, die unter Einnahmeschmälerung oder ohne Kostendeckung durchgeführt werden müssen, die Gewinngeschäfte, die nach G. im Güterverkehr im allgemeinen gegeben sind, aber unberücksichtigt läßt.

Welche Folgerungen sich aus dieser unterschiedlichen Auffassung ergeben, zeigt beispielhaft die Meinungsverschiedenheit bei der Wertung der Unterbilanz der Nebenbahnen. Nach G. hat mit dieser Unterbilanz der Zubringerwert des Nebenbahnenverkehrs für das Hauptnetz nichts zu tun. Nach meiner Auffassung muß aus den obigen Ueberlegungen bei der Wertung dieser Unterbilanz<sup>14)</sup> der Zubringerwert berücksichtigt werden. Wenn nach den Ueberlegungen von G. das Defizit der Nebenbahnen dadurch beseitigt werden könnte, daß die Eisenbahn die Preise auf den Nebenbahnen bis zur Vollkostendeckung erhöhen dürfte,<sup>15)</sup> dann würde nach G. der Zubringerwert irrelevant. Nach meiner Auffassung würde dann aus dem Zubringerwert als Ausgleichsposten ein echter, über der Vollkostendeckung erzielbarer Gewinn. In der Wirtschaft gibt es aber keine Ansprüche auf solche Gewinne. Umstritten kann nur sein, ob ein Zubringerwert vorhanden ist. Ist dies der Fall, so muß er berücksichtigt werden.

<sup>13)</sup> Die Unterscheidung zwischen zumutbaren und unzumutbaren Belastungen, über die im Sachverständigenausschuß Einigkeit herrschte, würde sonst jeden Sinn verlieren.

<sup>14)</sup> Völlig gleichgültig, ob ein bei der Nebenbahn vorhandenes Defizit in der Betriebspflicht und/oder dem Tarifzwang seine Ursache hat.

<sup>15)</sup> Hierbei wird also von G. unterstellt, daß es dann keine Abwanderung oder keinen Ausfall dieses Verkehrs gäbe.

#### IV. Zur Sonderstellung der Bundesbahn als Güter- und Personenverkehrsunternehmen

G. beanstandet, daß die Sonderstellung der DB als Güter- und Personenverkehrsunternehmen von mir nicht beachtet und damit die „entscheidende gemeinwirtschaftliche Last“ der DB nicht in die Untersuchung einbezogen wurde. Diese letztere Behauptung in Verbindung mit der Aussage von G. von „dem im allgemeinen immer noch Gewinn abwerfenden Güterverkehr“ steht in einem Widerspruch zu den bisherigen Verlautbarungen der Bundesbahn.<sup>16)</sup> Ich habe mich hier nicht mit der Höhe der einzelnen gemeinwirtschaftlichen Belastungen zu befassen. Zum Thema steht das Problem als solches.

Die Kritik von G. veranlaßt mich hier, meine Auffassung zu der Sonderstellung der Bundesbahn als Güter- und Personenbeförderungsunternehmen nachzuholen. Bei der Eisenbahn liegt bei dieser doppelseitigen Betätigung der Tatbestand der Verbundproduktion in dem Sinne vor, als ein Großteil der Beförderungseinrichtungen und des Personals für beide Funktionen tätig ist. Die Ausdehnung des einen Sektors bleibt damit nicht ohne Einfluß auf die Betätigungsmöglichkeiten im anderen Sektor. Wegen dieser gegenseitigen Abhängigkeit ist es schon äußerst schwierig, wenn nicht vielleicht unmöglich, eine exakte Kostenaufteilung auf Personen- und Güterverkehr vorzunehmen. Die These von der Kostenunterdeckung im Personenverkehr bzw. die daraus folgende These, daß der Güterverkehr den Personenverkehr alimentieren müsse, woraus dann wieder für den Güterverkehrssektor ein Handicap im Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern gefolgert wird, ist schon wegen der Schwierigkeit der Kostenaussage problematisch. Im übrigen könnte von einer Alimentierung durch den Güterverkehr nur in dem Fall (a) gesprochen werden, wenn die speziellen Kosten des Personenverkehrs, d. h. die Kosten, die bei der Aufgabe des alimentierten Personenverkehrs eingespart werden könnten, größer wären als die aus dem Personenverkehr erzielten Einnahmen. Ist dieser Tatbestand nicht gegeben, würde bei einem Wegfall der Einnahmen aus dem „alimentierten Personenverkehr“ der Güterverkehr mit zusätzlichen Kosten belastet, die bis dahin vom Personenverkehr mit getragen wurden. In diesem Falle (b) würde die Wettbewerbsposition der Eisenbahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern aus dem Tatbestand ihrer Verbundproduktion nicht geschwächt, sondern gestärkt.

