

II. Buchbesprechungen

	Seite
ABC des Seeverkehrs (Jolmes)	241
Abraham, Das Seerecht (Böttger)	64
Bergdolt, Preußisches Wasserrecht (Böttger)	246
Buddenbrock, Der moderne Verkehrsflughafen und seine Probleme (Sauer)	252
Christl, Statistische und soziologische Untersuchungen über den Fremdenverkehr (Böttger)	245
Christl/Koch, Die Ausgaben der Erholungsreisenden in 9 ausgewählten südbayerischen Fremdenverkehrsorten	244
Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen (1847—1947) mit Ergänzungen bis zum Jahre 1956 (Seidenfus)	254
Elsner's Taschenbuch für den Straßenbau 1957 (Nelsen)	246
Esenwein-Rothe, Tarif und Standort (Seidenfus)	249
Illetschko, Transport-Betriebswirtschaft im Grundriß (Böttger)	128
Jahrbuch für den Fremdenverkehr (Böttger)	245
Jahrbuch des Postwesens (Bögel)	253
Julier, Die polizeiliche Untersuchung von Verkehrsunfällen (Bögel)	248
Kähltitz, Das Recht der Binnenschifffahrt, Bd. II (Böttger)	193
Kaspar, Die Betriebs- und Tarifgestaltung der Elektrizitätswirtschaft und der Eisenbahnen als Träger öffentlicher Dienste (Eversmeyer)	132
Klein/Schrötter, Verkehrsfinanzgesetz 1955 — Kommentar (Korff)	60
Koch/Christl, Eine Untersuchung über den Fremdenverkehr auf den Ostfriesischen Inseln (Böttger)	245
Korte, Die Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen des motorisierten städtischen Straßenverkehrs (Bögel)	249
Lambert, Nahverkehrsbahnen der Großstädte (Bögel)	64
Leibbrand, Verkehrsingenieurwesen (Nelsen)	247
Marschall/Gudat, Die allgemeinen Verwaltungsvorschriften für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Nelsen)	251
Meyer, Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme (Berkenkopf)	128
Meyer, Internationale Luftfahrt-Abkommen, Bd. III (Sauer)	251
Müller, Straßenverkehrsrecht (Nelsen)	247
Otremba, Allgemeine Geographie des Welthandels und des Weltverkehrs, (Seidenfus)	131
Raum und Verkehr I (Seidenfus)	193
Risch/Lademann, Der öffentliche Personennahverkehr (Böttger)	242
Rogmann, Die Erforschung der Verkehrskonjunktur und der langzeitlichen Dynamik in der Verkehrswirtschaft (Bögel)	252
Ruwe, Der Spediteur im Straßengüterverkehr (Böttger)	242
Scheider, Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen (Seidenfus)	130
Schneider/Rüthlein, Güterproduktion und Transportaufkommen (Seidenfus)	250
Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Bd. 15: „Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949—1957“ (Seidenfus)	241
Schulz, Ergebnisse eines Betriebsvergleichs in Hotelbetrieben (Böttger)	63
Schulz-Wittuhn, 16 000 Jahre Verkehr — Von Mensch zu Mensch (Berkenkopf)	240
Verhandlungen der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsschutz Bd. 4 (Jolmes)	66

Q 5
Abstr.
Prof. Welsch
W

16

Zeitschrift

für

Verkehrswissenschaft

Herausgegeben von

Prof. Dr. Dr. P. Berkenkopf, Köln

unter Mitwirkung von

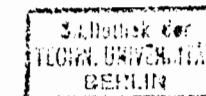
Prof. Dr. Kittel, Offenbach Prof. Dr. Dr. h. c. Most, Mainz Prof. Dr. Napp-Zinn, Frankfurt/M

Prof. Dr. Risch, Hannover Prof. Dr. Alfons Schmitt, Frelburg Prof. Dr. Schulz-Klesow, Hamburg

— 28. Jahrgang — Heft 1 — 1957 —



VERKEHRS-VERLAG J. FISCHER, DÜSSELDORF
Fernruf: Sa.-Nr. 68 24 24 Paulusstraße 1



<i>Inhalt des Heftes</i>	Seite
Das Prinzip universeller Ordnung als Element sicheren und wirtschaftlichen Verkehrs	1
Von Reg.-Direktor i. R. Dr. Th. Krebs, Darmstadt	
Die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenbildung in ihrer Bedeutung für den industriellen Standort . .	6
Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow	
Gemeinwirtschaftlichkeit - ein Wettbewerbsproblem?	28
Von Dr. jur. Heribert Gosse	
Die gemeinwirtschaftliche Belastung als Problem der Wettbewerbsordnung im deutschen Verkehr .	46
Von Dr. F. J. Schroiff, Dortmund	
Buchbesprechungen	60

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 Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf, Paulusstraße 1,
Fernruf Sa.-Nr. 68 24 24, Postscheckkonto Dortmund 104 06.

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photo-
graphische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeit-
schriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.

Das Prinzip universeller Ordnung als Element sicheren und wirtschaftlichen Verkehrs

— J. C. C. (Interstate Commerce Commission) als Vorbild. —

Von Regierungsdirektor i. R. Dr. Th. Krebs, Darmstadt

Jede Ordnung im Leben der Völker, der Staaten und der einzelnen Menschen ruht auf zwei Säulen: der Sitte und dem Recht. Sitte — Gesittung, Moral, Religion, Ethos, humane Haltung, Erziehung (als Produkt des Erzogenenseins), sozialfundierte Weltanschauung — oder wie man die Triebkräfte freiwilliger Einordnung in ein Ganzes nennen mag — formt und ordnet die individuellen Beziehungen. Das Recht ordnet das Allgemeingültige. Auch ein hoher humanitärer Standard reicht zur Ordnung nicht aus, wo die Vielfalt möglicher Konflikte ohne ein allgemeingültiges System von Regeln nicht mehr gemeistert werden kann. Mit dem Willen, einander gerecht zu werden, allein werden Kollisionen nicht vermieden, Konflikte nicht beseitigt, so wenig wie das starre Recht für sich allein Menschlichkeit verbürgt.

So wird auch eine Beseitigung der die Sicherheit und der die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs bedrohenden menschlichen, technischen und betrieblichen Unzulänglichkeiten weder durch formale Gesetze, noch durch individuelle Verkehrsmoral allein erreicht werden können. In der durch technische und wirtschaftliche Erfordernisse und die ständig steigenden Anforderungen an den Menschen bedingten Interessen- und Gefahrenüberschneidung muß eine für jede Verkehrsart gültige Ordnung der Funktionen gegenseitiger Entlastung den Vorrang vor jedem kämpferischen Wettbewerb haben. Dabei müssen die Grenzen zwischen echtem Verkehr und verkehrsindifferenter Nutzung auch dem Verkehr dienender Maschinen und Anlagen beachtet werden. Wollen wir die Bedeutung solch universeller Ordnung als Lebenselement echten Verkehrs erkennen, so muß die Vorfrage beantwortet werden:

Was ist echter Verkehr?

Nicht jedes „Verkehrsmittel“ und nicht jede „Verkehrsbahn“ dient dem Verkehr. Sie können sogar mit der Uebernahme gewisser verkehrsfremder Funktionen verkehrsfreundlich werden. Das Flugzeug, das Bomben trägt, das andere Flugzeuge jagt, den Kurs friedlicher Verkehrsflugzeuge bedroht oder stört, ist so wenig wie das torpedobewaffnete U-Boot ein Verkehrsmittel. Aber auch das im Dienste der Landesaufnahme, der Meteorologie oder als Himmelsschreiber und Reklamefahnen-träger arbeitende Flugzeug ist ebensowenig Verkehrsmittel wie die Rakete, die kosmische Strahlungen registriert. Die Straße, die ausschließlich als Rennstrecke oder Prüffeld gebaut ist, ist keine Verkehrsbahn. Wohl mögen manche dergestalt ablaufende oder ermöglichte Bewegungen mittelbar dem Verkehr dienen, wie etwa der Flug eines Flugzeuges, das Fernschwellen oder Dezimetersprechfunkwellen weiterüberträgt. So wenig aber Atomenergie gleich-

gesetzt werden kann mit explosiver Vernichtung, so wenig schaffen Geräte und Anlagen zur Erzeugung von Bewegungsenergie in jedem Falle Verkehr.

Die Verwendung von „Verkehrsmitteln“ und „Verkehrsbändern“ als technische Medien der Bewegung ist also nicht gleichbedeutend mit der Leistung von Verkehr. Die Grenze wird dabei flüchtig, wenn der verkehrsfremde oder verkehrsfremde indifferente Zweck der Bewegung nicht deutlich erkennbar ist. Oft wird erst aus dem Motiv einer Bewegung erkennbar, ob etwa eine Fahrt mit hoher Geschwindigkeit technische Materialprüfung, Abreagierung einer Spannung im Schnelligkeitsrausch oder echter Verkehr, d. h. auf ein Ziel gerichtete Ortsveränderung war, wobei Ziel nicht nur der Endpunkt einer Reise, sondern Erlebnis einer Landschaft sein kann. „Man reist ja nicht nur, um anzukommen, sondern um zu reisen“ (Goethe an Karoline Herder in „Wie Goethe reiste“ von Prof. H. Wolff, Halle, wissenschaftl. Zeitschrift der Martin-Luther-Universität, August 1956).

Eine Flußwanderung mit Paddel- oder Segelboot kann Verkehr sein, das Kreuzen auf einem See, das Rudern oder Paddeln im Umkreis eines Campingplatzes wird vorwiegend Erholung sein, das auf Strecken gestoppte Rudern oder Paddeln oder der Segelflug ist Sport, der Ski dient ebenso dem Abfahrts- oder Torlauf wie dem Wandern oder der Landpostbestellung. Das Gelbe Band, die Bahn- und Straßenrennen, die Zuverlässigkeitsfahrten und mit ihnen viele Millionen Kilometer Fahrleistungen, die die Straßen beanspruchen, sind nicht Verkehr, jedenfalls nicht echter Verkehr, auch wenn sie vielleicht mittelbar zur Verbesserung von Verkehrsmitteln beitragen. Alle nicht zum echten Verkehr gehörenden Bewegungsvorgänge sollte man also bei der Betrachtung der Bedürfnisse des Verkehrs (Straßenzustand, Sicherheitsbedingungen) statistisch aussondern und soweit nötig unter anderen Gesichtspunkten prüfen.

Seit Jahren haben der an Masse, Gewicht und Schnelligkeit zunehmende Verkehr und der Wettbewerb verschiedener Verkehrsarten alle zivilisierten Staaten vor die Frage gestellt, wie man ihn ordnen könne. Man ist bisher nirgends voll befriedigend damit fertig geworden. Einer der Gründe für dieses Versagen ist in der mangelnden Universalität der Verkehrsbeurteilung und -forschung zu suchen, in der zu geringen Bereitschaft, alle Verkehrsträger, -mittel und -wege als Teile im Dienst einer Gesamtaufgabe zu sehen, die sich ergänzen, aber nicht bekämpfen oder behindern sollen. Die Scheu, Zuständigkeitsgrenzen zu überschreiten, der negative Kompetenzkonflikt tragen ein nicht geringes Maß von Schuld an der Gedankenenge mancher Bürokratien. Davon ist auch der Verkehr nicht ausgenommen. Wie überall ist auch hier die vorzeitige Berufsspezialisierung ein Hindernis für die Erkennung von Zusammenhängen und ihre fruchtbare Auswertung. An einem einfachen Beispiel mag gezeigt werden, wie weit der einzelne, aber auch jede Fachrichtung über ihr engeres Gebiet hinaus denken müssen, um zur Lösung von Verkehrsproblemen beizutragen.

Ein Architekt, der in Miet- oder Einfamilienhäusern die Koks-keller so klein dimensioniert, daß der Wintervorrat nicht mit einer Fuhr angefahren werden kann, obwohl dies ohne wesentliche Verteuerung der Baukosten möglich gewesen wäre, trägt Schuld an der Mehrbelastung der Straßen durch häufigere Kohlen-fahren und stört zu seinem Teil den Jahresfahrplan der Eisenbahnen und die bessere Ausnutzung der Kapazität des rollenden Materials, dessen gleichmäßige Auslastung durch die Sommereinlagerung der Brennstoffe mitbedingt ist. Die Kreditfrage zu lösen — Zahlung zu den gleichen oder sogar günstigeren Ratenbedingungen als bei mehrfacher Anfuhr — ist dabei Sache eines soliden und

wendigen Kohlenhandels. Daß man Kohlenkeller an Stellen planen kann, wo Koks auf kürzestem Weg unmittelbar mit Förderband oder Schütte vom LKW oder Kippanhänger durch das Kellerfenster abzuladen ist (Personal-, Zeit-, Schmutzersparnis und u. U. Einsparung von Zeit der Straßenflächenbenutzung durch verkürzte Entladezeiten), müßte für jeden Architekten eine selbstverständliche Ueberlegung sein. Bei der Anlage von Garagen können ebenso schwere den Verkehr störende und gefährdende Fehler gemacht werden wie umgekehrt bei richtiger Planung der Raum vor dem Tor ausreichen wird, um sowohl bei der Ein- wie bei der Ausfahrt ein zweites Halten im Raum des fließenden Verkehrs (zum Öffnen und Schließen des Tors) zu vermeiden. Entsprechendes gilt für die Platzierung des Heizöltanks.

Der wirklich gute Architekt glaubt nicht als Künstler praktischer gemeinnütziger Erwägungen außerhalb der ihm unmittelbar gestellten Aufgaben überhoben zu sein; er weiß die richtige Lösung zu finden.

Man sieht an diesen Beispielen, daß es Möglichkeiten gibt, dem Verkehr mit Mitteln zu dienen, die nicht primär Verkehrselemente sind, die aber aus verkehrsgemäßem Denken gewonnen werden. Sie sollten allerdings auch von den Verkehrsexperten selbst bedacht werden. Viele solcher Mosaiksteinchen müssen vielleicht zusammenkommen, um einen spürbaren Effekt zu erzielen. Jede mögliche Chance zur Auflockerung muß dabei genutzt werden.

Neben Verkehrsentslastungsmaßnahmen, zu denen z. B. auch die Huckepackversuche und Verfeinerungen im Paket- und Behälterverkehr gehören, ist aber vor allem die Koordinierungspolitik aus der Sphäre des widerwilligen Nebeneinander in ein echtes autorativ gesteuertes Miteinander überzuleiten. Einen Weg zu diesem Ziel zeigt die JCC, das USA Bundesverkehrsamt, dessen Bedeutung für eine einheitliche Verkehrspolitik Prof. Dr. Ing. Pirath noch in der Nr. 8/1954 des Internat. Archivs für Verkehrswesen „Eine historische Studie von Gegenwartswert“ aufgezeigt hatte.

Programatische Erklärungen, an denen die deutsche Bundesgesetzgebung so reich ist, genügen eben nicht. § 33 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr und § 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes sagen zwar: „Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß:

die Leistungen und Entgelte der Binnenschifffahrt einschließlich der Flößerei untereinander und mit denen der anderen Verkehrsträger des Straßengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern

aufeinander abgestimmt werden.“ — Ähnliches bestimmt auch § 14 des Bundesbahngesetzes.

Im Gegensatz zu diesen allgemeinen platonischen Formeln hat die Präambel der Transportation Act vom 18. 9. 1940, die die Aufgaben der Interstate Commerce Commission umreißt, sehr viel konkretere Forderungen aufgestellt und auch praktisch verwirklicht.

Hier heißt es u. a.: „Es ist die nationale Verkehrspolitik des Kongresses für eine gerechte und unparteiische Regelung bei allen Verkehrsarten Sorge zu tragen, die den Vorschriften dieses Gesetzes unterstehen und sie so anzuwenden, daß sie die besonderen Vorzüge jeder einzelnen anerkennt und wahr.“

Sie soll sicheren, angemessenen, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Verkehrsdienst fördern und gesunde wirtschaftliche Verhältnisse im Verkehrswesen und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern pflegen. Sie soll die Schaffung und Erhaltung vernünftiger Tarife für Beförderungsleistungen — ohne ungerechte Diskriminierung, unangebrachte Bevorzugungen oder Vorteile oder zerstörende Wettbewerbsmethoden — fördern. In enger Zusammenarbeit mit den einzelnen Staaten und ihren entsprechend befugten Behörden und Beamten soll sie gerechte Löhne und angemessene Arbeitsbedingungen fördern. All dies soll der Entwicklung, Koordinierung und Erhaltung eines nationalen Transportsystems auf dem Wasser, der Landstraße, der Eisenbahn sowie den übrigen Verkehrsmitteln dienen, um den Bedürfnissen des Handels der Vereinigten Staaten, der Postbeförderung und der nationalen Verteidigung zu genügen.“

Dieser Grundsatzklärung des USA-Bundesverkehrsamtes (ICC) entsprechend will die amerikanische Gesetzgebung und Verwaltung die Verkehrspolitik ausgelegt und gehandhabt sehen. Man hat hieraus die Folgerung gezogen, daß die Verkehrswirtschaft nicht nach den Regeln des freien Wettbewerbs sich selbst überlassen werden könne, daß sie einer gesetzlichen Lenkung durch die ICC bedürfe, deren Hauptaufgaben: Schutz des Verkehrskunden und Aufbau einer gesunden von unlauterem Wettbewerb freien Verkehrswirtschaft seien. Bildung und Kontrolle der Tarife und ein die Bedürfnisfrage prüfendes Konzessionsystem sind die Mittel zur Durchführung dieser Aufgaben. Dabei sollen objektive Selbstkostenermittlungen durch die unabhängige mit ausreichenden Befugnissen zur Beschaffung aller erforderlichen Unterlagen ausgestattete Stelle die Grundlagen für eine gerechte auf die Dauer tragfähige Neuordnung schaffen. Die Tatsache, daß sich die soziale Marktwirtschaft auf anderen Gebieten funktionell hervorragend bewährt hat, rechtfertigt nicht die doktrinären Einwände, mit denen die Entwicklung der Verkehrswirtschaft und des Verkehrsrechts nach anderen Gesichtspunkten immer wieder gehemmt wird. (Personenbeförderungsgesetz, Ausbildungsverordnung.) Pirath hat sich in dem zitierten Aufsatz (Int. Arch. 1954 Nr. 8) eindeutig zu diesen Gedanken bekannt und sie als den gangbaren Weg zur Entwicklung eines gesunden Wettbewerbs unter den verschiedenen Verkehrsmitteln empfohlen.

Ist damit ein Ziel für die künftige Gestaltung des Güterverkehrswesens gewiesen, so muß der Personenverkehr weit mehr als bisher in seinen sozial- und individualhygienischen Einflüssen, seiner physiologischen und psychologischen Bedeutung für die Gesamtpersönlichkeit erkannt werden.

„Das Bewußtsein der durch die neue Lebenssituation geforderten Verantwortung muß geweckt werden“ (Dr. phil. Alois Wenzel auf der Rothenburger Tagung 1950 der Bundesbahnstudienkonferenz in „Verkehr und Technik als philosophisches Problem“).

Diese Verantwortung erkennen heißt auch über die engeren Grenzen seines Fachs hinausdenken und einander über Fachzäune hinweg Anregungen geben. In der gleichen Linie liegt das Wort von Leconte de Nouy: „Dem Menschen muß befreiend gemacht werden, daß die technischen Veränderungen, die er in seiner Umwelt herbeigeführt hat und seine Anpassung daran Fortschritt oder Verfall bedeuten, je nach dem, ob sie von einer entsprechenden Verbesserung seiner seelischen Haltung begleitet werden oder nicht.“ Ist dieses Wort nicht von einer erschreckenden Aktualität, wenn man die Möglichkeiten bedenkt, zu denen Atomenergieverwertung und Automation führen können, wenn sich nicht alle

Beteiligten einer über ihre Spezialaufgabe hinausreichenden Verantwortung bewußt sind, und ist das Wort nicht geradezu auf den Mißbrauch der Pferdekraft gemünzt, mit dem der Verkehr aus seiner Funktion als Diener des Menschen zu seinem maßlosen Vergewaltiger gemacht werden kann.

„Der Raum will seine Zeit. Daß eine Art von Hybris, etwas Frevelhaftes darin liegt, ihm eine Dimension zu stehlen oder sie ihm zu verkümmern, nämlich die ihm natürlich verbundene Zeit, ist mir ein vertrautes Gefühl.“ (Thomas Mann in „Meerfahrt mit Don Quijote“). Leben, das mehr sein will als animalisches Vegetieren, muß erlebnisbereit sein, muß erleben wollen. Erlebnis bedeutet aber Bekenntnis zur Ganzheit, echte Erweiterung der bisherigen Grenzen der Erlebnisfähigkeit. Solcher Erweiterung kann der Verkehr dienen. Wie man sich seiner Mittel bedient, davon hängt es ab, ob das Durchmessen von Raum zum Erlebnis oder nur zum Nervenkitzel, zur Abnutzung oder zur seelischen und körperlichen Regeneration, zur ständigen latenten Gefahr oder zum sinnvollen Mittler in der Ordnung unserer Lebenskräfte wird.

Aus der Absonderung der Bewegungsvorgänge, die nicht oder nicht unbedingt als echter Verkehr anzuerkennen sind, lassen sich Rangfolgen, Wertungen der Schutz- und Förderungswürdigkeit ableiten, aber auch unter Umständen Prognosen psychologischer und wirtschaftlicher Art gewinnen. Die systematische Begriffsordnung muß hier Klarheit schaffen.

Versuchte man die dem Verkehr fälschlich zugerechneten Bewegungen und die das Verkehrsmittel mißbrauchenden oder den mittelbaren Verkehrszweck (z. B. das Verkehrsmittel paralyisierenden Verkehrsvorgänge abzusondern, so würde sich wahr- Erholung) scheinlich zeigen, daß nicht nur viel Raum für echten Verkehr gewonnen, sondern auch die Kollisionsmöglichkeiten und Gefahren vermindert würden. Das gleiche könnte gelten, wenn eine bessere zeitliche Disposition über den verfügbaren Raum an Verkehrswegen und Verkehrsmitteln auch im echten Verkehr gelänge, d. h. Entlastung der Spitzenstunden von Verkehrsvorgängen, die wirtschaftlich oder privat ebenso gut zu anderen Zeiten ablaufen könnten. Die Frage wäre denkbar, ob es Mittel gäbe, dirigierend einfluß zu nehmen, z. B. Kapitalinvestitionen in unechtem oder offenbar unwirtschaftlichem Verkehr zu benachteiligen, ob etwa insoweit eine stärkere Heranziehung des Verkehrs zur Deckung seiner Kosten, also eine graduell unterschiedliche Anlastung der Kosten eines Verkehrsbandes gegenüber dem Verkehrsmittel nach dem Bewegungszweck einer sinnvollen Ordnung entspräche.

Die Frage ist zu verneinen. Sie wäre auch praktisch nicht zu lösen, weil der Verwaltungsaufwand eines solchen Dirigismus an Feststellungen und Bewertungen in keinem Verhältnis zur erzielbaren Wirkung stände.

Wohl aber könnten Untersuchungen, wie sie die ICC laufend anstellt und unter vorsichtiger Auswertung statistischen Materials veröffentlicht, als Material für eine einheitliche, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auch in Westdeutschland erhöhende allgemeine Ordnung des Verkehrs dienlich sein.

Die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenbildung in ihrer Bedeutung für den Industriellen Standort

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow.

I.

Der Einfluß der Binnenwasserstraßen auf die Industrie und ihren Standort

Die Verkehrsmittel haben nicht nur zentralisierend, sondern auch dezentralisierend gewirkt. Das gilt auch von der Binnenschifffahrt. Allerdings irrte sich Heinrich Twiehaus, als er am 9. März 1955 auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Trier die Auffassung vertrat, daß die Wasserstraßen eine stärker dezentralisierende Wirkung ausüben als die Bahn.¹⁾

Wie Alfons Schmitt mit Recht hervorgehoben hat, drohen Industrie- und Siedlungsballungen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorkommen von Rohstoffen, vor allem, wenn diese bei der Verarbeitung an Gewicht verlieren, da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffvorkommens einen mehr oder weniger großen Transportkostenvorteil gegenüber der „abseitigen“, peripheren Verarbeitung aufweisen.²⁾ „Eine grobe Ueberschau zeigt in unserem Raum zwei solcher Ballungsgebiete vom Rohstoff her, nämlich das Ruhrgebiet mit der Kohle als Rohstoff, und das Küstengebiet im Hinblick auf vom Ausland eingeführte Rohstoffe, soweit sie relativ frachtempfindliche Gewichtsverlustmaterialien darstellen...“³⁾ In Bezug auf diese beiden tendenziellen Ballungsgebiete wirkt die Binnenschifffahrt ganz eindeutig dezentralisierend.⁴⁾

An der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat haben die Wasserstraßen, wie die Entwicklung der an ihren Ufern gelegenen Städte zeigt, einen hervorragenden Anteil.⁵⁾ Die moderne Binnenschifffahrt ermöglichte im Einzugsgebiet der großen Binnenhäfen die Entstehung großer Industriegebiete. Schroiff nennt als Beispiele die großen Wirtschaftszentren zwischen Duisburg und Köln, den Industriekomplex im Frankfurter Raum, das Wirtschaftsgebiet Mannheim/Ludwigshafen, sowie die Industriebezirke am Main und Neckar.⁶⁾

1) Heinrich Twiehaus, „Aufgaben und nationale Probleme der deutschen Binnenschifffahrt“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1955, Nr. 24, S. 545.

2) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“ in: Technische und wirtschaftliche Probleme der See- und Binnenschifffahrt, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1949, S. 28.

3) Alfons Schmitt, „Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang“, ORDO, Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, 1950, S. 198.

4) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, a. a. O., S. 28/29.

5) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 3, S. 184/5.

6) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1954, Nr. 6, S. 123.

Maßgeblichen Einfluß auf die Ansiedlung neuer großer Werke im Raum Hannover—Braunschweig—Magdeburg hatte der Mittellandkanal. Dortmunds eisenschaffende Industrie verdankte ihren großen Aufschwung in erster Linie dem Dortmund-Ems-Kanal.

Die Industrialisierung der Ströme und Kanäle erfuhr nach Kuske dadurch eine wesentliche Förderung, daß seit dem 1. Weltkrieg materialintensive Industriezweige, wie die Schwerindustrie, die chemische Industrie, sowie die Getreide- und Oelmühlen immer mehr dazu übergingen, ihren Standort in die großen Binnenhäfen zu verlegen.⁷⁾ In dem Gutachten „Die deutsche Rheinschifffahrt“ wurde die starke Verlagerung der deutschen Roheisen- und Walzeisen-Ausfuhr von den deutschen Seehäfen nach den Benelux-Häfen auf die Standortsrationalisierung der Eisen- und Stahl-Industrie zurückgeführt. Der weit überwiegende Teil des Exports sei auf Werke mit Wasserstraßenanschluß gelegt worden, bei gleichzeitiger Wanderung der Industrie an die Wasserstraße.

„Nur wo starke Bindungen an Orte günstigen Arbeitsangebotes vorliegen, wie bei der Feinblechindustrie der Sauer- und Siegerländer Gegend, oder der Drahtverfeinerungsindustrie des Hammer Gebiets, ist diese Wanderung nicht zu bemerken... Diese Verschiebungen sind insofern tarifpolitisch mitbedingt, als die hohen Nahfrachten der Eisenbahn unter dem Staffeltarifsystem die Standortsrationalisierung der Eisen- und Stahlindustrie stark gefördert haben.“⁸⁾

Sieht man von der Seeschifffahrt ab, so ist die Binnenschifffahrt im Verkehr der großen Ströme von Wasserplatz zu Wasserplatz im allgemeinen das billigste Verkehrsmittel. Wenn die Binnenschifffahrt Massengüter, also praktisch vor allem Roh- und Hilfsstoffe zu Frachten befördert, die noch unter denen der Eisenbahnen liegen, dann setzt sie, wie Alfons Schmitt ausführt, das Werttarifschema der Bahn gewissermaßen fort.⁹⁾ Wer die standortauflockernde Kraft der Wertstaffel der Eisenbahnen grundsätzlich bejaht, muß zugeben, daß in den genannten Verkehrsrelationen die Binnenschifffahrt einen noch größeren dezentralisierenden Einfluß als die Eisenbahnen ausübt. Die Binnenschifffahrt leistet, um nochmals Alfons Schmitt zu zitieren, „gewissermaßen nebenher einen sehr wichtigen, viel zu wenig beachteten Beitrag zur Standortpolitik.“¹⁰⁾ Dank ihrer billigen Massengutfrachten wirkt die Binnenschifffahrt nach Alfred Weber der Konzentration der Betriebe und der Menschen in den industriellen Kerngebieten erfolgreich entgegen.¹¹⁾

Die großen Vorzüge der Binnenschifffahrt kommen gerade im Verkehr mit den Seehäfen voll zum Ausdruck.¹²⁾ Soweit die Binnenschifffahrt im Dienst der Seehäfen steht, hat sie nach Schroiff „im Rahmen ihrer allgemeinen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Verbesserung der Standortbedingungen und der Dezentralisation der deutschen Wirtschaft die Sonderaufgabe der Beförderung von

7) Bruno Kuske, „Der Einfluß der Binnenschifffahrt auf die Gestaltung des deutschen Lebens- und Wirtschaftsraumes“, Raumforschung und Raumordnung, Jahrg. 1939, Heft 4/5, S. 186 ff.

8) „Die deutsche Binnenschifffahrt“, Gutachten der Rhein-Kommission über die Lage der Rheinschifffahrt und der in ihr beschäftigten Arbeitnehmer, Berlin, 1930, S. 126/127.

9) Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, a. a. O., S. 28.

10) Alfons Schmitt, „dto“, Seite 28.

11) Alfred Weber, „Ueber den Standort der Industrien“, Tübingen 1909, S. 77.

12) Paul Schulz-Kiesow, „Binnenschifffahrt und Seehäfen“, in: „Deutscher Binnenschifffahrtstag 1950“ in Lübeck, Sonderbeilage der DVZ, Deutsche Verkehrszeitung, Nr. 47/50, S. 11/12.

Roh- und Kraftstoffen in bestimmten Richtungen auf große Entfernungen, eine Aufgabe, die gerade in Deutschland mit seiner ungünstigen Verteilung seiner natürlichen Roh- und Kraftstofflager und den weiten Entfernungen zwischen den Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Gebrauchsstätten von eminenter Bedeutung ist“¹³⁾

Im Gegensatz zu der Flächenwirkung der Landverkehrsmittel haben die Wasserstraßen mehr eine Linienwirkung. Wie noch zu zeigen, sind hierdurch der Förderung der Raumordnung durch die Binnenschifffahrt Grenzen gesetzt. Für Schroiff besteht demgegenüber die Linienwirkung der Wasserstraßen gerade darin, daß sie die Rohstoffe und Kraftstoffe von den Gewinnungsstätten nach rohstoffarmen Gebieten befördern und damit die Ungunst der Roh- und Kraftstoffverarbeitung der Länder ausgleichen.¹⁴⁾

Die wirtschaftsfördernde und industrie gründende Kraft der Wasserwege veranlaßte nach Schroiff die Wirtschaft, dort den Ausbau von Strömen und den Bau von Kanälen zu fördern, wo die Natur dem Verkehr geeignete Wasserstraßen versagte.¹⁵⁾ „So drängt sich von selbst die zwingende Notwendigkeit auf, dieses System der natürlichen Ströme durch den Bau von Kanälen zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz auszugestalten.“¹⁶⁾ Schroiff verweist auf Ministerialdirektor Dr. L. Seiermann, der in einem Vortrag auf dem Deutschen Binnenschifffahrtstag 1951 in Mannheim erklärte, daß es sich beim Bau von Kanälen unter anderem darum handelt, „bestimmten Wirtschaftsgebieten ähnliche Standortbedingungen zu verschaffen, wie sie konkurrierende Gebiete auf der Grundlage vorhandener Wasserstraßen bereits besitzen“.¹⁷⁾

Nach Karl Förster ergeben sich bereits bei der Betrachtung von Gebieten mittlerer Größe, wie z. B. Deutschland, sehr günstige raumpolitische Wirkungen der Binnenschifffahrt. Seiner Schrift „Wasserstraßen und Raumplanung“ entnimmt der Verfasser die folgenden Ausführungen:

„Unter diesem Blickpunkt leisten die Binnenschifffahrtsstraßen einen erheblichen Beitrag zur Auflockerung der großen Industriegebiete, indem sie entfernt von den hauptsächlichsten Mittelpunkten der gewerblichen Produktion zahlreiche kleinere oder auch größere Betriebe an ihren Ufern entstehen lassen, auf diese Weise die Gewichte der Produktion und des Konsums verlagern und einen gegenüber früher viel größeren Raum einer intensiveren Nutzung erschließen. Das kann in der Weise geschehen, daß sich längs der Wasserstraße perlenkettenartig neue Betriebe ansiedeln oder kleinere schon bestehende sich besser entwickeln, wie z. B. am Main, dem sächsischen Teil der Elbe und dem Mittellandkanal... Es bilden sich jedoch auch neue, aber im Verhältnis zum Ausgangspunkt kleinere wirtschaftliche Mittelpunkte, oder bereits bestehende erhalten einen starken Auftrieb (z. B. Mannheim, Karlsruhe, Frankfurt/M., Heilbronn, Stuttgart, Würzburg, Magdeburg...). In jedem Fall handelt es sich um die Schaffung oder die Erschließung von Ansatzpunkten für Ausstrahlungen der großen industriellen Kerngebiete und

13) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 3, S. 184.

14) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 184.

15) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 123.

16) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 182.

17) Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 123.

damit eine Erweiterung der industriellen Tätigkeit über eine größere Fläche in Verbindung mit einem Ausgleich der Bevölkerungsdichte.“¹⁸⁾

Auch die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft weist in ihrer Denkschrift „Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“ auf die Dezentralisation der Industrie längs der Wasserstraße hin.¹⁹⁾ Schließlich rühmt das IFO-Institut in seiner Denkschrift „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“ den günstigen Einfluß der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen auf die Standortbildung und Standortverteilung.²⁰⁾

Zweifellos sind Landschaften, die über moderne Binnenwasserstraßen verfügen, im allgemeinen hochindustrialisiert. Förster gibt aber freimütig zu, daß es auch immer wieder Abschnitte gibt, auf die die Binnenwasserstraßen offenbar keinen Einfluß im Sinne einer Belebung der Wirtschaftstätigkeit ausgeübt haben, in denen sie also neutral waren (z. B. Strecken an der mittleren Elbe und am nördlichen Dortmund-Ems-Kanal).²¹⁾ Leider verzichtete Förster darauf, den für diese Entwicklung verantwortlichen Gründen nachzugehen.

Nutznieser der Industrialisierung der Ströme und Kanäle waren in erster Linie die Häfen mit Großstadtcharakter. Die Industrie bevorzugte bei der Verlagerung ihres Standorts bewußt solche Binnenhäfen, die zugleich große Knotenpunkte waren. Wie Otto Blum mit Recht hervorgehoben hat, üben die Knotenpunkte des Wasserstraßennetzes eine stark konzentrierende Wirkung aus.²²⁾ Die Anziehungskraft großer Binnenhäfen auf industrielle Betriebe ist stärker als diejenige der größten Eisenbahnknotenpunkte. Blum zitiert Dr. Nagel, der sich als Direktor des großen Industriehafens Neuß 1938 in der Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft wie folgt äußerte:²³⁾

„Man gelangt zu der Erkenntnis, daß eine gute Hafenanlage zusammenballend auf die gewerbliche und besonders die industrielle Wirtschaft wirkt. Diese zusammenballende Wirkung ist eine typische Eigenschaft der Hafengewirtschaft, während beispielsweise ein Eisenbahnknotenpunkt eine solche Wirkung nicht in so starkem Ausmaße herbeiführt.“

Nach Lösch haben feste Verkehrslinien zur Folge, daß die Transportkosten am Materialort, am Verbrauchsort oder an den Knotenpunkten am niedrigsten sind.²⁴⁾ Knotenpunkte sind bevorzugte Standorte der Industrie und des Handels.²⁵⁾ Es sind von ihnen aus mehr Orte ohne Umweg zu erreichen als von anderen Stellen. Der Ersparnis an Umladekosten verdanken viele Verkehrsknotenpunkte mit ihre Industrie.²⁶⁾

18) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt, Jahrg. 1954, Heft 66, S. 73.

19) Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, „Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“, München 1951, S. 8.

20) IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, „Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße“, Schriftenreihe Nr. 10, München 1950, S. 11.

21) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 69.

22) Otto Blum, „Die Entwicklung des Verkehrs“, Berlin 1941, S. 232.

23) Otto Blum, „dto“, Seite 232.

24) August Lösch, „Die räumliche Ordnung der Wirtschaft“, 2. Aufl., Jena 1944, S. 14.

25) August Lösch, „dto“, S. 131.

26) August Lösch, „dto“, S. 131.

Wie Fritz Voigt mit Recht hervorhebt, sind die Wirkungen eines Verkehrsmittels brennpunktgleich am stärksten an den Kreuzungspunkten mit gleichen oder mit anderen Verkehrsmitteln, soweit sie einen Uebergang des Personen- und Güterverkehrs ermöglichen. Sie schwächen sich mit wachsender Entfernung von dem Verkehrsmittel ab . . . Ausgangspunkt der Strahlungswirkung ist aber nicht die Strecke als solche, sondern die Stationen, Häfen und sonstigen Haltepunkte.²⁷⁾

An den Wasserstraßen ist die Zahl der Knotenpunkte begrenzt. Die teuren Vorrichtungen zur Umladung von einem Transportmittel (Schiff) in das andere (Bahn) bedingen ein verhältnismäßig großes Einzugsgebiet, finden sich also nur an einigen wenigen Punkten.²⁸⁾

Es siedeln sich die industriellen Betriebe keineswegs perlenkettenartig längs den Wasserstraßen an. Als Industriestandorte kommen im allgemeinen nur Häfen und von diesen ganz überwiegend die großen Häfen in Frage.

Magdeburg wurde durch den Mittellandkanal zu einem Hauptknotenpunkt der deutschen Wasserstraßen erhoben. Während hier die Industriekonzentration durch neue Betriebe der Großindustrie ständig zunahm, blieben weite Strecken der Elbe mit ihren zahlreichen Umschlagplätzen nach wie vor wirtschaftlich völlig unerschlossen. Vom Standpunkt der Raumordnung war es nur zu bedauern, daß es an den Kreuzungspunkten von natürlichen, meist von Süd nach Nord verlaufenden Wasserstraßen mit west-östlichen künstlichen Wasserstraßen zu einer neuen Zusammenballung von Industrien und damit zur Entstehung neuer Industriezentren gekommen ist.²⁹⁾ An der Elbe haben jedenfalls Hamburg, Magdeburg und Dresden eine so starke Anziehungskraft ausgeübt, daß ganze Zwischenstrecken von der Industrialisierung des Stroms wenig oder überhaupt nicht profitierten. Bei den übrigen Häfen handelt es sich ganz überwiegend um Umschlagplätze mit geringer Bevölkerung und relativ schwacher Industrie. Sieht man von Wolfsburg (Volkswagenwerk) ab, so ist auch am Mittellandkanal noch wenig Industrie. Das Salzgitterrevier wäre auch ohne den Stichkanal zum Mittellandkanal ein Zentrum der Großeisenindustrie geworden. Hauptträger des Pendelverkehrs Erz-Kohle zwischen den Räumen Salzgitter und Dortmund ist die Bundesbahn, die in dieser Relation der Kanalschiffahrt kostengünstig überlegen ist. Lingen ist durch die Erdölgewinnung zu einem wichtigen Knotenpunkt geworden. Sonst hat aber der Dortmund-Ems-Kanal die Wirtschaft des Emslandes in der Vergangenheit kaum befruchtet. Dieses lange Zeit geradezu vergessene große Gebiet ist leider nur eine Brücke zwischen der Emsmündung und der „Steinkohlenprovinz“.

Fritz Vogt weist darauf hin, daß sich mit dem Bau des Mittellandkanals neue typische Ballungsräume im Braunschweiger Gebiet und um Magdeburg bildeten, und fährt dann fort:

„Jede neue hochwertige Wasserstraße übt einen derartigen Kristallisationseffekt aus, indem der neu entstehende dynamische Faktor latent vorhandene Chancen anspricht und mit Multiplikatorwirkung eine weitere Industrialisierung anregt.“³⁰⁾

²⁷⁾ Fritz Voigt, „Verkehr und Industrialisierung“, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 109. Band, 2. Heft, Tübingen 1953, S. 197.

²⁸⁾ August Löschi, „Die räumliche Ordnung der Wirtschaft“, a. a. O., S. 131.

²⁹⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Ballungstendenzen der Verkehrsnetze (Gütertarifpolitik und Raumordnung, Teil II)“, Raumforschung und Raumordnung, Jahrg. 1937, Heft 4, S. 163.

³⁰⁾ Fritz Voigt, „Verkehr und Industrialisierung“, a. a. O., S. 229.

1877 entschlossen sich die deutschen Eisenbahnen zur Beseitigung der die Eisenbahnknotenpunkte begünstigenden Differenzialtarife und zur Anwendung des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum. Hierdurch büßten die Eisenbahnknotenpunkte einen erheblichen Teil ihrer Anziehungskraft auf neue Industrien ein. Nutznießer dieser Entwicklung waren die Knotenpunkte an den Wasserstraßen. Der Verzicht der Eisenbahnen auf den Einsatz der Mengenstaffel und Straßen. Der Uebergang zur räumlichen Egalisierung der Tarife förderten die Verlagerung materialintensiver Industriezweige in die großen Binnenhäfen. Gleichzeitig erfuhren hierdurch der Bau von Kanälen einen starken Auftrieb.