Der Außenstehende, der keinen Einblick in die betriebswirtschaftliche Kostenrechnung der Eisenbahn hat, kann nicht näher dazu Stellung nehmen, ob bei der DB der Fall a) oder b) gegeben ist.

<sup>16)</sup> Im Sachverständigenausschuß meldete die DB an Belastungen an:

|   |       |       |    |
|---|-------|-------|----|
| für Subventionstarife im Güterverkehr                           | 150   | Mill. | DM |
| für Belastungen aus den Nebenbahnen                             | 190   | „     | „  |
| für Belastungen aus dem Stückgutverkehr                         | 124,3 | „     | „  |
| bzw.  | 146   | „     | „  |
| für Belastungen aus der Transportreserve                        | 67,5  | „     | „  |
| aus dem Güterverkehr mit Berlin                                 | 15    | „     | „  |
| aus der Montan-Gemeinschaft                                     | 53,8  | „     | „  |
| bzw.  | 93,8  | „     | „  |
| Speziell für den Personenverkehr:                               |       |       |    |
| aus den Sozialtarifen   | 187   | „     | „  |
| und aus dem Personenverkehr mit der sowjetischen Besatzungszone | 17    | „     | „  |

#### V. Zu den verkehrspolitischen Konsequenzen

Im Ausschuß der Verkehrsträger konnte eine einmütige Auffassung der Verkehrsträger darüber erzielt werden, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung und in ihrer Auswirkung die gemeinwirtschaftlichen Belastungen ihre Grenze in der Existenzsicherung der Verkehrsträger finden müssen.<sup>17)</sup>

Die Realisierung dieser Forderung beinhaltet, daß es derartige Belastungen nur noch im Rahmen der vorhandenen Ausgleichsmöglichkeiten geben darf. Ich habe daher recht mit meiner Folgerung, daß sich alsdann das Problem der einseitigen, unzumutbaren Belastungen von selbst löst, eben weil es in dieser Lage keine einseitigen, unzumutbaren Belastungen, die die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger gefährden, mehr gibt.

Meinungsverschiedenheiten bestehen nun aber darüber, wie diese Existenzsicherung erreicht werden kann. Meinem Vorschlag, die unzumutbaren Belastungen durch Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung soweit abzubauen, daß eben nur noch zumutbare übrig bleiben, hält G. als möglichen Weg, der zu dem gleichen Ergebnis führt, entgegen, die Bundesbahn „durch ausreichende Verkehrsmengen und -einnahmen“ wieder in die Lage zu versetzen, die mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung verbundenen Lasten zu tragen.<sup>18)</sup>

Hiermit würde die Aufrichtung eines Schutzwalles, die Abschirmung der Bahn vor Änderungen der Wettbewerbslage verlangt, damit sie durch den Wall künstlich in die Lage versetzt würde, weiterhin Aufgaben zu erfüllen, die sie natürlicherweise wegen der geänderten Wettbewerbslage einfach nicht mehr in dem früheren Umfang erfüllen kann. Nach meiner Auffassung wäre damit das Gegenteil von dem erreicht, was das Ziel der Neuordnung des Verkehrs sein muß, eine Gleichgewichtslage im Verkehr herzustellen, die die Wettbewerbsverfälschungen und Verzerrungen der volkswirtschaftlichen Kostenrechnung beseitigt und zugleich gewährleistet, daß die Verkehrsleistungen in ihrer Gesamtheit mit einem Höchstmaß an Produktivität erbracht werden.

Im Grunde handelt es sich hier nur um eine andere Form der Schadloshaltung durch den Staat, die aber G. in Uebereinstimmung mit mir ablehnt. Für den von G. erwähnten Weg gilt im übrigen gleichfalls, daß wohl jeder Verkehrsträger bereit wäre, in jeder Hinsicht gemeinwirtschaftliche Konzessionen zu machen, wenn er durch „ausreichende Verkehrsmengen und -einnahmen“ in die Lage versetzt würde, die damit verbundenen Lasten zu tragen.