Der Zug der Schwerindustrie zum Rhein begann bereits in den 80er Jahren. Bei dieser seitdem ständig zunehmenden Verlagerung des Schwerpunkts der eisenschaffenden Industrie an den Niederrhein handelte es sich um eine echte Standortrationalisierung, stellt sich doch der Erzbezug der Rheinhütten auf dem Wasserweg über Rotterdam ganz wesentlich niedriger als auf der Eisenbahn. Sollte das östliche Ruhrgebiet mit seinen reichen Schätzen an Hüttenkohle nicht verkümmern, so mußten die dort ansässigen Hochöfen-, Stahl- und Walzwerke beim Bezug von Erzen aus Schweden und anderen überseeischen Ländern mit denen am Niederrhein wenigstens in etwa praktisch gleichgestellt werden. Wie Otto Most mit Recht in seiner Schrift „Der Seehafen Emden“ hervorhob, verschlechterten sich stattdessen die Standortbedingungen der Werke des Großdortmunder Raums durch Wegfall der Differentialtarife.³¹⁾ Unter diesen Umständen entschloß sich die preußische Regierung 1887 zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der nach seiner Inbetriebnahme im Jahre 1899 anstelle der Eisenbahn die Aufgabe der Standortsicherung der Zechen und Hütten des östlichen Ruhrgebiets übernahm. Der Dortmund-Ems-Kanal hat eine noch stärkere Zusammenballung am Niederrhein verhindert. Seit dem ersten Weltkrieg verschlechterte sich die Wettbewerbsfähigkeit Emdens und der Kanalschiffahrt gegenüber Rotterdam dadurch, daß die Durchschnittsgröße der Rheinkähne von 800–900 t auf 1800–2000 t gestiegen war. Die Dortmund-Ems-Kanalschiffe waren aber wegen des unveränderten Kanalprofils nach wie vor nur mit 750 t auszulasten. Der beschleunigte Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals wenigstens für den 1000 t-Kahn ist daher ein dringendes Anliegen der Raumordnung. Nur so kann dieser Kanal auch in Zukunft seinen Standort- und siedlungspolitischen Zweck erfüllen.

II.

Die Bedeutung der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt für den industriellen Standort

Von einer tariflichen Begünstigung der Knotenpunkte durch die deutschen Eisenbahnen ist keine Rede. Die Verlagerer der kleinsten Bahnhöfe erfreuen sich der gleichen Frachten wie diejenigen der größten Knotenpunkte. Völlig anders liegen die Verhältnisse, wenn die Knotenpunkte zugleich große Binnenhäfen sind.

Die Binnenschifffahrt gewährt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz unverhältnismäßig große Frachtvorteile. Diese Frachtvorsprünge sowie die räumliche Egalisierung der deutschen Eisenbahngütertarife, nicht aber wie immer wieder behauptet wird, die angeblich überhöhten Zu- und Ablauffrachten der Eisenbahn führten zur Industrialisierung der Ströme. Die eigentlichen Nutz-

³¹⁾ Otto Most, „Der Seehafen Emden“, Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 19, Düsseldorf 1953, S. 52.

nieser der Frachtvorteile des nassen Verkehrs waren diejenigen Binnenhäfen, welche zugleich bedeutsame Verkehrsknotenpunkte und Großstädte waren.

Wegen der unbestreitbaren Vorzüge des Eisenbahntransports muß die Binnenschifffahrt den Verladern einen Frachtanreiz bieten, der nach einer alten Faustregel etwa 15% der Kosten des geschlossenen Bahnweges ausmacht. In den meisten Fällen ist aber die Spanne zwischen den Wasserfrachten und den Bahnfrachten sehr viel größer. So gewährte die Elbeschifffahrt vor dem Kriege im Fall des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz je nach Gut einen Frachtvorteil von 60 bis 85%. Beim gebrochenen Verkehr mit Zu- und Abfahrtsentfernungen auf der Eisenbahn und der Landstraße von bis zu 80 km stellte sich im Elberaum die Anreizspanne auf 25% und mehr. Dagegen begnügten sich die in den kritischen Hinterlandzonen der Binnenhäfen ansässigen Verladern mit einem Frachtvorteil, der bei Massengütern 5% und bei mittleren und hochwertigen Gütern im Durchschnitt 10% betrug. Daß es sich hier um keine bloßen Behauptungen handelt, hat der Verfasser in seinem Aufsatz „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“ an verschiedenen Beispielen nachgewiesen.³²⁾ Ähnlich lagen und liegen die Verhältnisse am Rhein, Main und Neckar.

Auch heute gewährt die Rheinschifffahrt selbst im Fall der Beförderung von Kohlen ihren in den Binnenhäfen ansässigen Kunden einen sehr großen Frachtanreiz. Dies soll an wenigen Beispielen nachgewiesen werden. Als Unterlage dienten dem Verfasser die Oberrheinzuschläge frei Schiff. Diese enthalten die Vorkosten bis Duisburg-Ruhrort und die Schiffsfracht ab Ruhrort. In den Wasserfrachten sind die Kleinwasserzuschläge bis zu einem Kauber Pegel von 0,81 m eingeschlossen. Hiernach ergibt sich beim Kohlenbezug als Frachtvorteil des Wasserweges gegenüber dem direkten Bahnweg ab Bochum-Riemke nach AT 6 B 1 für Verbraucher in:

Mannheim	rd. 40%
Heilbronn	rd. 39%
Frankfurt/Main	rd. 34%
Würzburg	rd. 33%

Aus Gründen der Objektivität muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß die Oberrheinzuschläge frei Schiff nicht die auf dem Main und dem Neckar erhobenen Kanalabgaben einschließen. Letztere sind aber ungewöhnlich niedrig. Sie betragen für Kohle auf dem Main bis Würzburg nur 17 Pf. je t. Der Oberrheinzuschlag frei Schiff Würzburg beträgt DM 15,33 je t. Erhöht man diesen um 17 Pf., so sinkt der Frachtanreiz der Kohlenverbraucher in Würzburg von 33,1% auf 32,3%.

Umfangreiche Kohlentransporte erfolgen indessen nicht via Duisburg-Ruhrort, sondern ab nasser Ruhrzeche. In diesem Fall ergibt sich bei vollschiffigem Wasser auf dem Rhein beim Kohlenbezug von nassen Zechen des Bochumer Raumes mit Hafenananschluß am Rhein-Herne-Kanal in Wanne-West — z. B. „Hannibal“ und „Constantin der Große“ — als Frachtvorteil des Wasserweges

³²⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 4, S. 299 ff.; Emil Lando, „Das tarifarische Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt und der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf die Frachtenbildung in der Binnenschifffahrt, nachgewiesen am Beispiel der Elbeschifffahrt“, Hamburg, Dissertation 1947.

gegenüber dem geschlossenen Bahnweg ab Bochum-Riemke nach AT 6 B 1 für Empfänger in:

Mannheim	rd. 52%
Heilbronn	rd. 50%
Frankfurt/Main	rd. 48%

Vor dem Kriege war der Frachtanreiz, den die Rheinschifffahrt beim Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gewährte, wesentlich größer als heute. Dies geht schon daraus hervor, daß die Wasserfracht Ruhrort-Mannheim für Kohle von RM 2,40 je t in den Jahren 1937 und 1938 auf DM 7,50 je t 1956 gestiegen ist. Der Frachtindex (1938 = 100) beträgt somit 312. Dagegen begnügt sich die Bundesbahn beim AT 6 B 1 auf der Strecke Bochum/Riemke-Mannheim mit einem Tarifindex (1938 = 100) von 226. Was die Rheinschifffahrt anbelangt, liegt für die Vorkriegszeit die Kohlenkontorfracht zugrunde. Die Tagesfracht Ruhrort-Mannheim für Kohlen stellte sich 1937 auf nur RM 2,03 je t. Die Vorkriegsfrachten deckten nicht einmal die Grenzkosten der Rheinschifffahrt. Setzt man das 1913 erzielte Frachtniveau mit 100 an, so ergaben sich 1938 als Frachtindex für die Rheinschifffahrt 101,9 und für die Reichsbahn 150. Für diese Diskrepanz zwischen den Beförderungspreisen der Rheinschifffahrt und der Reichsbahn war ausschließlich die freie Frachtenbildung in der Rheinschifffahrt verantwortlich.

Die Anfang der 30er Jahre völlig heruntergewirtschafteten, und bis zum Kriegsausbruch nur um ein Geringes angehobenen Frachten sicherten der Rheinschifffahrt während der Wirtschaftskrise eine wesentlich bessere Beschäftigung als sie die Reichsbahn zu verzeichnen hatte. Das Einzugsgebiet der Häfen am Oberrhein, Main und Neckar weitete sich beträchtlich aus. Es erfreute sich auch der gebrochene Verkehr günstiger Frachtvorteile, doch lagen diese naturgemäß wesentlich unter denen des nassen Verkehrs.

Die im Vergleich zur Vorkriegszeit hohen, aber nichtsdestoweniger immer noch nicht die vollen Kosten der deutschen Rheinschifffahrt deckenden Festfrachten hatten eine empfindliche Schrumpfung des Frachtanreizes beim gebrochenen Verkehr zur Folge. Ueber ihre heutige Höhe unterrichten die folgenden Beispiele. Als Grundlage dienten die Oberrheinzuschläge frei Waggon. Diese enthalten nicht nur die Umschlagskosten, sondern auch die Handelsnebenkosten. Einen Teil dieser Aufwendungen des Handels haben auch die Benutzer des direkten Bahnweges zu tragen. Aus diesem Grunde sind die Frachtanreize, die die Binnenschifffahrt dem gebrochenen Verkehr gewährt, um einiges größer als die vom Verfasser errechneten Frachtvorteile. Dies um so mehr, als auch die nassen Ruhrzechen an der süddeutschen Kohlenversorgung über den gebrochenen Verkehr beteiligt sind.

Industrielle Betriebe in Schwäbisch-Hall-Hessental, welcher Bahnhof 62 km von Heilbronn entfernt ist, erfreuen sich heute im Fall der Benutzung des gebrochenen Verkehrs bei Kohlen eines Frachtvorteils von rd. 9% gegenüber dem direkten Bahnweg. Die Binnenschifffahrt gewährt in Steinbach ansässigen Kohlenverbrauchern beim Versand über Würzburg (Bahnablauf 57 km) einen Frachtanreiz von 4%. Für Nürnbergs Industrie stellt sich der Ruhrkohlenbezug auf dem geschlossenen Bahnweg um ein Geringes billiger als beim gebrochenen Verkehr über Würzburg. Bamberg ist 100 km von Würzburg entfernt. Geht man vom Oberrheinzuschlag aus, so hat Bambergs Industrie beim Kohlenbezug ab Bochum-Riemke via Würzburg 84 Pf. je t = 3,3% mehr als im Fall der Benutzung des

direkten Bahnweges zu zahlen. Obwohl die tatsächlichen Frachtvorteile des gebrochenen Verkehrs aus den genannten Gründen höher als vom Verfasser errechnet sind, so sichert doch in vielen Fällen selbst der Frachtausgleich, dem sich die Rheinschiffahrt unterworfen hat, den Häfen am Oberrhein, Main und Neckar bei Kohlen kaum ein über die 100-km-Grenze hinausgehendes Hinterland.

Die nachstehenden Ausführungen sprechen zugunsten der Auffassung des Verfassers, daß von der Kanalisierung des Mains bis Bamberg keine ins Gewicht fallende Linderung der Bezugsferne der wichtigsten Industriestandorte Oberfrankens zu erwarten ist. Heute vermag sich der gebrochene Verkehr über Würzburg nur mit Hilfe des Frachtausgleichs in die Kohlenversorgung Bambergs einzuschalten. Nach Kanalisierung der Mainstrecke Würzburg—Bamberg dürfte sich Bambergs Industrie beim Kohlenbezug auf dem Wasserweg eines Frachtvorteils von DM 8,— je t erfreuen. Voraussetzung ist allerdings, daß an der jetzigen abnorm niedrigen Schiffsabgabe für Kohlen von 0,068 Pf je tkm festgehalten wird. Beim gebrochenen Verkehr ging der Verfasser von einem künftigen Oberrheinzuschlag frei Waggon Bamberg von DM 19,55 je t aus. Für Würzburg gilt der Satz von DM 17,64 je t. Frachtvergleiche ergeben bereits bei einer Entfernung von 60 km ab Bamberg eine Frachtparität zwischen dem gebrochenen Verkehr und dem geschlossenen Bahnweg. Bei darüber hinausgehenden Entfernungen ist der gebrochene Verkehr via Bamberg nur mit Hilfe von Zuschüssen aus der Frachtausgleichskasse gegenüber den Frachtsätzen des AT 6 B 1 wettbewerbsfähig. Nur in diesem Fall könnten die bis zu 100 km von Bamberg entfernten Verbraucher mit einer Verbilligung ihres Kohlenbezugs um höchstens DM 1,— je t rechnen. Außerhalb der 100-km-Grenze, und hier befinden sich die traditionellen Industriestandorte Oberfrankens, bleibt der industriereichste bayerische Regierungsbezirk beim Ruhrkohlenbezug unter allen Umständen auf den direkten Bahnweg angewiesen.

Bei hochwertigen Massengütern gewährt die Binnenschiffahrt dem gebrochenen Verkehr einen wesentlich höheren Anreiz. Dementsprechend ist das Einzugsgebiet hier größer als bei Kohle. Stets aber bleiben die Frachtvorteile des gebrochenen Verkehrs weit hinter denen des nassen Verkehrs zurück.

Die Begünstigung des Verkehrs von Wasserplatz zu Wasserplatz wird von den Vertretern der Binnenschiffahrt keineswegs bestritten³³⁾. Die Binnenschiffahrt hat die großen Frachtvorsprünge des nassen Verkehrs bewußt zugelassen. In einem Aufsatz „Die Kanalschiffahrt und der Finanzminister“ wird darauf hingewiesen, daß der Wasserbezieher dank des großen Frachtanreizes im vollen Genuß der Vorteile bleibt, die ihn veranlaßten, sich im Einzugsgebiet der Wasserstraße anzusiedeln³⁴⁾.

Das im nassen Verkehr bestehende Tarifgefälle zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn ist nicht Ausdruck unterschiedlicher Kosten der beiden Verkehrsträger. Pirath hat in seinem Gutachten über die Rhein—Neckar—Donau—Bodensee-Verbindung festgestellt, daß die Selbstkosten des geschlossenen Massengüterzuges (Eingruppen-Durchgangs-Güterzug) je Tonne im Parallelverkehr zur natürlichen Wasserstraße (Rhein) etwas niedriger liegen als die Streckenkosten der Wasser-

³³⁾ Franz J. Schreiff, „Die Stellung der Binnenschiffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 126.

³⁴⁾ „Die Kanalschiffahrt und der Finanzminister“, DVZ, Deutsche Verkehrszeitung vom 24. Oktober 1952, Nr. 36.

straße. Im Parallelverkehr mit dem Neckar-Kanal bleiben sie sogar weit unter den Selbstkosten des Transports auf dem Neckar-Kanal³⁵⁾. Der Verfasser kam in seinem 1951 erstatteten nicht veröffentlichten Gutachten „Der Moselausbau“ zu dem gleichen Ergebnis. Die Vertreter der Binnenschiffahrt sind anderer Meinung. Auch sie werden aber zum mindesten zugeben müssen, daß der im nassen Verkehr der Binnenschiffahrt gegenüber dem Parallelverkehr des Schienenweges gewährte Frachtvorteil ganz beträchtlich über das Kostengefälle zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt hinausgeht. Sicherlich wäre die Bundesbahn schon wegen ihres hohen Defizits im Personenverkehr auch im Fall der Freigabe des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum und der Anwendung einer ausgeprägten Mengenstaffel kaum in der Lage, in den nassen Verkehr der Rhein-schiffahrt einzubrechen. Die Folge wäre aber eine ganz beträchtliche Verminderung des Frachtvorteils der Binnenschiffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz und eine empfindliche Schrumpfung ihres gebrochenen Verkehrs. Von einer Verfälschung des industriellen Standorts durch die Binnenschiffahrt kann deshalb nicht gesprochen werden, weil ihre Beförderungsentgelte kostenorientiert sind. Die Binnenschiffahrtsfrachten verhalten sich gegenüber dem industriellen Standort im allgemeinen neutral. Gelegentlich haben allerdings Wettbewerbsmaßnahmen der Rheinschiffahrt gegenüber den Eisenbahnen die Standortbedingungen von Industrievierteln beeinflusst. Solche unbeabsichtigten Nebenwirkungen der Frachtenpolitik der Binnenschiffahrt auf den industriellen Standort sollen nur an einem Beispiel nachgewiesen werden.

Das Elsaß bezog von jeher seinen gesamten Bedarf an Steinkohle und Braunkohlenbriketts deutscher Herkunft über den Rhein. Im Vergleich zum Bergverkehr war Straßburgs Talverkehr trotz der zunehmenden Kaliverschiffungen relativ gering. Unter diesen Umständen war das Interesse der Oberrheinschiffahrt an Minette-Transporten nach dem ersten Weltkrieg sehr groß³⁶⁾. Um dem geschlossenen Bahnweg den größeren Teil dieser Transporte zu entreißen, stellten die Reedereien für den Minette-Versand von Straßburg nach Ruhrort nur die zusätzlichen Kosten als Fracht in Rechnung, d. h. im wesentlichen nur die Aufwendungen des Zeitaufenthalts beim Laden und Löschen und den Mehrbetrag für das Schleppen des beladenen Kahns. Dafür wurden die Kosten der Leerrückfahrt in die Bergfracht für Ruhrkohle eingerechnet³⁷⁾. Die Folge war eine ungewöhnlich große Spanne zwischen den beiden Frachtsätzen. So machte in den letzten Vorkriegsjahren die Minette-Fracht Straßburg—Ruhrort mit RM 1,— je t nur 36,2% der Fracht für Kohle von Ruhrort nach Straßburg (RM 3,62 je t) aus. Da die lothringischen Erzgruben 200 bis 220 km von Straßburg entfernt liegen, ihr Streckenanteil am direkten Schienenweg Lothringen—Ruhrgebiet aber nur 30 bis 70 km beträgt, unterstützten die französischen Eisenbahnen den gebrochenen Minette-Verkehr über Straßburg durch Erstellung günstiger Zulaufstarife nach dem nationalen Rheinhafen. Die Straßburger Hafenverwaltung berechnete für den Minette-Umschlag vom Waggon in die Rheinkähne nur 20 Pf je t. Auf diese Weise gelang es den Franzosen, die lothringische Minette seit dem ersten Weltkrieg in steigendem Maße auf den Rhein zu ziehen. Hauptnutznieser war die französische Flagge, doch hatte auch

³⁵⁾ Carl Pirath, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus und Neubaus der Wasserstraße Rhein-Neckar-Donau-Bodensee“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1951, S. 73 ff.

³⁶⁾ Vor dem 1. Weltkrieg kam ein Minette-Versand über den Rhein nicht in Frage.

³⁷⁾ Auch heute sind, was den Binnenverkehr anbelangt, die Bergfrachten der Rheinschiffahrt zu hoch angesetzt, weil mit 100% Leerraum für die Talfracht gerechnet wird.

die deutsche Schifffahrt einen beachtlichen Anteil an diesen Transporten. 1926 entfielen von Lothringens Erzversand nach dem Ruhrgebiet 73,2 % auf den gebrochenen Verkehr über Straßburg. Um aus diesen Transporten nicht restlos verdrängt zu werden, entschloß sich die Reichsbahn zu tarifarischen Gegenmaßnahmen. Trotzdem mußte sie sich mit der kleineren Hälfte der Gesamttransporte begnügen. Die deutsche Schwerindustrie zog aus dem Wettbewerbskampf zwischen der Rheinschifffahrt und der Reichsbahn beim Minette-Bezug zweifellos Nutzen. Da — besonders wegen der Restriktion der Minette-Ausfuhr durch die französische Regierung — die Versorgung der Ruhreisenindustrie mit lothringischer Minette von 2,8 Mill. t 1928 auf 0,7 Mill. t 1937 zurückging, waren allerdings die Auswirkungen der Minette-Frachten auf die Standortsbedingungen der Großeisenindustrie an der Ruhr in den letzten Vorkriegsjahren sehr gering. In Frankreich wurde der Reichsbahn vorgeworfen, sie habe zwischen den beiden Kriegen Lothringens Großeisenindustrie des Vorteils ihres Standorts auf dem Erz dadurch beraubt, daß sie ihre Beförderungspreise für Minette nach der Ruhr künstlich niedrig, die Frachten für Ruhrkohle dagegen künstlich hoch, ansetzte. In Wirklichkeit bezweckte die Reichsbahn mit ihren beträchtlichen Frachtermäßigungen für Minette nicht die Unterstützung der Ruhreisenindustrie, sondern suchte sich mit ihrer Hilfe des starken Wettbewerbs der Rheinschifffahrt zu erwehren. Nur so erklärt es sich, daß 1938 die tkm-Erlöse der deutschen Eisenbahnen bei der Beförderung von lothringischer Minette nach Oberhausen 46,2 % niedriger als 1913 waren. In der gleichen Periode erhöhten sich auf der deutschen Strecke die Bezugskosten der lothringischen Großeisenindustrie für Ruhrkohle um 6,6 %.

Die Binnenschifffahrt fühlt sich außerstande, ihre Frachtenbildung in den Dienst der Raumordnung zu stellen. Dagegen sind die Eisenbahntarife, standortpolitisch gesehen, keineswegs neutral. Solange die Bundesbahn es ablehnt, den Verkehr zwischen den Knotenpunkten tariflich zu begünstigen, bevorzugt die brenn- und rohstoffabhängige Industrie als Standort die großen Binnenhäfen. Letztere verdanken somit den größeren Teil ihrer Industrie dem gemeinwirtschaftlichen Eisenbahntarif. Großstädte, die nur Eisenbahnknotenpunkte sind, befinden sich gegenüber Großstädten, die zugleich Binnenhäfen sind, in argem Nachteil. Sie können ihre Anziehungskraft auf materialintensive Industrien nur dann vergrößern, wenn sie durch Kanäle den Charakter von nassen Knotenpunkten erlangen. So allein erklärt sich das Drängen Nürnbergs nach dem Ausbau des Rhein—Main—Donau-Kanals und der Wunsch Kassels nach Kanalisierung der oberen Weser.

Die Tatsache, daß nasse Empfangsorte einen gewissen Frachtvorsprung vor trockenen Empfangsorten haben, wird nach Pirath zur Folge haben, daß sich entlang der Kanäle eine Massierung von Großbetrieben entwickelt, die für eine Dezentralisation der Wirtschaft wenig günstig ist. Pirath fährt dann fort:

„Eine einseitige Erschließung der Landschaft wird zu erwarten sein, und die Fernwirkung einer Wasserstraße auf die weitere Umgebung wird nur in geringem Grade vorhanden sein und um so weniger aufkommen, als durch die Verlagerung von Massentransporten von der Eisenbahn auf die Wasserstraße die Unterverteilungskosten für die Eisenbahn erhöht werden. Standortpolitische Auswirkungen des Ausbaus von Kanälen können daher nur zum kleinen Teil positiv beurteilt werden.“³⁸⁾

³⁸⁾ Carl Pirath, „Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus und Neubaus der Wasserstraße Rhein-Neckar-Donau-Bodensee“, a. a. O., S. 73 ff.

Handelt es sich um direkte Verschiffungen zwischen Verloader und Empfänger auf leistungsfähigen Wasserstraßen, so ist die Binnenschifffahrt dem Wettbewerb der Eisenbahn durchweg völlig entrückt. Wesentlich anders liegen die Verhältnisse, wenn nicht Platzgüter, sondern Umschlagsgüter auf der Wasserstraße zur Beförderung gelangen, das heißt, wenn gebrochener Verkehr vorliegt. Bei diesem sind zwei Fälle möglich, und zwar der gebrochene Verkehr mit einmaliger und derjenige mit zweimaliger Umladung von der Bahn bzw. der Straße auf das Schiff und umgekehrt vom Schiff auf die Bahn bzw. die Straße.

Nach Twiehaus macht der gebrochene Verkehr heute etwa ein Drittel des Gesamtverkehrs auf den Wasserstraßen aus³⁹⁾. Nach der Güterbewegungsstatistik entfielen 1953 und 1954 sogar nur 31,7 bzw. 29,1 % der gesamten Beförderungsleistungen der Binnenschifffahrt auf den gebrochenen Verkehr. Der statistisch erfaßte Umschlagsverkehr der deutschen Binnenhäfen verteilt sich zu zwei Dritteln auf die Bundesbahn und zu einem Drittel auf den Kraftwagen. Twiehaus wird der Bedeutung des gebrochenen Verkehrs für die Binnenschifffahrt nicht ganz gerecht. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Eisenbahn- und Kraftwagen-Umschlags der Binnenhäfen erfolgt unter Zwischenschaltung von Speichern und Lagerplätzen. Die zunächst auf Lager gehenden Mengen werden aber von der offiziellen Statistik nicht berücksichtigt. Wenn auch der Güterverkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz durch die geschilderten Standortsverlagerungen der Industrie zu den Verkehrsknotenpunktcharakter ausweisenden Binnenhäfen, welche zugleich Großstädte sind, seit vielen Jahren ständig zunimmt, so beträgt doch der tatsächliche Anteil des gebrochenen Verkehrs heute mindestens 40 % der Gesamttransporte der Binnenschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen. Knapp die Hälfte des Verkehrs der Wasserstraßen beginnt und endet somit nicht in den Binnenhäfen, sondern rollt entweder aus dem Hinterland zum Verladehafen heran, oder wird vom Empfangshafen in den benachbarten oder entfernteren Wirtschaftsraum weitergeleitet. Die Binnenschifffahrt ist ohne den einseitig oder doppelseitig gebrochenen Verkehr nicht lebensfähig.

Die Größe des Einflusses eines jeden Binnenhafens ist abhängig von dem Verhältnis der direkten Eisenbahnfracht zu der Schiffsfracht plus Eisenbahnvorfracht oder Nachfracht zuzüglich der Umschlags- und Nebenkosten im Umschlagshafen und einer Anreizspanne zugunsten des Benutzers der Wasserstraße von 5 bis 10 % der Kosten des Bahnweges. Die Grenze, die bei Gleichheit der so berechneten Frachtpreise besteht, ist die theoretische Grenze des Einflusses der einzelnen Binnenhäfen. Natürlich liegen die Verhältnisse bei jedem einzelnen Gut verschieden. Wie das Hinterland der Seehäfen, so ist auch das Einzugsgebiet der Binnenhäfen kein fester Begriff.

Das Schwergewicht des Hinterlandverkehrs der deutschen Binnenhäfen lag und liegt bei den Entfernungen von bis zu etwa 80 km. Bei den in diesem Teil des Einzugsgebiets der Häfen anfallenden Transportkosten handelt es sich in der Regel um unbestrittenen Verkehr der Binnenschifffahrt. Von einem wirklichen Wettbewerb zwischen der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn ist allein in den Randgebieten des Hinterlands der Binnenhäfen die Rede. Auf diesen Teil des gebrochenen Verkehrs entfielen aber 1936 nur etwa 15 % der Gesamttransporte der Binnenschifffahrt und 5 % des gesamten Güteraufkommens der Reichsbahn. Ähnlich liegen die Verhältnisse heute. Bei diesen Prozentsätzen handelt es sich

³⁹⁾ Heinrich Twiehaus, „Aufgaben und nationale Probleme der deutschen Binnenschifffahrt“ a. a. O., S. 554.

nicht um grobe Schätzungen, sondern um das Ergebnis zahlreicher Frachtvergleiche in den kritischen Randzonen des Hinterlandes großer Binnenhäfen. Der Verfasser steht mit seiner Auffassung auch keineswegs allein. So macht nach Generaldirektor Rüdiger Schmidt das zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt umstrittene Verkehrsgut nur etwa 5% des gesamten Verkehrsaufkommens der Bundesbahn aus⁴⁰⁾.

Während die Verlager, welche ihren Standort im bestrittenen Hinterland der Binnenhäfen haben, sich bei Kohlen und anderen Massengütern mit einem Anreiz von 5% begnügen, erfreuen sich die frachtgünstig zu den Binnenhäfen gelegenen Benutzer des gebrochenen Verkehrs bei Kohlen heute eines Frachtvorteils von bis zu 20%. Es drängt sich daher der Gedanke auf, daß die standortbildende Kraft nicht auf den Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz beschränkt ist, sondern sich darüber hinaus auf den gebrochenen Verkehr mit kurzstreckigem An- und Zulauf auf der Schiene bzw. der Straße erstreckt. Die Binnenschifffahrt gewährt den Versendern und Empfängern von Gütern in bis 40 km vom nächsten Hafen entfernten Orten gegenüber den Frachtsätzen des geschlossenen Bahnweges einen Frachtvorteil, der erheblich größer ist als die Anreizspanne, auf welche die Benutzer des Wassertransports wirklich Anspruch haben. Damit ist bewiesen, daß die im engeren Einzugsgebiet ansässige Fertigwarenindustrie, was den Bezug von Kohlen, Rohstoffen und manchen Vorprodukten anbelangt, durch die Binnenschifffahrt eine stärkere Förderung als durch die Eisenbahn erfährt. Leider wird aber, was man nicht übersehen sollte, dieser Dezentralisierungseffekt der Binnenschifffahrt durch das starke Tarifgefälle zwischen dem nassen und dem gebrochenen Verkehr zum Teil wieder zunichte gemacht. Das gilt allerdings nicht von der lokalisierten Urproduktion. Sie wird auch durch den gebrochenen Verkehr gefördert. Man denke nur an den Abbau der Gipsvorkommen im Maingebiet, die Buntsandsteinbrüche des Spessarts und die Salzgewinnung im Heilbronner Becken⁴¹⁾. Dabei wäre freilich zu prüfen, ob nicht kostenechte Ausnahmetarife der Bundesbahn die gleiche Wirkung gehabt hätten. Die Zunahme der Steinsalzverschiffungen ab Heilbronn ist mit darauf zurückzuführen, daß bei der Ermittlung der Kohlenfrachten ab Ruhrort etc. von einer hundertprozentigen Leerfracht der Kähne im Talverkehr ausgegangen wird. Die Rheinschifffahrt kann im Binnenverkehr den Kohlenfrachten ihre gesamten fixen Kosten anlasten, weil der AT 6 B 1 der wichtigste Träger des sozialen Verkehrslastenausgleichs der Bundesbahn ist und seine Frachten daher überhöht sind. Die Konkurrenzierung bestehender Kanäle durch besondere Ausnahmetarife der Bundesbahn lehnt der Verfasser grundsätzlich ab. Umgekehrt darf aber auch nicht das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern durch die Kanalabgaben verschoben werden.

Von einer Befruchtung der viel Kohlen, Rohstoffe und Vorprodukte verbrauchenden Fertigwarenindustrie durch den gebrochenen Verkehr kann im allgemeinen nicht gesprochen werden. Die zum unbestrittenen Hinterland der Binnenhäfen zählenden Orte unterliegen vielmehr, was ihre Fertigwarenindustrie anbelangt, der Sogwirkung der an den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen gelegenen Groß- und Mittelstädte. So erwartet der Verfasser in Übereinstimmung mit Georg Schumann von der Fortsetzung des Neckar-Kanals bis Plochingen und

40) Rüdiger Schmidt, „Die Binnenschifffahrt — ein Lebensbedürfnis der deutschen Wirtschaft“, Vortrag auf der Jahresversammlung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschifffahrt am 27. Oktober 1952 in Köln, S. 28.

41) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 80.

darüber hinaus keine Linderung, sondern eher eine weitere Verschärfung des wirtschaftlichen Notstandes der Gegenden des Neckartals und seiner Nebenflüsse Fils und Rems⁴²⁾. Dasselbe gilt von den etwas unterhalb von Heilbronn in den Neckar mündenden Flüssen Kocher und Jagst. Die Fernwirkung der Wasserstraßen auf die weitere Umgebung ist, was die verarbeitende Industrie anbelangt, überwiegend negativ.

Nach Helfrich kreuzen sich in der Binnenschifffahrt entballende Fernwirkungen mit einer zentralisierenden Tendenz in der Fläche. „Ihr sollen bekanntlich die Umschlagtarife der Bundesbahn begegnen.“⁴³⁾ Die Verbilligung des „nassen“ Knotenpunktverkehrs, welche außerhalb des Ruhrreviers zu neuen Ballungszentren führte, soll mit Hilfe von Umschlagstarifen der Eisenbahn auch dem gebrochenen Verkehr der Binnenschifffahrt zugute kommen. Die Umschlagtarife sind nach Meinung des Zentralausschusses der Deutschen Binnenschifffahrt eine unvermeidliche Ausgleichsmaßnahme⁴⁴⁾. Die Binnenschifffahrt verweist dabei auf die inzwischen längst widerlegte Begründung des Staffeltarifs durch führende Vertreter der Reichsbahn, nach welcher die aus volkswirtschaftlichen, insbesondere aus standortpolitischen Gründen notwendige Verbilligung der Weittransporte durch eine Verteuerung der Nahfrachten erkaufte werden mußte⁴⁵⁾. Die gleichen Gründe, welche die deutschen Eisenbahnen zur vertikalen Staffelform ihrer Streckenfrachten veranlaßten, sprechen aber nach Schroiff zugunsten der Einführung von Binnenumschlagtarifen. In seinem Aufsatz „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“ führt Schroiff hierzu aus:

„Die im Zu- und Ablauf zur und von der Wasserstraße beförderten Güter sind aber keine solchen Transporte auf kurze Entfernungen, die eine höhere Fracht verlangen können, sondern die im gebrochenen Verkehr transportierten Güter sind Versendungen auf weite Entfernungen, die genau so frachtempfindlich und schonungsbedürftig sind wie die mit der Streckenfracht der Bahn auf weite Entfernungen beförderten Güter . . . Wenn die Bahn daher ihrer eigenen Begründung für die Entfernungsstaffelung folgt, muß sie, wenn sie volkswirtschaftlich denkt, im Zu- und Ablaufverkehr Ermäßigungen gewähren.“⁴⁶⁾

Diese eigenartige Begründung der Umschlagtarife hält einer wissenschaftlichen Kritik nicht stand. Es kann der Bundesbahn nicht zugemutet werden, durch Binnenumschlagtarife, die noch weniger als die Nahfrachten des Regeltarifs ihre Selbstkosten decken, die Beeinträchtigung der Raumordnung durch die Binnenschifffahrt, wenn auch nur zu einem geringen Teil, wieder gutzumachen.

Schroiff forderte 1950 mit Nachdruck die Beibehaltung der räumlichen Egalisierung der Eisenbahngütertarife. Die Bahn muß seiner Meinung nach den volkswirtschaftlichen Grundsatz verfolgen, mit den Mehreinnahmen von verkehrsgünstigen, die Mindereinnahmen von verkehrsunünstigen Bedingungen zu

42) Georg Schumann, „Der Wasserstraßenbau in seiner Auswirkung auf die Verkehrs- und Volkswirtschaft“, Bad Hiersfeld 1956, S. 23/24.

43) P. Helfrich, „Staatliche oder private Ausgleichskassen (Subventionen) als Ersatz für den Kostenausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen?“ in „Raum und Verkehr I“, Bremen-Horn 1956, S. 85.

44) Zentralausschuß der deutschen Binnenschifffahrt, „Die Binnenschifffahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs“, Beuel, 1954, S. 35.

45) „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft, Berlin 1927, S. 16.

46) Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 198.

decken, um auf diese Weise den Wirtschaftsschwachen eine volkswirtschaftlich außerordentlich wichtige Entlastung zu bieten.

Schroiff fuhr dann fort:

„Die Wasserstraßen können bei diesem Ausgleichsprinzip leider nicht oder nur kaum mitwirken, da sie immer nur einzelne Teile des Landes erschließen und auch nach ihrer technischen und betrieblichen Eigenart auf Grund ihrer großen Transportgefäße ohnehin nicht in der Lage sind, starken Verkehrsstreuungen oder geringen Verkehrsbedürfnissen nachzugehen. Hinzu kommt, daß in Deutschland die Wasserstraßenverkehre zum Teil internationalen Charakter haben.“⁴⁷⁾

Hieraus hat Pirath den Schluß gezogen, daß die Binnenschifffahrt wegen ihrer Nichtbeteiligung am sozialen Verkehrslastenausgleich mit einer Ausgleichsabgabe von 8% ihrer Einnahmen aus dem Güterfernverkehr belegt werden sollte. Im einzelnen bemerkte Pirath hierzu:

„Soweit die Wasserstraßen auf einen anschließenden Zu- und Ablauf auf Schiene oder Straße angewiesen sind, stellen sie mit den Landverkehrsmitteln eine technische und verkehrswirtschaftliche Einheit dar. Es ist daher gerechtfertigt, daß in diesem einzigen Fall die Ausgleichsbeträge zur Deckung der mit der kostspieligen Unterverteilung verbundenen Unterbilanz auf Schiene und Straße an die beiden mitarbeitenden Verkehrsmittel abgegeben werden, soweit die Transporte auf dem Landweg über 20 km hinausgehen.“⁴⁸⁾

Nach Meinung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium ist die Belastung der Binnenschifffahrt mit einer Ausgleichsabgabe kaum einführbar. Es sollten jedoch die Kanalabgaben so bemessen werden, daß daraus die Kosten für die Unterhaltung, soweit sie der Binnenschifffahrt anzulasten sind, voll bestritten werden können. „Die im gebrochenen Verkehr zur Zeit bestehenden Sondertarife der Eisenbahn (Zu- und Ablauftarife) müssen einer Überprüfung unterzogen werden mit dem Ziel einer Anhebung, soweit sie Unterkostentarife sind. Des weiteren wäre zu überlegen, ob nicht eine Beschränkung dieser Tarife auf diejenigen Häfen anzustreben wäre, für die sie bei der Einführung der vertikalen Staffel gewährt worden sind.“⁴⁹⁾ Ein Mitglied hat sich allerdings nicht in der Lage gesehen, diesen Ausführungen zuzustimmen.

Die Binnenschifffahrt ist in sehr viel größerem Maße als allgemein angenommen wird, in der Lage, ihre Beförderungspreise unabhängig vom Tarifgebaren der Eisenbahn nach ihren eigenen Erfordernissen festzusetzen. Die Maßfunktion des Eisenbahngütertarifs ist auf den bestrittenen Hinterlandverkehr der Binnenhäfen beschränkt. So lange die Binnenschifffahrt dem gebrochenen Verkehr mit kurzstreckigem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße einen Frachtanreiz von 20% und mehr gewährt, kann der Bundesbahn nicht zugemutet werden, die Entfernungen bis zu 50 km durch ihre Binnenumschlagstarife zu begünstigen. Das gilt auch vom AT 6 U 1 für Kohlen. Es liegen zwar die Frachtsätze des AT 6 U 1 nicht mehr auch in den Anfangsentfernungen unter denen des AT 6 B 1. Der AT 6 U 1 gewährt aber in den ganz nahen Entfernungen gegen-

⁴⁷⁾ Franz J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O., S. 199.

⁴⁸⁾ Carl Pirath, „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1953, Nr. 2, S. 31.

⁴⁹⁾ Vorschläge für eine Reform des „Deutschen Eisenbahngütertarifs“, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim BVM, Heft 1, Bielefeld 1953, S. 21/22.

über der Regelklasse FK Ermäßigungen. Seine Vergünstigungen erreichen bei den Entfernungen 190–220 km mit 30% gegen FK und 21% gegen AT 6 B 1 ihren Höchststand. Da unverständlicherweise jeder neue süddeutsche Kanalhafen in den AT 6 U 1 aufgenommen wurde, begann der AT 6 U 1 die Beteiligung des direkten Schienenweges an der süddeutschen Kohlenversorgung bedenklich einzuzengen. Hieraus ergab sich nach dem Kriege die Notwendigkeit, den Geltungsbereich des AT 6 U 1 von 400 auf 300 km zu verkürzen und die Ermäßigungen ab 230 km erheblich zu senken. Trotz der Leistungsfähigkeit des Rheins hat nach Meinung des Verfassers kein Hafen am Oberrhein Anspruch auf ein Einzugsgebiet von über 200 km Tiefe. Die Beschwerden der Rheinschifffahrt über die wiederholten Abänderungen des AT 6 U 1 sind unbegründet.⁵⁰⁾

III.

Die überwiegend dezentralisierenden Wirkungen der Binnenwasserstraßen im Fall des Übergangs der Binnenschifffahrt zur örtlichen Differenzierung ihrer Beförderungsentgelte

Um zu verhindern, daß die von ihr durchgeführte Anhebung des Frachtenniveaus eine Schrumpfung des gebrochenen Verkehrs mit langem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße zur Folge hatte, entschloß sich die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 zur örtlichen Differenzierung ihrer Wasserfrachten. Es handelt sich bei dieser, außerhalb des Elbe-Havel-Gebiets und der Donau praktisch unbekanntem Frachtbildungsmethode um die Festsetzung unterschiedlicher Wasserfrachten für dasselbe Gut und die gleiche Beförderungsleistung je nach der örtlichen Lage der Versender und Empfänger zu den Strömen und Kanälen.⁵¹⁾ Ihr erfolgreicher Einsatz ist nur möglich, wenn die Binnenschifffahrt eines Stromgebiets zu Kartellen zusammengeschlossen ist. Das auf den bestrittenen Hinterlandverkehr der Binnenhäfen beschränkt gebliebene System der örtlichen Frachtdifferenzierung wurde im Tal- und Werkverkehr, im Stückgut-, Frachtgut- und Massengutgeschäft angewandt.