Ich halte diesen Weg nicht für gangbar, weil er letztlich zu einer Erstarrung im Verkehr führen würde. Man muß nun einmal der Tatsache Rechnung tragen, daß sich auch für die Bundesbahn die Marktlage im Verkehr wandelt. Es gibt auf diesem Sektor kein Rückwärtsgehen, keine Wiederherstellung eines Zustandes, als ob es z. B. kein neues Verkehrsmittel Kraftwagen gäbe.

<sup>17)</sup> Vergl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 1956, Seite 2.

<sup>18)</sup> Wenn G. sagt, die Bundesbahn habe wiederholt erklärt, daß sie hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Belastungen Ausgleichsforderungen nicht erhebe, so trifft das in dem Sinne zu, daß die Bundesbahn nicht — wie bei den politischen Lasten — ihre Uebernahme auf den Bund geordert hat. Wenn sie ausreichende Verkehrsmengen und -einnahmen fordert, um wieder in einen Status versetzt zu werden, der es ihr gestattet, die Belastungen zu tragen, dann sind das auch Ausgleichsforderungen, denn sie fordert etwas, das sie z. Zt. nicht hat, um wieder ausgleichen zu können.

Statt sich in metaökonomischen Vorstellungen zu verlieren und die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienunq durch die Eisenbahn quasi als eine besondere volkswirtschaftliche Tugend dieses Verkehrsmittels hinzustellen, sollte man ganz nüchtern erkennen und anerkennen, daß die Eisenbahn hier nur das Instrument für einen volkswirtschaftlich erwünschten Verkehrslastenausgleich ist, wobei die Lasten nicht die Bahn trägt, sondern ihre mehrbelasteten Kunden, die sich dem wegen fehlender Konkurrenz oder mangelnder Markttransparenz nicht entziehen können. Ein Instrument hat keine Tugenden, es ist brauchbar, beschränkt brauchbar oder unbrauchbar. Mit der Wandlung des Verkehrsangebots ist das Betätigungsfeld der Eisenbahn enger geworden.<sup>19)</sup> Es sind Verkehrsmengen unwiederbringlich abgewandert und die Preisdifferenzierungsmöglichkeiten geringer geworden. Das Instrument Bundesbahn ist mit den dadurch verringerten Ausgleichsmöglichkeiten nur in einem geringeren Grad für den Verkehrslastenausgleich brauchbar als früher. Hieraus gilt es die Folgerungen zu ziehen.

Damit ist nichts gegen die Eisenbahn und ihre großen Leistungen für die deutsche Volkswirtschaft gesagt. Damit wird nicht die Existenz von gemeinwirtschaftlichen Lasten bestritten. Kritisiert wird nur eine Einstellung, die bei der Bundesbahn von unvermeidlichen einseitigen und unzumutbaren gemeinwirtschaftlichen Belastungen spricht und diese als ein Handicap im Wettbewerb, als ein Ungleichgewicht gegenüber den anderen Verkehrsträgern anerkannt wissen möchte und zum Ausgleich dafür glaubt, vom Staat in den vielfältigsten Formen Begünstigungen zur Abschirmung gegenüber den anderen öffentlichen Verkehrsträgern beanspruchen zu können.

In meiner Abhandlung habe ich mich für eine notwendige Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienunq durch die Eisenbahn ausgesprochen, weil diese sonst überfordert ist und es sonst nie auch nur in etwa zu einer Gleichgewichtslage im Verkehr kommen kann, die das Ziel jeder Verkehrsneuordnung sein muß.

Die von G. aufgestellte These des „Entweder-Oder“<sup>20)</sup> kann akut werden, wenn der „Gemeinsame Markt“ eine völlige Umgestaltung der deutschen Verkehrspolitik notwendig machen sollte. Dann kann die Anpassung an die kostenorientierte Tarifpolitik der Nachbarländer zu einer Aufgabe der gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik der Bundesbahn führen. Solange eine nationale Verkehrspolitik möglich ist, bleiben meines Erachtens der Bahn so viele interne Ausgleichsmöglichkeiten, daß auch mit Belastungen verbundene Leistungen ohne Gefährdung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit getragen werden können und ohne daß es deshalb unzumutbare einseitige und die Verkehrsordnung störende Belastungen zu geben braucht.<sup>21)</sup>

<sup>19)</sup> Ich meine hier natürlich nicht künstliche Einengungen als Folge einer Verfälschung der volkswirtschaftlichen Kostenrechnung und einer dadurch verzerrten Marktlage. Das ist eine Frage der Angleichung der Startbedingungen, die hier nicht zur Diskussion steht.