Die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 hat niemals daran gedacht, aktive Standortpolitik zu betreiben. Ihr einziges Ziel war die Wiedergesundung der Reedereien und Privatschifffahrt. Es ist aber kein Zweifel darüber, daß das Elbe-Kartell unbewußt durch seine Frachtdifferenzierung die Standortbedingungen der Industrie im Hinterland der Elbehäfen günstig beeinflusst hat.

Die Binnenschifffahrt würde aber ähnlich wie die Eisenbahn zu einem wirksamen Instrument der Standortpolitik werden, wenn sie nach ihrem Zusammenschluß zu straffen Kartellen dazu übergehen sollte, die örtliche Frachtdifferenzierung auf die Platzgüter und den gebrochenen Verkehr mit kurzem Zu- und Ablauf auf der Eisenbahn und der Landstraße auszudehnen. Es müßte dafür gesorgt werden, daß im allgemeinen bei schlechtestem Wasser der Frachtvorsprung der Benutzer des Wasserweges gegenüber den Aufwendungen des geschlossenen Bahnweges im günstigen Fall 15–20% nicht übersteigt. Für Großgasereien, Elektrizitätswerke, Hochöfen und Stahlwerke, die sich am Stromufer angesiedelt haben, ist eine Sonderregelung erforderlich.

⁵⁰⁾ „Die Binnenschifffahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs“, a. a. O., S. 35.

⁵¹⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1950, Heft 4, Seite 308 ff.

Die bisherigen Nutznießer der überhöhten Frachtvorsprünge werden sich zweifellos gegen deren Abbau mit aller Kraft zur Wehr setzen. Besonders gilt dies von den Versendern und Empfängern, die ihren Sitz in den großen Binnenhäfen haben. Es darf aber nicht übersehen werden, daß die Zusammenballung der Industrien und Menschen in den großen Städten am Rhein und anderen Wasserstraßen durch den viel zu hohen Frachtanreiz, den die Binnenschiffahrt bei der Beförderung von Platzgütern gewährt, künstlich gefördert wurde. Die Binnenschiffahrt wird erst dann die Raumordnung überwiegend günstig beeinflussen, wenn sie das System der örtlichen Frachtdifferenzierung allgemein und grundsätzlich anwendet.

Nach Alfons Schmitt kann die Möglichkeit einer Frachtdifferenzierung auch in der Binnenschiffahrt geschaffen werden, wenn die Schiffahrttreibenden sich zu Marktverbänden zusammenschließen und Ausgleichskassen bilden. „Die Bereitschaft dazu war in der Vergangenheit manchmal nicht groß genug. Sie wird in Zukunft wohl wachsen, einfach aus der Not heraus ... Man kann mit ihr auch bei der Binnenschiffahrt im Grunde durchaus erfreuliche volkswirtschaftliche Wirkungen erzielen, z. B. im Sinne einer Dezentralisierung der Wirtschaft. Selbstverständlich kann man auch anders davon Gebrauch machen, etwa im Sinne der Stärkung der eigenen Wettbewerbsstellung.“⁵²⁾ Ähnlich äußerte sich Alfons Schmitt 1943 in seinem Aufsatz: „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt.“⁵³⁾ Benutzt die Binnenschiffahrt das Instrument der Frachtdifferenzierung zu Wettbewerbszwecken, so führt dies seiner Meinung nach auf alle Fälle zu einer Verschärfung der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Aus diesem Grunde hält Alfons Schmitt die Anwendung der Frachtdifferenzierung in der Binnenschiffahrt für nicht zweckmäßig.⁵⁴⁾

Im übrigen bezweifelte Alfons Schmitt 1943, ob die staatliche Standortpolitik dieses weiteren Schrittes überhaupt bedürfe. Er glaubte, daß hierfür die Eisenbahngütertarifpolitik schon ausreichte.⁵⁵⁾ Die Festsetzung unterschiedlicher Frachten für dasselbe Gut und die gleiche Beförderungsleistung je nach der örtlichen Lage der Empfänger und Versender zu den Binnenwasserstraßen ist natürlich nur eine Form der Preisdifferenzierung. Alfons Schmitt dachte bei der Darstellung der Preisdifferenzierung in erster Linie an die Werttarifizierung.

Sicherlich hat vor dem Kriege die örtliche Preisdifferenzierung die Wettbewerbsbestellung der Elbeschiffahrt gestärkt. Diese Methode der Frachtenbildung befreite die Elbeschiffahrt auch in den kritischen Wettbewerbszonen weitgehend vom Druck des Eisenbahntarifs. Die Reichsbahn hat damals die Kartellierung der Elbeschiffahrt begrüßt, wurde diese doch hierdurch zu einem fairen Vertragspartner der Eisenbahn. Erst die Errichtung der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934 ermöglichte im Elberaum eine Verständigung über die Abgrenzung des Hinterlandes der Binnenhäfen und eine Neugestaltung der Binnenumschlagstarife.

Da heute die Binnenschiffahrtsentgelte der Aufsicht des Staates unterliegen, sollte Gewähr dafür bestehen, daß weder die verschiedenen Formen der Preisdifferenzierung noch Ausgleichskassen zum Nachteil der Bundesbahn eingesetzt

⁵²⁾ Alfons Schmitt, „Binnenschiffahrt am Scheideweg“, a. a. O., S. 24.

⁵³⁾ Alfons Schmitt, „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt“, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Jahrg. 1943, S. 69.

⁵⁴⁾ Alfons Schmitt, „Binnenschiffahrt am Scheideweg“, a. a. O., S. 24.

⁵⁵⁾ Alfons Schmitt, „Organisationsfragen der deutschen Binnenschiffahrt“, a. a. O., S. 69.

werden. Kommt es für den Binnenverkehr zur Errichtung von Binnenschiffahrtskartellen, müssen sich auch diese der Aufsicht des Staates unterwerfen. Von der örtlichen Preisdifferenzierung ist eine Erschwerung der Koordinierung kaum zu erwarten. Sie erleichtert vielmehr die Aufgabenteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt. Der Verfasser kennt keinen einzigen Ausnahmetarif, der mit der Absicht, der Binnenschiffahrt Transporte zu entziehen, erstellt wurde. Die Bundesbahn nimmt bei der Erstellung ihrer besonderen Ausnahmetarife stets Rücksicht auf die Belange der Binnenschiffahrt. Auch ihre Tarife treten erst nach Genehmigung durch das Bundesverkehrsministerium in Kraft.

Auf Grund einer Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft vom 11. August 1950 wurde eine Frachtausgleichskasse für Kohlen nach Süddeutschland errichtet. In diese Kasse zahlen die Reedereien und Partikuliere 6% ihrer Frachterlöse aus ihren Kohlentransporten nach deutschen Häfen oberhalb Bingen. Aus der so gebildeten Ausgleichskasse werden Kohlenverbrauchern, die in den kritischen Hinterlandszonen ansässig sind, Frachtrückvergütungen gewährt. Anlaß der Errichtung der Frachtausgleichskasse war die am 1. Januar 1950 erfolgte Verschärfung der Entfernungsstaffel der Bundesbahn für Rohstoffe und Kohle. Ihr Zweck war nicht die Verbesserung der Standortbedingungen der revierfernen Industrie, sondern die Erhaltung des gebrochenen Kohlenverkehrs mit langem Ablauf von den Häfen am Oberrhein, Main und Neckar. Nach Pirath stellt die Ausgleichskasse keine glückliche Lösung in der Richtung eines gesunden Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln dar.⁶⁰⁾ Seine Bedenken richteten sich in erster Linie gegen die Beeinträchtigung des gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems der Bundesbahn durch die süddeutschen Kanäle. Auch die Bundesbahn lehnt die Frachtausgleichskassen der Binnenschiffahrt ab. Ihre Vertreter weisen darauf hin, daß die Bundesbahn dank der Gewährung der Frachtermäßigung des AT 6 U 1 auch in den Anfängsentfernungen, d. h. zugunsten des unbestrittenen gebrochenen Verkehrs, die Kohlenfrachtausgleichskasse mitfinanziert. Sie wünschen deshalb die Aufhebung des AT 6 U 1 im unbestrittenen Gebiet der Binnenhäfen. Im übrigen sollte der Frachtausgleich für Kohlen schon deshalb eingestellt werden, weil der Anteil der Binnenschiffahrt an der Kohlenversorgung Süddeutschlands heute größer ist als vor dem Kriege. Der Einwand, daß die Rheinschiffahrt zugunsten des süddeutschen Kohlenverkehrs keine Ausnahmetarife erstellen könne, ist nicht gerechtfertigt. Der AT 6 B 1 hat Regeltarifcharakter und seine Frachtsätze sind wegen seiner Beteiligung am sozialen Verkehrslastenausgleich der Bundesbahn überhöht.

Nach § 32 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1955 kann der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der Verbände der beteiligten Schiffahrt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft zur Sicherung volkswirtschaftlich angemessener Entgelte für Verkehrsleistungen und zur Vermeidung verkehrswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschiffahrt durch Rechtsverordnung einen Frachtausgleich anordnen. Vor Anordnung eines Frachtausgleichs ist die Bundesbahn zu hören. Der Frachtausgleich ist kein Instrument der Standortpolitik. Da er nicht von den Verladern und Empfängern, welche in den Binnenhäfen ihren Sitz haben, sondern von den Reedereien und den Partikulieren finanziert wird, bleiben die überhöhten Frachtvorteile für Platzgüter erhalten. Aus diesem Grunde wird durch den Frachtausgleich der Ballung der Industrien in den Binnenhäfen mit Großstadt- und Verkehrsknoten-

⁶⁰⁾ Carl Pirath, „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1953, Nr. 2, S. 29/30.

punktcharakter in keiner Weise entgegengewirkt. Der Verfasser vermag daher Most nicht zu folgen, wenn er den Frachtenausgleich als ein Mittel zur Einordnung auch der Binnenschifffahrt in die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs bezeichnet.⁵⁷⁾

Die Binnenschifffahrt drängt mehr als alle anderen Verkehrsträger auf die Schließung der Preiskostenschere im Verkehr. Ihre heutigen Erlöse unterschreiten die Selbstkosten der Reedereien und Partikuliere um 10—15%. Eine Anhebung sämtlicher Binnenschiffahrtentgelte setzt eine entsprechende Erhöhung der Eisenbahngütertarife voraus. Ohne diese würde das Einzugsgebiet aller Binnenhäfen zusammenschrumpfen und die Binnenschifffahrt im gebrochenen Verkehr mit langem Zu- und Ablauf auf der Schiene und der Straße ernste Verkehrseinbußen erleiden. Dagegen würde eine auf die Platzgüter beschränkte Frachterhöhung die beherrschende Stellung der Binnenschifffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz in keiner Weise beeinträchtigen. Eine solche Maßnahme würde die Wettbewerbsfähigkeit der auf den gebrochenen Verkehr angewiesenen Industrie gegenüber derjenigen in den großen Hafenplätzen verbessern und die Anziehungskraft der Binnenhäfen auf neue Industrien vermindern.

Im Fall der örtlichen Frachtdifferenzierung zahlen die Nutznießer des nassen Verkehrs in eine Ausgleichskasse, aus welcher die im Einzugsgebiet der Binnenhäfen ansässigen Versender und Empfänger Frachtzuschüsse erhalten. Die Binnenschifffahrt würde somit ähnlich wie die Eisenbahn einen sozialen Verkehrslastenausgleich durchführen und durch ihre Frachtenbildung die Dezentralisierung der Siedlung und der Industrie begünstigen. Eine solche gemeinwirtschaftliche Frachtenpolitik widerspricht in keiner Weise dem Eigeninteresse der Binnenschifffahrt. In diesem Fall bestände vielmehr eine weitgehende Koinzidenz zwischen betriebswirtschaftlichem Gebaren und volkswirtschaftlichen, insbesondere standortpolitischen Notwendigkeiten. Gegen einen solchen Frachtausgleich hätte auch Pirath niemals Einwendungen erhoben, würde doch auf diese Weise auch die Binnenschifffahrt in die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einbezogen.

Die Binnenschifffahrt wünscht aber offenbar, daß die Industrie der großen Binnenhäfen in dem vollen Genusse ihrer Standortvorteile verbleibt. Sie lehnt jedenfalls den Einsatz der örtlichen Frachtdifferenzierung ab und denkt nicht daran, bei den nassen Verkehren ihren Frachtvorsprung gegenüber den Bahntarifen zugunsten des gebrochenen Verkehrs auszunutzen.⁵⁸⁾

Es darf indessen nicht übersehen werden, daß die Binnenschifffahrt, selbst wenn sie dazu bereit sein sollte, nur im Fall ihres Zusammenschlusses zu straffen Kartellen in der Lage wäre, von den Möglichkeiten der örtlichen Frachtdifferenzierung Gebrauch zu machen. Lediglich der deutschen Rheinschifffahrt wurde von der Bundesregierung gestattet, sich zugunsten ihres grenzüberschreitenden Verkehrs internationalen Kartellen anzuschließen bzw. solche zu errichten. Von einer marktmäßigen Preisbildung ist allerdings auch im Binnenverkehr der deutschen Wasserstraßen keine Rede. Hier gelten die von den Aufsichtsbehörden bestätigten Festfrachten der Frachtausschüsse, die sich aus der gleichen Anzahl von Vertretern der Schifffahrt und der verladenden Wirtschaft zusammensetzen. Die Frachtausschüsse sind außerstande, ihre Beförderungsentgelte örtlich zu

57) Otto Most, „Soziale Marktwirtschaft und Verkehr“, Schriftenreihe des Bundesverkehrsministeriums, Heft 6, Bielefeld 1954, S. 42.

58) „Die Kanalschifffahrt und der Finanzminister“, a. a. O.

differenzieren. So lag vor dem Kriege im Stromgebiet der Elbe die Preisbildung nicht bei den Frachtausschüssen, sondern bei den Tarifausschüssen der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934. Wohl aber war auch in ihnen die verladende Wirtschaft vertreten. Die Verloader und die Vertreter der örtlich zuständigen Kammern hatten hier aber lediglich beratende Funktion. Da mit der Errichtung von Kartellen zugunsten des Binnenverkehrs auf deutschen Wasserstraßen nicht zu rechnen ist, fehlen die Voraussetzungen zur Anwendung der örtlichen Frachtdifferenzierung in der Binnenschifffahrt. Im Fall des Ueberganges der Bundesbahn zur allgemeinen Anwendung der Mengenstaffel dürfte allerdings das Problem der örtlichen Frachtdifferenzierung in den Mittelpunkt der Diskussion rücken.

IV.

Abschließende Stellungnahme zur Frage der Beeinflussung des industriellen Standorts durch die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenpolitik

Zusammenfassend glaubt der Verfasser, die Bedeutung der Binnenschifffahrt und ihrer Beförderungsentgelte für den industriellen Standort wie folgt umreißen zu können:

Die Herausnahme der Binnenschifffahrt aus der freien Wettbewerbswirtschaft hat nichts daran geändert, daß die Wasserstraßen überwiegend zentralisierend wirken. Während die internationalen Kartelle der Rheinschifffahrt von den Möglichkeiten der Frachtdifferenzierung reichen Gebrauch machen, wird diese Frachtbildungsmethode, abgesehen von dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Mittellandkanal, im Binnenverkehr der deutschen Wasserstraßen praktisch nicht angewandt. Die hier geltenden Festfrachten sind kostenorientiert. Verhalten sich diese auch gegenüber dem industriellen Standort neutral, so führen doch die überwiegend dem gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarif zu verdankenden Frachtvorteile des nassen Verkehrs zur Zusammenballung der Industrie in denjenigen Binnenhäfen, welche zugleich große Städte und Verkehrsknotenpunkte sind.

Bis zum Aufkommen der Eisenbahnen waren große Städte nur am Meer oder an schiffbaren Binnenwasserstraßen möglich. Die Begünstigung der Großstadtbildung durch die Eisenbahnen kann nicht bestritten werden. Es haben aber die an den Ufern der Wasserstraßen gelegenen Großstädte eine wesentlich günstigere Entwicklung als die übrigen Großstädte zu verzeichnen. Hieran dürfte sich so lange nichts ändern, wie die deutschen Eisenbahnen am Prinzip der Tarifgleichheit im Raum festhalten und bei der Beförderung von Kohlen und anderen Massengütern auf die tarifliche Begünstigung des Knotenpunkts und Schwerpunktsverkehrs verzichten. Auf den gemeinwirtschaftlichen Charakter des Eisenbahngütertarifs ist es auch zurückzuführen, daß die Sogwirkung der „trockenen“ Großstädte auf die Industrie erheblich geringer als die der an den Wasserstraßen gelegenen Großstädte ist.

Indem die Binnenschifffahrt der Konzentration der Betriebe und Menschen in den industriellen Kerngebieten erfolgreich entgegenwirkte, hat sie zweifellos einen nicht unwichtigen Beitrag zur Standortpolitik beigesteuert. Diesem Dezentralisierungseffekt steht jedoch eine stärkere zentralisierende Tendenz gegenüber. Der Verfasser teilt nicht die von Förster vertretene Auffassung, daß der Binnenschifffahrt eine Erweiterung der industriellen Tätigkeit über eine größere Fläche in Verbindung mit einem Ausgleich der Bevölkerungsdichte zu verdanken ist.⁵⁹⁾

59) Karl Förster, „Wasserstraßen und Raumplanung“, a. a. O., S. 73.

Die Industrie hat auch von der Möglichkeit, sich perlenkettenartig längs der Wasserstraße anzusiedeln, praktisch keinen Gebrauch gemacht. Es ist vielmehr auf die Binnenschifffahrt und ihre Frachtenbildung zurückzuführen, daß fern von den alten Industrievieren auf engem Raum neue Wirtschaftszentren entstanden sind. Die starke Zusammenballung der Industrie in den großen Binnenhäfen war allerdings zu einem Teil unvermeidbar.

Wegen des nur dank der überhöhten Frachtsätze des AT 6 B 1 möglichen großen Frachtvorteiles des nassen Verkehrs bevorzugten die Elektrizitäts- und Gaswerke die großen Binnenhäfen bei der Standortwahl. Betriebe mit sehr hohem Wasserbedarf, wie die Kraftwerke, die Eisenhütten, die Zellstoffindustrie, die Zementindustrie und bestimmte Zweige der chemischen Großindustrie finden in den Binnenhäfen die besten Standortbedingungen.

Allerdings wird die standortbildende Kraft der Bereitstellung von Trink- und Brauchwasser von der binnenschifffahrtsfreundlichen Literatur überschätzt⁶⁰⁾. In den Häfen entnehmen nur die am Ufer gelegenen großen Industriebetriebe ihr Brauchwasser unmittelbar aus den Strömen und Kanälen. Die Fertigwarenindustrie ist nicht darauf angewiesen, sich aus Gründen der Brauchwasserversorgung an den Wasserstraßen anzusiedeln⁶¹⁾.

Da die deutsche Eisenbahngütertarifpolitik im Dienst protektionistischer Aufgaben des Staates steht, befinden sich die Großmühlen vorzugsweise in den Häfen. Aus dem gleichen Grunde kommen als Standort neuer Mineralölraffinerien nur Häfen in Betracht. Ueber die Irrwege der Getreide- und Mineralöltarifierung der deutschen Eisenbahnen und ihre günstigen Rückwirkungen auf die Binnenschifffahrt und ihre Häfen berichtete der Verfasser in seinem Aufsatz „Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“⁶²⁾.

Es ist durchaus kein Zufall, daß Mannheim einen dreimal so hohen Kraft- und Brennstoffverbrauch je Arbeiterstunde als Stuttgart aufweist⁶³⁾. Solange die Bundesbahn auf die tarifliche Begünstigung des Massengut- und Knotenpunktverkehrs verzichtet, üben die großen Binnenhäfen eine starke Anziehungskraft auf brenn- und rohstoffintensive Industrien aus. Wenn sich außerhalb des Ruhrgebiets bedeutsame Standorte der materialorientierten eisenverarbeitenden Industrie — angefangen von den Gießereien bis zum schweren Maschinenbau — befinden, so ist dies nicht zuletzt der Binnenschifffahrt und ihren Beförderungsentgelten zu verdanken.

Insoweit brenn- und rohstoffintensive Industrien und solche mit großem Wasserverbrauch die Binnenhäfen als Standort gewählt haben, ist der Vorwurf, die Binnenschifffahrt begünstige durch ihre Frachtenbildung eine ungesunde Ballung der Industrien und Menschen in den Häfen, unberechtigt. Es befinden sich indessen auch zahlreiche nicht an die Großstadt gebundene Zweige der verarbeitenden Industrie in den Binnenhäfen. Man denke nur an den Industriekomplex im Frankfurter Raum. Die Verlagerung oder Hinlenkung eines Teils dieser Betriebe in industriehungrige Gebiete ist aber ein dringendes Anliegen der Raumordnung.

⁶⁰⁾ Karl Förster, „dfo“, S. 62, 78 und 82.

⁶¹⁾ Franz J. Schroiff, „Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung“, a. a. O., S. 122, 123 und 125.

⁶²⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Ausnahmetarifpolitik in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1953, Heft 3, S. 137 ff.

⁶³⁾ Gerhard Isenberg, „Standortverhältnisse und Industriestruktur. Ein Vergleich zwischen Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg“, Raum und Verkehr 1, Bremen-Horn 1956, S. 109.

Auf diese Weise würde einerseits die Ballung vermindert, andererseits würden die ländlichen Gebiete durch Stärkung ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkte belebt. Der Verfasser bekennt sich zu den folgenden Ausführungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung:

„Diese Mittelpunkte sind die mittleren und kleineren Orte. Sie stehen als zentrale Orte mittlerer Ordnung in enger Beziehung zu der sie umgebenden Landschaft — ihrem Einflußbereich — und geben ihr den wirtschaftlichen und kulturellen Rückhalt.“⁶⁴⁾

Der große Frachtreiz, den die Binnenschifffahrt im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz gewährt, verhindert aber eine Verlagerung industrieller Betriebe aus den großen Binnenhäfen in die zentralen Orte mittlerer Ordnung ihres Hinterlandes. Stattdessen leiden diese mittleren und kleineren Orte schwer unter der Sogwirkung der Binnenhäfen auf ihre Industrie. Das industriearme Land hat im allgemeinen von dem Ausbau des Rhein—Main—Donau-Kanals und des Rhein—Neckar-Kanals keine Förderung, sondern nur eine weitere Beeinträchtigung zu erwarten.

Es gibt verschiedene Zweige der dezentralisierten Fertigwarenindustrie, die trotz ihres relativ hohen Brenn- und Rohstoffverbrauchs an ihre revierfernen Standorte gebunden und der Sogwirkung von Binnenhäfen nicht ausgesetzt sind. Da bei diesen lohnintensiven Betrieben der Fertigwarenindustrie den Transportkosten eine nicht geringe Bedeutung zukommt, werden sie jede Verbilligung ihrer Frachtaufwendungen für Kohle, Roh- und Hilfsstoffe sowie Vorprodukte begrüßen. In diesen Fällen verbessert der gebrochene Verkehr die Standortbedingungen der dezentralisierten Fertigwarenindustrie. Man muß sich aber hüten, diese dezentralisierenden Wirkungen des gebrochenen Verkehrs zu überschätzen.

So ermöglicht, wie bereits dargelegt, die Fortführung der Mainkanalisierung bis Bamberg keine ins Gewicht fallende Linderung der Bezugsferne Oberfrankens für Ruhrkohlen. Der Osten Oberfrankens, der industrieintensivste Raum Bayerns, wo sich die traditionellen Industriekomplexe Oberfrankens befinden, ist und bleibt bei seiner Versorgung mit Ruhrkohlen auf den geschlossenen Bahnweg angewiesen. Es beträgt z. B. die Entfernung Bamberg—Rehau 129 km, Bamberg—Selb 141 km und Bamberg—Marktredwitz 142 km. Im westlichen Oberfranken liegen die Verhältnisse etwas günstiger. Indessen dürfte auch hier die Verbilligung des Kohlenbezugs durch den gebrochenen Verkehr über Bamberg nur in wenigen Fällen über DM 1,— je t hinausgehen.

Die große Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Urstoffindustrie ist unbestritten. Dabei ist es gleichgültig, ob die Vorkommen, auf die sie sich stützt, an den Ufern oder abseits der Wasserstraßen gelegen sind.

⁶⁴⁾ „Industrie aufs Land“, Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Köln 1953, S. 10.

Gemeinwirtschaftlichkeit - ein Wettbewerbsproblem?

Eine Entgegnung

Von Dr. jur. Heribert Gosse

Vorbemerkungen

In Heft 3/1956 dieser Zeitschrift hat Dr. F. J. Schroiff eine Abhandlung „Zum Problem der Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn“ veröffentlicht, die in verschiedener Hinsicht einer Ergänzung und — wie wir meinen — der Richtigstellung bedarf.

Wenn diese Entgegnung in der Beantwortung der von Schroiff vertretenen Thesen die gemeinwirtschaftlichen Tatbestände überwiegend im positiven Sinne hervorhebt, so möchten wir sie doch nicht als bedingungslose Verteidigung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips an sich verstanden wissen. Die Bundesbahn selbst hat in wiederholten Äußerungen ihre neutrale Einstellung zur Sache bekundet. Nicht gutgeheißen werden kann es aber, wenn in letzter Zeit verschiedentlich der Versuch gemacht wird, die bestehenden gemeinwirtschaftlichen Wirkungen und Belastungen weitgehend als nichtexistent zu behandeln oder ihre Einschränkung nur insoweit zu empfehlen, als dies im eigenen Interesse einzelner Wirtschaftszweige oder bestimmter konkurrierender Verkehrsträger vorteilhaft erscheint. Man wird der Entscheidung nicht ausweichen dürfen, die Gemeinwirtschaftlichkeit im Grundsatz beizubehalten oder sie im Grundsatz aufzugeben — mit allen Folgerungen, die sich in dem einen wie dem anderen Falle für die Gesamtwirtschaft und die Verkehrsträger daraus ergeben mögen. Halbe Maßnahmen, die unter Beibehaltung aller wesentlichen Bindungen der Bundesbahn nur Randerscheinungen des Problems berühren, im übrigen aber den privatwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrsträgern nur zusätzliche Chancen einräumen würden, sind abzulehnen.¹⁾

Zunächst ist die Zielsetzung der Abhandlung Schroiffs nicht deutlich erkennbar. Der Verfasser erklärt in der Einleitung, daß er sich „mit den Grenzen der Einsatzmöglichkeiten des Instruments der Bundesbahn zur Erreichung gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen“ befassen wolle, stellt aber den Hauptteil seiner Arbeit in den sehr viel engeren Zusammenhang der Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung der Bundesbahn auf die anderen Verkehrsträger, sieht diese Verkehrsbedienung also im wesentlichen nur als Problem der „Wettbewerbs-

¹⁾ In diesem Zusammenhang darf bemerkt werden, daß die Feststellung in der Abhandlung von Dr. Schroiff (S. 152 Anm. 12), der zur Untersuchung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Bundesbahn eingesetzte Sachverständigen-Ausschuß habe für seine Untersuchung einfach unterstellt, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung im heutigen Umfang von der Bahn verlangt werde, unzutreffend ist. Der Ausschuß war vielmehr in seiner Arbeit an die amtliche Regierungserklärung des jetzigen Bundeskabinetts bei seiner Amtsübernahme sowie an zahlreiche, sich über alle Parteien erstreckende parlamentarische Erklärungen im Bundestag gebunden.

ordnung im Verkehr“. Gegen diese, u. E. zu enge Betrachtungsweise müssen grundsätzliche Bedenken angemeldet werden. Eine solche Darstellung wird dem Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit, die nur unter allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zutreffend gewertet werden kann, nicht gerecht. Sie wird ferner der Sonderstellung der Bundesbahn nicht gerecht, die als einziges Verkehrsunternehmen neben dem in allgemeinen immer noch Gewinne abwerfenden Güterverkehr mit gleichem Rang den volkswirtschaftlich nicht minder wichtigen Personenverkehr zu betreiben hat. Die Verpflichtung zur Bedienung des Reiseverkehrs „in Übereinstimmung mit dem Verkehrsbedürfnis“ (§ 4 Abs. 1 AEG) aber stellt — weit über den vom Wetzler-Ausschuß festgestellten Teilverlust aus den Sozialtarifen hinaus — die entscheidende „gemeinwirtschaftliche Last“ der Bundesbahn dar.

Zur Definition der Gemeinwirtschaftlichkeit

Auch die Grundvoraussetzungen und Begriffe, die der Verfasser in seiner Arbeit verwendet, bedürfen einer Klarstellung. Schroiff hebt zu Beginn seiner Ausführungen hervor, daß über den materiellen Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung keine einheitliche Vorstellung herrsche, dieser Begriff vielmehr nach der jeweiligen politischen Willensbildung wandelbar sei. Die Lösung der mit diesem Problem verbundenen Frage müsse daher letztlich der Politik überlassen bleiben. Die Wissenschaft könne nur gewisse allgemeine Voraussetzungen klären, bleibe aber im übrigen auf die kritische Prüfung der Eignung der gewählten Instrumente beschränkt.

Wenn auch zuzugeben ist, daß die konkreten Ziele der allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrspolitik und damit der Gemeinwirtschaftlichkeit von den jeweiligen Gesamtumständen abhängen und variabel sind, so kann dem Verfasser gleichwohl darin nicht uneingeschränkt zugestimmt werden, daß es für den Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit keine eindeutige Begriffsbestimmung gebe und auch nicht geben könne. Die bestehenden Auslegungsschwierigkeiten, die in den Diskussionen immer wieder zu Meinungsunterschieden Anlaß geben, haben ihre Ursache im wesentlichen in der Verschiedenheit des Standorts, von dem die Dinge jeweils betrachtet werden. Unter rein subjektiven Gesichtspunkten wird unter dem Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit naturgemäß häufig etwas anderes verstanden werden, je nachdem, ob diese nach volkswirtschaftlichen Belangen, vom Standpunkt regionaler Wirtschaftsinteressen, der einzelnen Verkehrsnutzer oder der beteiligten Verkehrsträger gewertet wird. Der materielle Gehalt der Gemeinwirtschaftlichkeit im Sinne einer übergeordneten staatlichen Zielsetzung hingegen ist sowohl in theoretisch-wissenschaftlicher Hinsicht wie in seinen wesentlichen tatsächlichen Erscheinungsformen vielfach und übereinstimmend dargestellt. Wir dürfen hierzu insbesondere auf das auch vom Verfasser zitierte Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats bei dem Bundesverkehrsministerium Bezug nehmen.²⁾ Danach bedeutet gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung vor allem:

- a) gleichwertige Bedienung der wirtschaftsstarken und der wirtschaftsschwachen Gebiete auf Grundlage der Gleichheit vor dem Tarif und mit einer dem Bedarf entsprechenden Leistung;

²⁾ Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats bei dem Bundesverkehrsministerium, Heft 1. Auf die zahlreichen Arbeiten von Berkenkopf, Napp-Zinn, Pirath, Schulz-Kiesow u. a. wird verwiesen.

- b) Förderung einer gesunden Dezentralisierung der Siedlung und der Industrie;
- c) Förderung der Mittel- und Kleinbetriebe in volkswirtschaftlich vertretbarem Rahmen;
- d) Begünstigung bestimmter Bevölkerungsschichten im Personentarif aus staats-, sozial- und wirtschaftspolitischen Notwendigkeiten.

Insoweit stehen einer gültigen Definition daher kaum unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Wir haben allerdings den Eindruck, daß der Verfasser seinerseits nicht immer zwischen den einzelnen theoretisch erarbeiteten Begriffsmerkmalen sowie den praktischen Erscheinungsformen der Gemeinwirtschaftlichkeit und etwaigen Folgerungen daraus unterschieden hat und daher teilweise selbst zu einer Komplizierung dieses Begriffes beiträgt.

Zur Klarstellung der mit dem Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit und ihren Auswirkungen zusammenhängenden Fragen möchten wir daher unseren Ausführungen einige Festpunkte voranstellen, auf die wir im Verlauf unserer Entgegnung noch wiederholt zurückkommen werden:

Es muß unterschieden werden zwischen den

1. externen gemeinwirtschaftlichen Wirkungen eines bestimmten Verhaltens (im Sinne der Definition des Wissenschaftlichen Beirats und den
2. internen gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die damit für den verpflichteten Verkehrsträger verbunden sein können.

Zahlreiche Maßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger sind denkbar und in den gegenwärtigen verkehrswirtschaftlichen Verhältnissen auch tatsächlich vorhanden, die in Übereinstimmung mit der staatlichen Zielsetzung gemeinwirtschaftliche Wirkungen auslösen, obwohl sie ausschließlich aus eigenwirtschaftlichen Motiven dieser Verkehrsträger eingeführt wurden bzw. beibehalten werden. Derartige Tatbestände werfen keinerlei Probleme auf und sind vom Standpunkt verkehrspolitischer Ordnungsbestrebungen uninteressant.

3. Bestimmte Maßnahmen können gleichzeitig gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Zwecken untergeordnet sein (z. B. die Entfernungsstaffel). Trotz der in solchen Fällen vielfach vorhandenen Verflechtung der Zielsetzungen und der Schwierigkeiten, die einzelnen Elemente voneinander abzugrenzen, wird der gemeinwirtschaftliche Charakter bestimmter Teilelemente nicht bestritten werden können. Die Kongruenz eigenwirtschaftlicher Interessen mit übergeordneten Zielsetzungen steht der Annahme eines gemeinwirtschaftlichen Verhaltens grundsätzlich nicht entgegen.
4. Die Anerkennung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung als einer Last im betriebswirtschaftlichen Sinne kann nur dort und in dem Umfang gefordert werden, in dem die Berücksichtigung der staatlichen Zielsetzungen den eigenen kaufmännischen Überlegungen der Verkehrsunternehmen widerspricht. Zwischen den gemeinwirtschaftlichen Auswirkungen eines Handelns und ihrer Anerkennung im Sinne einer Belastung muß also klar unterschieden werden.

Andererseits darf die Anerkennung einer Last nicht davon abhängig gemacht werden, ob die Selbstkosten gedeckt sind oder nicht. Auch ein entgangener Gewinn stellt eigenwirtschaftlich eine Belastung dar.

5. Als unabdingbare Voraussetzung für die Anerkennung einer Belastung wird zu gelten haben, daß die gemeinwirtschaftliche Leistung kraft Gesetzes oder kraft übergeordneter allgemeiner Weisung von einem bestimmten Verkehrsträger verlangt wird. Erst ein solcher staatlicher Auftrag unterscheidet die gemeinwirtschaftliche Belastung von normalen wirtschaftlichen Lasten, wie sie auch in anderen Bereichen der Wirtschaft vorkommen (z. B. einer Behinderung im Wettbewerb).

Gerade diesen beiden letzten Erfordernissen nach Ziffer 4 und 5 kommt entscheidende Bedeutung zu. Wir werden uns damit noch zu beschäftigen haben, weil insoweit des öfteren — auch in der Abhandlung von Dr. Schroiff — Mißverständnisse und Unklarheiten anzutreffen sind.

6. Die Frage der Zumutbarkeit einer Belastung hat weder mit der materiellen Wirkung einer gemeinwirtschaftlichen Leistung noch mit ihrer grundsätzlichen Anerkennung als einer Last begrifflich etwas zu tun. Das Problem der Zumutbarkeit kann vielmehr nur im Zusammenhang mit der finanziellen Lage eines Verkehrsunternehmens sowie der verkehrswirtschaftlichen Gesamtsituation zutreffend gewürdigt werden. Die Lösung der damit zusammenhängenden Fragen gehört daher in den Bereich der praktischen Verkehrspolitik und ist der wissenschaftlichen Erörterung weitgehend entzogen.
7. Schließlich können sich gewisse Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in dem internen Bereich der Verkehrswirtschaft selbst, d. h. also unter und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, ergeben.

Zur Verdeutlichung sei hervorgehoben, daß die Ziffern 1, 2 und 3 sich auf den Begriffsinhalt der Gemeinwirtschaftlichkeit im Sinne der vom Wissenschaftlichen Beirat definierten Zweckbestimmung beziehen, die Ziffern 4 und 5 die objektiven Tatbestandsmerkmale behandeln, die als wesentliche Voraussetzungen zur Anerkennung einer „gemeinwirtschaftlichen Belastung“ gelten müssen und schließlich die Ziffern 6 und 7 sich mit den Folgerungen befassen, die aus einer gemeinwirtschaftlichen Belastung ggf. zu ziehen sind — Ziffer 6 mit der Folgerung für den unmittelbar betroffenen Verkehrsträger, Ziffer 7 mit den mittelbaren Auswirkungen, die bei den konkurrierenden Verkehrsträgern auftreten können.

Schroiff hat diesen Auswirkungen nach Ziffer 7 den Hauptteil seiner Ausführungen gewidmet. Dem Range nach stehen sie in einer volkswirtschaftlichen Betrachtung u. E. am Schluß der Skala.

I. Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung als Problem der Wettbewerbsordnung

Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß die gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach Ziffer 2 (Absatz 2) und ebenso, soweit ihnen eigenwirtschaftliche Überlegungen zugrunde liegen, nach Ziffer 3 des Katalogs keine besonderen Fragen für die Neuordnung des Verkehrswesens aufwerfen. Hier fügen sich in glücklicher Ergänzung Erfordernisse der staatlichen Rechts- und Wirtschaftsordnung mit dem Eigeninteresse der Verkehrsunternehmen zusammen.

Die von dem Verfasser angedeutete Problematik liegt im wesentlichen im Fall nach Ziffer 4. Nur hier tauchen die außerordentlich schwierigen Fragen der Abwägung des Allgemeininteresses mit den divergierenden Erfordernissen kommerziellen Handelns gemeinwirtschaftlich gebundener Verkehrsunternehmen auf,

die Frage nach Umfang und Zweckmäßigkeit der Einzelmaßnahmen, der Einschaltung eines bestimmten Verkehrsunternehmens als Instrument der staatlichen Wirtschaftspolitik — kurz die Frage nach der „Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung“ zu deren Lösung Dr. Schroiff mit seiner Abhandlung — begrenzt auf den Bereich des Güterverkehrs — beitragen will.

Entgegen dieser erklärten Zielsetzung und entgegen seiner eigenen Definition, daß es der Zweck der gemeinwirtschaftlichen Verkehrspolitik sei, die Volkswirtschaft als Ganzes zu fördern, hat sich Schroiff, wie bereits hervorgehoben wurde, im wesentlichen mit einem anderen Problem befaßt, nämlich der „Gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung als Problem der Wettbewerbsordnung“ (vgl. Ziffer 7). Diese in der Abhandlung immer wiederkehrende veränderte Fragestellung beeinflusst Ergebnis und Inhalt der Untersuchung so wesentlich, daß das eigentliche Thema u. E. zu kurz gekommen ist.

Dem Hauptteil seiner Ausführungen stellt Schroiff durchaus zutreffend die Forderung nach einer scharfen Trennung zwischen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung und der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbelastung voraus (vgl. hierzu oben Ziffer 1 und 2). Eine solche Unterscheidung erscheint uns auch im Sinne der Beweisführung Schroiffs begrifflich notwendig, weil nur eine anzuerkennende Belastung eine Behinderung des Wettbewerbs darstellen kann. Ohne jede Begründung konkretisiert der Verfasser jedoch anschließend die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung als ein Problem der Wettbewerbsordnung im Verkehr.³⁾ Ohne Beweisführung wird damit implicite unterstellt, daß die im Wettbewerb zu dem Hauptträger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung — der Bundesbahn — stehenden anderen Verkehrsträger in unmittelbarer Weise den gleichen Verpflichtungen unterworfen seien und daß weiter in dieser Wettbewerbssituation der Kern der Problematik umschlossen liege.⁴⁾ Damit wird die Untersuchung auf ein Nebenproblem beschränkt, das unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten für die beteiligten Verkehrsträger von erheblichem Interesse sein kann, dem aber für das von Schroiff zur Untersuchung gestellte Hauptthema nur untergeordnete Bedeutung zukommt. Insbesondere kann die an vielen Stellen seiner Abhandlung hervorgehobene Verbindung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Behinderung im Wettbewerb, die offenbar im Sinne gegenseitig korrespondierender Bedingungen aufgefaßt werden, nicht anerkannt werden. Die gemeinwirtschaftliche Funktion der Bundesbahn wird zwar in manchen Fällen derartige Hemmnisse im Wettbewerb für die anderen Verkehrsträger als Nebenwirkung auslösen, doch sind andererseits sehr wohl Fälle denkbar und vorhanden, in denen bestimmte gemeinwirtschaftliche Auflagen an die Bundesbahn auf die anderen Verkehrsträger keinerlei Einfluß ausüben (z. B. Fahrplanpflicht, Sozialtarife im Personenverkehr usw.). Rein begrifflich darf also die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung des einen Verkehrsträgers nicht mit etwaigen Belastungen bei den anderen Verkehrsträgern gleichgesetzt oder in unmittelbarem Zusammenhang gestellt werden. Wenn wir auf unseren vorangestellten Katalog verweisen dürfen, so ergibt sich, daß hier die Tatbestände von Ziffer 1 und Ziffer 7 nicht auseinandergehalten worden sind.

In diesem Zusammenhang muß der wiederholt vorgetragenen These des Ver-

³⁾ Seite 143, 4. Absatz.