<sup>20)</sup> Vergl. G., Seite 28

<sup>21)</sup> Zum Schluß noch einige Berichtigungen:

a) Meino von G. (siehe Seite 28) als unzutreffend bezeichnete Feststellung, daß der Sachverständigenausschuß unterstellt habe, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienunq im heutigen Umfange von der Bahn verlangt werde, ist zutreffend. Auf Seite 8, Abs. 3 des Gutachtens heißt es: „Der Ausschuß hat es nicht für seine Aufgabe gehalten, zu der Notwendigkeit einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienunq im heutigen Umfange durch die Bundesbahn Stellung zu nehmen, hat vielmehr unterstellt, daß nichts verlangt wird.“

b) G. kritisiert auf Seite 37 meine Feststellung, daß die vom Sachverständigenausschuß ermittelten gemeinwirtschaftlichen Belastungen im einzelnen nicht additionsfähig seien. Ich darf hierzu feststellen, daß es sowohl die Auffassung des engeren als auch des erweiterten Sachverständigenausschusses ist, daß die nur der Größenordnung nach feststellbaren Einzelbelastungen nicht ohne weiteres addiert werden können (Seite 13 des Gutachtens). Das Gutachten hat deshalb von der Bildung einer Gesamtbelastung aus der Summe der Einzelbelastungen abgesehen und die abweichende Erklärung der Bundesbahn an anderer Stelle wiedergegeben (Seite 25 des Gutachtens). Es hat ferner von der Bildung einer Gesamtsumme absehen müssen, weil es weder die Entlastungen der Bundesbahn, noch die Belastungen der anderen Verkehrsträger untersucht hat. Meine Ausführungen zu diesem Punkt halten sich exakt an das Gutachten.

c) Meine Feststellung, die Vorteile der Binnenschiffahrt aus der Gleichtarifizierung im Raum seien nur gering, weil die Regeltarife und die allgemeinen Ausnahmetarife, auf die sich die Gleichtarifizierung praktisch beschränkt, im Wettbewerb zur Binnenschiffahrt eine untergeordnete Rolle spielten, bezeichnet G. als unrichtig.

Mit den Regeltarifen vergleichbar sind meines Erachtens aber nur solche Ausnahmetarife mit regelmäßiger Tarifbildung, die für alle Entfernungen gleichmäßige prozentuale Ermäßigungen von den betreffenden Regelfrachten gewähren. Diese haben nach Schulz-Kiesow (s. Heft 3/1953 dieser Zeitschrift, Seite 156) am Gesamtaufkommen aller allgemeinen Ausnahmetarife aber nur einen geringen Anteil von 3,3 % der tkm, 5,2 % der Erlöse und 6 % der t. Für die Regeltarife und diese Ausnahmetarife, die ich nur gemeint habe, trifft meine Behauptung voll zu. Die Polemik von G. trifft ins Leere. G. unterscheidet nicht nach den Tarifbildungsgrundsätzen, sondern nach dem Geltungsbereich. Die in seine Berechnung einbezogenen Ausnahmetarife für Kohle, Erz, Baustoffe usw. werden abweichend von den Regeltarifen gebildet. Ein Beispiel:

Vom Standpunkt des Wettbewerbs der Binnenschiffahrt ist der AT 6 B 1 kein mit den Regeltarifen vergleichbarer allgemeiner Ausnahmetarif, weil er keine gleichmäßigen prozentualen Ermäßigungen für alle Entfernungsstufen gewährt, sondern in den Wettbewerbszonen zur Binnenschiffahrt Abweichungen zu ihren Ungunsten ausweist und weil er eben nicht in allen Verkehrsrelationen, in denen Kohle versandt wird, angewandt wird, z. B. nicht im Ablauf von Wasserumschlagplätzen.