⁴⁾ Seite 149, Absatz 2.

fassers, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung eine Aufgabe aller öffentlichen Verkehrsträger sei, nachdrücklich widersprochen werden. Es ist unbestritten, daß die Bundesbahn gemeinwirtschaftliche Auflagen kraft ausdrücklicher gesetzlicher Vorschriften (§ 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 4 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes, §§ 453 ff. des Handelsgesetzbuches sowie §§ 3, 6 und 53 der Eisenbahnverkehrsordnung) zu erfüllen hat und überdies als staatliches Verkehrsunternehmen an die Richtlinien der Bundesregierung gebunden ist. Eine Auseinandersetzung darüber, ob und in welchem Umfang ggf. auch die anderen Verkehrsträger dahingehende Rechte oder Pflichten wahrzunehmen hätten, wäre entbehrlich, wenn nicht immer wieder der Versuch unternommen würde, aus dieser angeblichen Verpflichtung bestimmte Forderungen herzuleiten oder zumindest unter Berufung auf angeblich gleichartige eigene „Belastungen“ die Sonderleistungen der Bundesbahn bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung zu bestreiten. Da auch Schroiff in seiner Abhandlung die gleichen Thesen vertritt, muß doch die Frage gestellt werden, woher Binnenschiffahrt und Kraftverkehr die Legitimation nehmen, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung als eine ihnen übertragene „Aufgabe“ zu bezeichnen. Die „de facto-Theorie“ des Verfassers, mit der wir uns später noch zu befassen haben, vermag lediglich gewisse „Reflexwirkungen“, also dem Wortsinne nach einen Widerschein der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung der Bundesbahn in tatsächlicher Hinsicht zu erklären, die jedoch schon nach diesem von Schroiff geprägten Ausdruck nicht mit einem „Auftrag“ oder einer „Aufgabe“ gleichgesetzt werden können.

Inwieweit die anderen Verkehrsträger Binnenschiffahrt und Straßenverkehr rein technisch und ökonomisch zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben in der Lage sind, soll in Übereinstimmung mit dem Verfasser hier unerörtert bleiben. Nur auf einen Gesichtspunkt darf aufmerksam gemacht werden: Schroiff schließt sich der Begriffsdefinition des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium dahin an, daß die Hauptzielsetzung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung raumpolitischer Natur sei, also in erster Linie der Erschließung schwachbesiedelter Gebiete und dem Ausgleich der Standortungunst revierferner Gebiete dienen solle. Er sieht aber im Zuge der Zusammenballung der Menschenmassen auf engem Raum zunehmend mehr gesellschaftspolitische Aufgaben in den Vordergrund treten, also die Entballung von Industriegebieten und die Auflockerung großstädtischer Siedlungen. Hierzu scheint uns der Hinweis erforderlich, daß das Vorhandensein und der Wirkungsgrad der meisten Binnenwasserstraßen diese gesellschaftspolitische Zielsetzung u. E. nicht zu fördern geeignet sind, sondern ihr geradezu entgegenstehen. Nirgends ist die Konzentration von Wirtschaftsunternehmen und damit die Zusammenballung von Menschenmassen so groß wie im Bereich der Wasserstraßen. Jeder neue Kanal zieht, soweit er zur Erschließung des berührten Landes überhaupt beiträgt, Industrien und Wirtschaftsbetriebe an den Wasserweg und verstärkt damit die allgemeinen Ballungstendenzen. Dieser den Wasserstraßen immanente Sog wirkt also einem wichtigen gemeinwirtschaftlichen Ziel entgegen.

Wetzler-Bericht

Schroiff kommt in seinen weiteren Ausführungen wiederholt auf den „Bericht des Sachverständigen-Ausschusses zur Feststellung der betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn“ (Wetzler-Ausschuß) zurück. In Anlehnung an bestimmte Formulierungen dieses Aus-

schusses bezeichnet er die folgenden vier Prämissen als wesentlich zur Anerkennung eines bestimmten Tatbestandes als einer gemeinwirtschaftlichen Belastung:⁶⁾

- a) Gegensatz zum eigenwirtschaftlichen Interesse
- b) Zwangscharakter der Last
- c) Einseitigkeit und
- d) Unzumutbarkeit der Belastung.

Hierzu müssen mehrere Einwendungen erhoben werden. Während sich die Punkte zu a) und b) mit unserer eigenen, in der Einleitung versuchten Klärstellung decken und anerkannt werden können, muß zum Punkt c) festgestellt werden, daß die Einseitigkeit der Last zwar innerhalb der Verkehrswirtschaft im Rahmen des Wettbewerbs der Verkehrsträger von Bedeutung sein kann, begrifflich aber mit der Frage nach der Existenz einer gemeinwirtschaftlichen Last nichts zu tun hat. Auflagen oder Verpflichtungen mit finanziellen Auswirkungen können grundsätzlich auch dann gegeben sein, wenn verschiedene oder sämtliche Verkehrsträger vergleichbare Lasten zu tragen haben sollten. Schroiff hält hier seinerseits Begriff und Auswirkungen einer Last nicht klar auseinander. Ob und in welchem Umfang aus einer solchen finanziellen — nicht einseitigen — Last irgendwelche Konsequenzen zu ziehen sind, ist eine hiervon u. E. scharf zu trennende Frage. Das gleiche gilt für die Voraussetzung zu d), für die Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit einer Belastung. Auch sie stellt ein ausschließlich politisches, allenfalls noch finanzielles Problem dar, das ebenfalls in den Bereich der verkehrspolitischen Folgerungen verweist, für die sich auch die Sachverständigen des Wetzler-Ausschusses ausdrücklich als nicht zuständig erklärt haben.

Für eine theoretisch-wissenschaftliche Betrachtung im Sinne der einleitenden Ausführungen Schroiffs hätten wir es daher nur mit den Prämissen zu a) und b) zu tun. Da wir mit der These zu a) — Anerkennung einer Last nur insoweit, als ein bestimmtes Verhalten eigenwirtschaftlichen Interessen widerspricht (vergl. Ziff. 4 unseres Katalogs) — weitgehend übereinstimmen, können wir uns in der weiteren Auseinandersetzung im wesentlichen auf den Punkt b) — Zwangscharakter der Last — beschränken. Nur zur Widerlegung einiger bestimmter Behauptungen des Verfassers wird es erforderlich sein, auch die beiden anderen Punkte in unsere Stellungnahme mit einzubeziehen.

Der Zwangscharakter der Last

Schroiff ist der Ansicht, daß eine gemeinwirtschaftliche Last nur dann gegeben sei, wenn der Verkehrsträger sich nicht von sich aus von dieser Last freimachen kann, wenn er also insoweit einem Zwang unterliegt. Er stellt hierzu die These auf — die auch die Binnenschiffahrt für sich in Anspruch nimmt, als deren sachverständiger Vertreter in verschiedenen Ausschüssen Dr. Schroiff wiederholt ähnliche Gedanken vorgetragen hat —, daß es gleichgültig sei, ob es sich dabei um einen Zwang de jure oder de facto handele. Es komme ausschließlich darauf an, ob der andere Verkehrsträger effektiv ebenfalls solche gemeinwirtschaftliche Belastungen zu tragen habe oder nicht. Im Wettbewerb sei allein die de facto-Wirkung maßgebend und nicht die de jure-Verpflichtung. Die abweichende Auffassung der Bundesbahn wird als „für die Bahn typisch, als formaljuristisch“ abgelehnt.

⁵⁾ Seite 145, 148.

Abgesehen davon, daß die Behandlung dieses allgemeinen Grundsatzproblems auch in diesem Zusammenhang wieder, wie wir meinen, zu Unrecht auf die Auswirkungen in der internen Wettbewerbslage abgestellt wird, scheint uns der Verfasser hier einem zweifachen Irrtum und überdies einem Widerspruch zu seiner eigenen vorausgehenden Argumentation erlegen zu sein.

a) Schroiff hat wenige Absätze zuvor und als erstes Kriterium zur Anerkennung einer gemeinwirtschaftlichen Last die Forderung aufgestellt, daß die Leistung entgegen den eigenwirtschaftlichen Interessen erbracht werden müsse. Man mag trotz grundsätzlicher Vorbehalte gegen die Einbeziehung von Konkurrenz- und Wettbewerbsüberlegungen mit ihm dahin übereinstimmen, daß die ökonomischen Gesetze als Folge der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahn in den anderen Verkehrsträgern ein bestimmtes Verhalten zur Erhaltung ihres Verkehrsbesitzes und ihrer Einnahmen nahelegen, man mag unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch ein entsprechendes Handeln dieser Verkehrsträger als einen Zwang de facto anerkennen — keinesfalls aber kann Schroiff darin gefolgt werden, daß derartige Leistungen außerhalb der eigenwirtschaftlichen Überlegungen dieser Verkehrsunternehmen liegen. Bereits dieses erste von dem Verfasser selbst herausgestellte essentielle Erfordernis der gemeinwirtschaftlichen Belastungen ist damit bei den anderen Verkehrsträgern nicht erfüllt.

b) Der de facto-Theorie des Verfassers steht seine eigene Argumentation (S. 145) entgegen, daß gar nicht die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsmittel schlechthin interessiere, sondern daß als verkehrspolitisches Problem nur derjenige Teil der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung bedeutsam sei, durch den verlangt werde, daß Transportleistungen aus volkswirtschaftlichen Gründen durchgeführt würden, und daß nur diejenigen Verkehrsleistungen zur Erörterung stünden, die in Abweichung von den betriebseigenen Interessen verlangt würden.

Wir stimmen diesen Darlegungen des Verfassers in vollem Umfang zu. Schroiff hat hier ebenfalls die Diskrepanz zu betriebseigenen Interessen als Bedingung postuliert und weiter das ausdrückliche Verlangen — also einen staatlichen Auftrag — zur Voraussetzung der Anerkennung einer Belastung gemacht.

Binnenschiffahrt und Kraftwagen werden daher erst nachzuweisen haben, welche für die Wirtschafts- und Verkehrspolitik zuständige staatliche Stelle eine derartige Forderung an sie gerichtet hat.⁶⁾ Sollte ihr entsprechendes aus konkurrenzwirtschaftlichen Überlegungen diktiertes Verhalten gemeinwirtschaftliche Wirkungen im Sinne unserer einleitend dargestellten Definition herbeiführen, so kann jedenfalls von diesen beiden Verkehrsträgern nicht die Prämisse zu Ziffer 4 — außerhalb eigenwirtschaftlicher Überlegungen — und

⁶⁾ Zur Vermeidung von etwaigen Mißverständnissen sei hervorgehoben, daß selbstverständlich nicht die DB die mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung verbundenen Lasten für sich allein in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, sondern daß es wichtige volkswirtschaftliche Gründe sind, die gegen eine Verteilung dieser Aufgabe auf mehrere Verkehrsträger sprechen; denn die Lasten und etwaige Ausgleichsforderungen des Verkehrs müßten sich kumulieren, wenn im Rahmen dieser meist völlig unwirtschaftlichen Maßnahmen noch zusätzlich die Konkurrenz der anderen Verkehrsträger durch entsprechende Anerkennung gefördert würde. Die These Schroiffs würde also zu einem vergrößerten, durch die gemeinwirtschaftliche Zielsetzung nicht begründeten volkswirtschaftlichen Aufwand führen.

ebensowenig die Prämisse zu Ziffer 5 — ein staatlicher Auftrag — in Anspruch genommen werden.

- c) Schließlich kann dem Verfasser auch nicht in der Begründung gefolgt werden, daß derartige „Reflexwirkungen“ der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedien-
 ung der Bundesbahn von den anderen Verkehrsträgern als „wirtschaftliches Handicap“ im Wettbewerb empfunden würden und deshalb auch von ihnen als Belastung geltend gemacht werden können. Auch hier sind die Dinge nur von dem betriebsinternen Standpunkt dieser Verkehrsunternehmen, nicht aber vom volkswirtschaftlichen Blickpunkt gewertet worden. Ein wirtschaftliches Handicap allein kann aber noch nicht irgendwelche Ausgleichs-
 forderungen oder Ansprüche rechtfertigen, sondern nur dann, wenn über-
 geordnete staatliche Interessen von diesen Verkehrsträgern ein entsprechendes Verhalten erfordern sollten.

Zu diesem Ergebnis führt u. E. auch die Betrachtung vergleichbarer Verhält-
 nisse in anderen Bereichen, in denen ebenfalls neben eine rein privatwirtschaft-
 liche Erwerbstätigkeit die Wahrnehmung staatlicher Aufgaben durch öffent-
 lich-rechtliche Anstalten tritt. Wir denken z. B. an das Gebiet der Kranken-
 versicherung und -behandlung, die in großem Umfang durch staatliche und
 kommunale Einrichtungen (AOK, Universitätskliniken usw.) gesichert sind,
 mit denen rein private Unternehmen „im Wettbewerb“ stehen. Auch für diese
 privaten Unternehmungen ergeben sich aus dem Vorhandensein und der
 Tätigkeit der staatlichen Anstalten de facto-Belastungen und Erschwernisse in
 der betriebswirtschaftlichen Disposition. Aehnliche Bedingungen bestehen im
 Verhältnis zwischen privaten Schulen und staatlichen Schulen sowie bei
 anderen vergleichbaren Einrichtungen. Gleichwohl ist u. W. von keinem dieser
 Unternehmen jemals der Versuch gemacht worden, die damit verbundene „Be-
 hinderung im Wettbewerb“ in irgendeiner Form als eine ausgleichsfähige
 Belastung geltend zu machen. Es handelt sich hier um eine im Interesse des
 Gemeinwohls hinzunehmende Beeinträchtigung der Gewinnchancen privat-
 wirtschaftlichen Handelns, die durch Artikel 2 des Grundgesetzes ausdrück-
 lich gedeckt ist.

Der Verfasser hat also nicht zwischen gemeinwirtschaftlichen Belastungen im
 Sinne der von der Verkehrswissenschaft erarbeiteten Begriffsdefinition und einer
 rein eigenwirtschaftlichen Belastung im üblichen betriebswirtschaftlichen Sinne
 unterschieden. Die von Schroiff als „Reflexwirkung“ bezeichneten Aus-
 wirkungen der Gemeinwirtschaftlichkeit, wie sie bei Binnenschifffahrt und Kraft-
 verkehr vorkommen mögen, dürfen dem Wortsinn dieses Ausdrucks entsprechend
 mit dem materiellen Inhalt dieser Belastung nicht gleichgesetzt werden. Schroiff
 ist sogar der Auffassung, die Binnenschifffahrt würde von derartigen Belastungen
 stärker betroffen als die Eisenbahn, weil sie wegen der Konkurrenz der
 deutschen Schifffahrttreibenden untereinander nicht in der Lage sei, den Ausgleich
 durch andere Verkehrseinnahmen herbeizuführen.⁷⁾ Dieser Ansicht ist deshalb
 nicht zuzustimmen, weil wirtschaftlich kein Unterschied darin gesehen werden
 kann, ob Binnenschifffahrt und Kraftverkehr wegen ihrer internen Konkurrenz,
 oder ob die Eisenbahn wegen der Konkurrenz der anderen Verkehrsträger einen
 Ausgleich nicht zu erzielen vermögen.

⁷⁾ Seite 147, Anm. 5.

Höhe der Belastung

Schroiff weist darauf hin, daß er sich in seiner Abhandlung auf die Erörterung
 der prinzipiellen Seite des Problems beschränken und daher zu der Höhe der
 Belastungen der einzelnen Verkehrsträger nicht Stellung nehmen wolle. Seine
 an dieser Stelle gegebenen Hinweise auf die Untersuchungen des Wetzler-Aus-
 schusses⁸⁾ könnten jedoch zu unrichtigen Vorstellungen über die Arbeitsweise
 dieses Ausschusses führen. Sie sind möglicherweise darauf zurückzuführen, daß
 der Verfasser nur den abschließenden Beratungen des sogenannten erweiterten
 Wetzler-Ausschusses als Sachverständiger für die Binnenschifffahrt angehört hat,
 so daß er die vorausgegangenen sehr eingehenden Untersuchungen des engeren
 Ausschusses aus eigener Anschauung nicht zu beurteilen vermag.

Wenn auch einzuräumen ist, daß eine zahlenmäßig exakte Ermittlung der genauen
 Höhe der gemeinwirtschaftlichen Belastung auf außerordentliche Schwierigkeiten
 stößt, so ist es jedenfalls unzutreffend festzustellen, der Ausschuß habe sich auf
 Schätzungen beschränkt. Die vom Ausschuß gewählte kasuistische Methode,
 einzelne besonders deutlich erkennbare Tatbestände der gemeinwirtschaftlichen
 Belastung durch sorgfältige Berechnungen und Untersuchungen zahlenmäßig zu
 erfassen, hat doch zu sehr konkreten Vorstellungen über die Größenordnung
 der Gesamtbelastung geführt. Daß bei dieser Verfahrensweise der Natur der
 Sache nach verschiedene Methoden — z. T. Preis-Preis-Vergleiche, z. T. Preis-
 Kosten-Vergleiche — gewählt wurden, steht der Additionsfähigkeit der Teil-
 ergebnisse entgegen der Ansicht des Verfassers nicht entgegen. So ist es z. B.
 belanglos, daß die Belastung aus der Vorhaltung einer Transportreserve nach
 Kostengesichtspunkten, die Belastung aus den Sozialtarifen des Personenverkehrs
 aber durch einen Preis-Preis-Vergleich ermittelt wurde. Ueberschneidungen
 können sich hier deswegen nicht ergeben, weil bei der Transportreserve nur Be-
 lastungen im Bereich des Güterverkehrs geltend gemacht und vom Ausschuß
 anerkannt worden sind. Soweit in anderen Fällen, z. B. zwischen den Belastungen
 aus den Sozialtarifen und aus dem Betrieb der Nebenbahnen, gewisse Ueber-
 schneidungen denkbar waren, hat der Ausschuß dieser Möglichkeit durch ent-
 sprechende Reduzierung der rechnerisch ermittelten Einzelwerte Rechnung
 getragen. In weiteren Fällen ist zur Vermeidung irgendwelcher Ueberschneidun-
 gen von einer Anerkennung vorhandener Belastungen überhaupt abgesehen
 worden (so sind z. B. die von Schroiff an anderer Stelle seiner Abhandlung selbst
 anerkannten Verluste aus dem Stückgutverkehr der Bundesbahn wegen einer
 teilweise möglichen Ueberschneidung mit der Belastung aus dem Betrieb der
 Nebenbahnen nicht gewertet worden). Angesichts dieser subtilen Ueberlegungen
 und Durchleuchtungen bestehen gegen eine Addition der restlichen Belastungs-
 positionen keine Bedenken; sie ist im Gegenteil aus Untersuchungszweck und
 Auftrag des Ausschusses, die Größenordnung der Gesamtbelastung der Bundes-
 bahn zu ermitteln, geboten.

Zumutbarkeit der Belastung

Dem Verfasser ist darin zuzustimmen, daß die gemeinwirtschaftlichen Belastungen
 zu den zugrunde liegenden Verkehrsmengen und -preisen in Beziehung stehen,
 die Ermittlung der Lasten also immer nur eine Art Momentaufnahme
 sein kann. Im Prinzip nicht folgen können wir ihm darin, daß der jeweiligen
 Finanzsituation der Bahn ebenfalls ausschlaggebende Bedeutung zukomme. Wir

⁸⁾ Seite 148, Anm. 6 und Seite 155.

dürfen auf unseren Eingangskatalog Ziffer 6 verweisen und feststellen, daß die damit aufgeworfene Frage der Zumutbarkeit mit der begrifflich-theoretischen Erörterung des Themas unmittelbar nichts zu tun hat. Sie würde allenfalls dann bedeutsam werden, wenn bestimmte Ansprüche daraus hergeleitet würden. Das ist bisher nicht geschehen. Die Bundesbahn hat im Gegenteil wiederholt erklärt, daß sie hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Belastungen Ausgleichsforderungen nicht erhebe. Es überrascht im übrigen, in der Abhandlung diesen Grundsatz — wenn auch nur für die Bundesbahn — als eine Prämisse zur Anerkennung gemeinwirtschaftlicher Belastungen herausgestellt zu sehen, weil eine solche Betrachtungsweise der vorwiegend privat- und wettbewerbswirtschaftlich ausgerichteten Argumentation des Verfassers widerspricht. Aus Gründen der Finanzsituation eines Betriebes wird eine Belastung im allgemeinen nur dann als „unzumutbar“ bezeichnet werden können, wenn die Gewinn- und Verlustrechnung dieses Unternehmens nicht ausgeglichen ist, sondern Verluste aufweist. Eine derartige Situation dürfte aber bei der ganz überwiegenden Zahl aller Betriebe der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs auch heute nicht gegeben sein, so daß eine Anerkennung gemeinwirtschaftlicher Belastungen bei diesen Verkehrsträgern unter der vom Verfasser gestellten Voraussetzung schon aus diesem Grunde abzulehnen und damit seinen weiteren Ausführungen, die auf die Forderung nach einer derartigen Anerkennung hinauslaufen, die Grundlage entzogen wäre.

Im Zusammenhang mit dem Begriff der Unzumutbarkeit bedürfen nach Ansicht Schroiffs etwaige staatliche Entlastungen oder Begünstigungen der Berücksichtigung. Dies wird im Prinzip — soweit sie effektiv vorhanden sein sollten — anzuerkennen sein. Nicht zustimmen können wir jedoch der weiteren Feststellung, daß in diesem Zusammenhang „bei der Eisenbahn“ auch die Möglichkeit des internen Ausgleichs berücksichtigt werden müsse. Vom Standpunkt eines formalen Wettbewerbsausgleichs, unter den Schroiff seine Betrachtung des Problems der Gemeinwirtschaftlichkeit gestellt hat, ist nicht verständlich, warum eine etwa bestehende Ausgleichsmöglichkeit nur bei der Eisenbahn Berücksichtigung finden sollte. Nicht verständlich ist diese Forderung vor allem im Hinblick auf den Kraftverkehr, der ja bekanntlich die verkehrsgünstigen Relationen bevorzugt und vermöge seiner individuelleren Verkehrsbedienungen in weit höherem Maße als die anderen Verkehrsträger hochtarifizierende Güter befördert (im Jahre 1955 betragen die Einnahmen aus den Tarifklassen A—D beim gewerblichen Güterfernverkehr 56 %, bei der Bundesbahn nur 13,3 % der Gesamteinnahmen des Güterverkehrs). Im Prinzip ist aber auch die Binnenschifffahrt nicht gehindert, sich in den Wettbewerb um diese Güter einzuschalten. Die unterschiedliche Organisationsform der einzelnen Verkehrsträger, die in der Binnenschifffahrt und beim Kraftverkehr frei nach den eigenen betriebsinternen Belangen und Vorteilen gestaltet ist, kann ebenfalls wohl kaum dafür zur Begründung herangezogen werden, daß lediglich die Eisenbahn diesem Zwang zum „internen Ausgleich“ zu unterwerfen sei.

In materieller Hinsicht verweist allein ein Hinweis auf die Lasten des Personenverkehrs alle Erwägungen über einen internen Ausgleich in das Reich der Theorie. Diese entscheidende, vom Verfasser leider unerwähnt gelassene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Bundesbahn schließt unter den gegebenen Verhältnissen jede Ausgleichsmöglichkeit aus. Ebenfalls nur theoretischer Natur sind damit die weiteren Darlegungen, es liege für die Eisenbahn keine Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern vor, „solange sie die Belastungen aus den subventionsbedürftigen Verkehren in ihrem internen

Erlösausgleich auffangen könne.“⁹⁾ Von einem Erlösausgleich, unter dem im übrigen nicht nur ein Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben verstanden werden könnte, der vielmehr eine volle Rentabilität des Unternehmens unter Einschluß einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals voraussetzt, sind die Eisenbahnen in Deutschland heute leider weit entfernt. Andererseits ist sehr wohl denkbar, daß auch bei ausgeglichener Rechnung durch bestimmte gemeinwirtschaftliche Auflagen das Ausschöpfen der vollen Gewinnchancen gegenüber der Konkurrenz verhindert würde — ein Gewinn, der unter den heute gegebenen verkehrswirtschaftlichen Verhältnissen auch nicht mit einem von dem Verfasser abgelehnten „Monopolgewinn“ gleichzusetzen wäre. Nicht nur *damnum emergens*, auch *lucrum cessans* kann eine gemeinwirtschaftliche Last darstellen.

Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifzwang

Nicht beipflichten können wir weiter den Ergebnissen, zu denen Schroiff bei der Behandlung der Begriffe Tarifzwang, Betriebs- und Beförderungspflicht gelangt ist. In der Abhandlung wird zunächst darauf verwiesen, daß diese Begriffe, unter denen nach allgemeiner Auffassung der wesentliche Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen verstanden wird, bereits in der Frühzeit der Eisenbahnen entwickelt worden sind.

Bekanntlich sind die wichtigsten Eisenbahnen schon bald nach ihrer Fertigstellung in die Hand des Staates überführt und damit den übergeordneten Staatsinteressen dienstbar gemacht worden. Ob es unter diesen Umständen und vor allem unter Berücksichtigung der Selektionsmöglichkeiten, die dem privaten Kraftverkehrsgewerbe heute offenstehen, selbst im Rückblick auf die Vergangenheit richtig ist, von der Notwendigkeit „zur Beseitigung unlauterer Wettbewerbsmethoden“ und dem „übersteigerten Erwerbsstreben“ der Eisenbahn zu sprechen,¹⁰⁾ möchten wir dahingestellt sein lassen. Unrichtig ist jedenfalls die Feststellung (Anmerkung 8), daß der Tarifzwang so lange keine Belastung sei, als die Tarife in „ihrer Gesamtheit die Gesamtkosten der Bahn deckten“. Auch der entgangene Gewinn, auf den ein Verkehrsunternehmen im Interesse gemeinwirtschaftlicher Zielsetzungen verzichten muß, ist eine unbestreitbare Belastung (im Sinne der Ziffer 4 unseres Katalogs). Ebenso wie dies praktisch vom Verfasser für die nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Kraftverkehr in Anspruch genommen wird, muß dies für die Bundesbahn gelten, der die Wahrung kaufmännischer Gesichtspunkte im Bundesbahngesetz zur Pflicht gemacht ist. Ob hingegen diese Lasten bei ausreichenden Gesamterlösen in irgendeiner Form honoriert werden, ist wieder eine nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten zu entscheidende politische Frage. Der Verfasser hat daher hier zwischen der tatsächlichen Belastung (Ziffer 1 und 2) und der in das Gebiet der verkehrspolitischen Folgerungen gehörenden Frage der Zumutbarkeit (Ziffer 4 und 6) nicht unterschieden.

Ebenso kann der Feststellung nicht gefolgt werden, der Tarifzwang stelle deswegen keine einseitige Belastung dar, da auch Binnenschifffahrt und gewerblicher Güterfernverkehr dem gleichen Tarifzwang unterlägen.¹¹⁾ Der Tarifzwang als

⁹⁾ Seite 149.

¹⁰⁾ Seite 150.

¹¹⁾ Es soll nicht bestritten werden, daß jede Preisbindung in einer im übrigen nach den Prinzipien eines freien Marktes arbeitenden Wirtschaft eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit und der Tarifzwang daher auch bei Binnenschifffahrt und Kraftverkehr eine wirtschaftliche Last dar-

Element der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung kann nur im Zusammenhang mit den beiden anderen Hauptelementen der Gemeinwirtschaftlichkeit, der Betriebs- und Beförderungspflicht, zutreffend gewertet werden. Nur wenn diese drei Tatbestände gemeinsam vorliegen, erwächst aus der gegenseitigen Verflechtung und Wechselwirkung dieser Merkmale der Tarifzwang zu einer echten gemeinwirtschaftlichen Last. Im Gegensatz zur Eisenbahn sind Binnenschiffahrt und Kraftverkehr daher in der Lage, sich allen belastenden Auswirkungen des Tarifzwanges zu entziehen, indem sie — unbehindert durch die Betriebs- und Beförderungspflicht — Transporte ablehnen, die für sie nach der Tariflage nicht interessant erscheinen.

Wie Most einmal festgestellt hat, gleicht die Tarifpflicht nur „einem Schwert ohne Klinge“, wenn die Beförderungspflicht fehlt. Sie erst gewährleistet, daß die Beförderung von Gütern über Strecken großer und geringer Verkehrsdichte, über betrieblich günstige und ungünstige Anlagen, bei selbstkostenmäßig vorteilhaften und nachteiligen Bedingungen wirklich immer und überall zu gleichen Tarifen durchgeführt wird.¹²⁾

Die Forderung bestimmter Beförderungszeiten im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lieferfristen kann mit Belastungen verbunden sein. Unzutreffend ist weiterhin, daß von der Bundesbahn nicht verlangt werde, allen Transportanforderungen zu genügen.¹³⁾ § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes — inhaltlich gleichlautend § 4 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes — bestimmt ausdrücklich, daß die Eisenbahnen ihre Anlagen und Fahrzeuge „nach den Anforderungen des Verkehrs“ auszubauen und zu ergänzen, sowie „den Reise- und Güterverkehr in Übereinstimmung mit dem Verkehrsbedürfnis“ zu bedienen haben. Diese Rechtsgrundlagen der Betriebs- und Beförderungspflicht zwingen die Bahnen z. B. zur Einhaltung fester Fahrpläne im Personen- und Güterverkehr sowie zur Vorhaltung ausreichender Anlagen und Transportraumreserven.¹⁴⁾

In diesem Zusammenhang darf ein weiterer Irrtum richtiggestellt werden, der auch in der Abhandlung des Verfassers wiederkehrt: Die Unterbilanz der Nebenbahnen wird meist als eine aus der Betriebspflicht folgende Belastung dargestellt. Die Verluste aus der Bedienung der Nebenbahnen sind jedoch in erster Linie auf den geringen Ausnutzungsgrad dieser Strecken und die damit verbundenen höheren betrieblichen Kosten zurückzuführen, denen wegen des Grundsatzes der Tarifgleichheit höhere Einnahmen nicht gegenüberstehen. Die Unterbilanz der Nebenbahnen ist daher im wesentlichen eine Folge des Tarifzwanges. Damit erledigen sich die gegen die Anerkennung dieser Belastung vorgebrachten Einwendungen, es müsse der Zubringerwert der Nebenbahnen für das Hauptnetz berücksichtigt werden. Der Begriff des Zubringerwertes ist in dem Augenblick irrelevant, in dem der Bundesbahn in Abweichung

stellt. Sie ist bei diesen Verkehrsträgern jedoch keine gemeinwirtschaftliche Last, die den entsprechenden Auflagen bei der Bundesbahn gleichzusetzen wäre.

¹²⁾ Most, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 6, Seite 43.

¹³⁾ Seite 150, Anm. 8.

¹⁴⁾ Da in diesem Zusammenhang immer wieder behauptet wird, daß die anderen Verkehrsträger gleichartige Reserven vorzuhalten hätten, sei nochmals festgestellt, daß eine Transportraumreserve von der Bundesbahn nur insoweit als Belastung angemeldet und vom Wetzler-Ausschuß anerkannt worden ist, als sie über die von jedem Wirtschaftsunternehmen üblicherweise und auch von den Verkehrsträgern Binnenschiffahrt und Kraftverkehr aus eigenwirtschaftlichen Gründen vorgehaltene normale Reserve hinausgeht.

von dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum eine angemessene Erhöhung der Tarife im Bereich der Nebenbahnen zum Ausgleich der höheren betrieblichen Aufwendungen gewährt wird. Bei freier Tarifgestaltung wäre die Bundesbahn in der Lage, die Verluste aus der Verkehrsbedienung der Nebenbahnen ohne Rücksicht auf die fragwürdige Existenz und Höhe eines „Zubringerwertes“ durch entsprechende Steigerung der Einnahmen aus den Nebenbahnen selbst auszugleichen. Ein nennenswerter Wettbewerb anderer Verkehrsträger stünde in diesen verkehrsschwachen Gebieten einem solchen Verhalten nicht entgegen.

Damit entfällt jede Begründung, den „Zubringerwert für das Hauptnetz“ gegen die nach Kostengesichtspunkten ermittelte Unterbilanz der Nebenbahnen aufzurechnen.

Die Binnenschiffahrt als Nutznießer des gemeinwirtschaftlichen Systems?

Es gehe bei den zu treffenden verkehrspolitischen Entscheidungen, so heißt es in der Abhandlung, darum, ob und inwieweit der interne Ausgleich der Bahn wieder funktionsfähig gemacht werden könne, entweder durch Mehrverkehr aus der konjunkturellen Entwicklung, oder aus der Rückwanderung von der Straße auf die Schiene — die Rückwanderung von der Binnenschiffahrt ist nicht erwähnt worden — oder durch Veränderung der Eisenbahntarife und -kosten. In diesem Zusammenhang wendet sich Schroiff gegen die Auffassung von Schulz-Kiesow, daß auch die Binnenschiffahrt Nutznießer des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems, insbesondere der Gleichtarifierung im Raum sei und die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung, ebenso wie der Kraftverkehr, geradezu ausgehöhlt habe.

Wenn auch die Ablehnung dieser Gedankengänge Schulz-Kiesow's durch einen Sachwalter der Interessen der Binnenschiffahrt an sich verständlich erscheint, so kann der gegebenen Begründung jedenfalls nicht gefolgt werden. Schroiff räumt ein, daß die Binnenschiffahrt aus der gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik der Bahn, vor allem der Gleichtarifierung im Raum, „gewisse Vorteile“ gehabt habe. Dem sei heute aber keine Bedeutung mehr beizumessen, weil sich diese Gleichtarifierung praktisch auf die Regeltarife und die allgemeinen Ausnahmetarife beschränke, die, gemessen an den Beförderungsmengen und -einnahmen, längst nicht dieselbe Bedeutung hätten wie die übrigen Ausnahmetarife. In der Binnenschiffahrt spielten die zu diesen Tarifen gefahrenen Güter erst recht eine völlig untergeordnete Rolle.

Diese Feststellungen sind unrichtig. Im Jahre 1955 sind bei der Bundesbahn von rd. 250 Mio t des öffentlichen Güterverkehrs etwa 80 Mio t nach Regeltarifen und rd. 170 Mio t nach Ausnahmetarifen befördert worden. Von den Gütern der Ausnahmetarife entfielen mehr als 120 Mio t auf die allgemeinen Ausnahmetarife.¹⁵⁾ Insgesamt sind damit über 200 Mio t oder mehr als 80% des gesamten Beförderungsvolumens der Bundesbahn zu Tarifen befördert worden, für die das Prinzip der Gleichtarifierung im Raum Gültigkeit besitzt. Zu diesen Gütern gehören überwiegend ausgesprochene Massengüter wie Kohlen, Erze, Baustoffe und andere. Soll ernsthaft behauptet werden, daß diese Güter in der Binnenschiffahrt „eine völlig untergeordnete Rolle“ spielen?

¹⁵⁾ Genau 125,7 Mio t. Unter „allgemeinen Ausnahmetarifen“ sind dabei nur Tarife mit Geltungsbereich von allen Produktions- bzw. Gewinnungsstätten nach allen für Verbrauch und Verarbeitung in Frage kommenden Plätzen verstanden.

Im übrigen läßt schon eine flüchtige Analyse der Verkehrs- und Kostenlage erkennen, daß die Eisenbahn bei Aufgabe des Prinzips der Gleichtarifizierung sehr wohl in der Lage wäre, unter voller Wahrung der Kostengesichtspunkte in einen für die Binnenschiffahrt in zahlreichen Relationen mehr als schwierigen Leistungs- und Preiswettbewerb einzutreten. Die Vorteile der Tarifgleichheit im Raum für die Binnenschiffahrt sind damit offenkundig und unbestreitbar: „Dieser Tatsache ist sich die Binnenschiffahrt durchaus bewußt, legt sie doch besonderen Wert auf die Beibehaltung der Verpflichtung der Bundesbahn zur gleichmäßigen Berechnung ihrer Beförderungspreise ohne Rücksicht auf die Verkehrsdichte.“¹⁶⁾

Schroiff weist weiter darauf hin, daß mit dem Auftreten des Kraftwagens die Preisdifferenzierungsmöglichkeiten der Eisenbahn geschmälert worden sind und nunmehr zusätzlich die Substitutionselastizität der Bahntransporte durch Kraftwagentransporte zu berücksichtigen sei. Diese Feststellungen sind an sich richtig. Als Folge der verschärften Wettbewerbssituation sah sich die Bundesbahn bekanntlich im Jahre 1953 im Zuge der Abtarifizierung der Klassen A—D zu einer Zusammendrängung der Wertstaffel gezwungen. Es erscheint aber unvollständig, in dieser Beurteilung der veränderten Wirkung der Wertstaffel nur die Regeltarife zu berücksichtigen. Auch die allgemeinen Ausnahmetarife sind Ausdruck des Prinzips der Werttarifizierung; praktisch bilden sie die Erweiterung der Wertstaffel nach unten. Unter Einbeziehung dieser Ausnahmetarife ist das Frachtpausenverhältnis und damit die Wirkung der Wertstaffel immer noch beachtlich; das Verhältnis zwischen der Klasse A und dem niedersten allgemeinen AT betrug 1913 100 : 20,5; es liegt heute bei 100 : 23,9. Bei dieser erstaunlich geringen Veränderung der Spanne liegt die Frage nahe, ob sich die Bundesbahn angesichts der revolutionären Veränderung der technischen und ökonomischen Verhältnisse im Verkehrswesen nicht zu erheblich weitergehenden Maßnahmen auf diesem Gebiet wird entschließen müssen.

II. Grenzen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung

Erst in diesem Schlußteil seiner Ausführungen wendet sich Schroiff, wie wir einleitend bereits hervorgehoben hatten, dem eigentlichen Thema — den Grenzen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung — zu. „Um die Gemeinwirtschaftlichkeit im Prinzip zu retten“¹⁷⁾ und den Gesamtausgleich der Bahn wieder herzustellen, sieht er drei Wege:

- a) die Belastung der anderen Verkehrsträger mit Ausgleichsmaßnahmen,
- b) Schadloshaltung der Verkehrsträger für gemeinwirtschaftliche Belastungen durch den Staat,
- c) Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, soweit die Belastungen über die infolge der Verkehrsentwicklung verringerten eigenen Ausgleichsmöglichkeiten hinausgehen.
Wir dürfen als vierten Weg die Möglichkeit hinzufügen,
- d) die Bundesbahn als Träger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch ausreichende Verkehrsmengen und -einnahmen wieder in die Lage zu versetzen, die mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung verbundenen Lasten zu tragen.

¹⁶⁾ Schulz-Kiesow, Zur Frage der Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße, in Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Band IV/1956.

¹⁷⁾ Seite 153.

Es würde den Rahmen dieser Entgegnung übersteigen, wollten wir zu den aufgeworfenen Möglichkeiten ausführlich Stellung nehmen, zumal Schroiff selbst hierzu nur einige kurze Hinweise gibt. Ohne in eine Auseinandersetzung über diese in das Gebiet der verkehrspolitischen Entscheidungen gehörenden Alternativen einzutreten, möchten wir uns daher auf folgende Bemerkungen beschränken:

Zu a) Schroiff lehnt eine Ausgleichsabgabe innerhalb der öffentlichen Verkehrsträger ab, weil sich „der Tatbestand auch nicht annähernd feststellen lasse.“¹⁸⁾ Selbst in dem kleinen Sachverständigenkreis (des Wetzler-Ausschusses) sei es nicht möglich gewesen, hierüber eine einheitliche Meinung herbeizuführen.

Hierzu ist richtigzustellen, daß über die Größenordnung der gemeinwirtschaftlichen Belastung der Bundesbahn unter den Sachverständigen des engeren Ausschusses eine durchaus einheitliche Meinung bestand. Dieser in den wesentlichen Punkten übereinstimmenden Auffassung neutraler Sachverständiger wurde erst in den abschließenden Beratungen des erweiterten Wetzler-Ausschusses namentlich von den Vertretern der Binnenschiffahrt und des Kraftverkehrs, also der ausgesprochenen Konkurrenz, widersprochen — ein Vorgang, der nicht weiter Ueberraschung hervorrufen kann.

Zu b) Die Ablehnung des zweiten Weges, Schadloshaltung der Verkehrsträger durch staatliche Subventionen, möchten wir im Grundsatz unterstützen. Das Beispiel anderer Staaten spricht nicht für eine umfassende Nachahmung derartiger Lösungen. Damit soll nicht ausgeschlossen werden, daß in bestimmten Einzelfällen (z. B. im Rahmen des § 28 des Bundesbahngesetzes und namentlich im Personenverkehr) auch dieser Weg beschritten wird.

Bemerkenswert erscheint uns die Begründung, die Schroiff seiner Ablehnung gegeben hat: „Das Wesen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung bestehe weiterhin darin, daß die damit verbundenen Lasten innerhalb der Verkehrsträger aufgefangen werden müßten.“¹⁹⁾ Dieser wichtige Grundsatz sollte in den verkehrspolitischen Auseinandersetzungen allgemeine Anerkennung finden.

Zu c) Nach Ansicht Schroiffs bleibt für die Verkehrspolitik somit nur die Alternative, die „über die verringerten Ausgleichsmöglichkeiten hinausgehenden gemeinwirtschaftlichen Belastungen durch Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung abzubauen.“ Was über die so begrenzte Gemeinwirtschaftlichkeit hinaus an Förderungsmaßnahmen für die Volkswirtschaft als notwendig erachtet werde, sei unmittelbar Aufgabe des Staates.

Diese Forderungen stehen u. E. in Widerspruch zu den vorausgehenden eigenen Darlegungen Schroiffs. Da der Ausgleich bei der Bundesbahn vorwiegend infolge des Wettbewerbs der anderen Verkehrsträger unmöglich geworden ist, kann der erste Teil des Vorschlags, Abbau der Gemeinwirtschaftlichkeit, in diesem Zusammenhang nur als Forderung aufgefaßt werden, die Gemeinwirtschaftlichkeit

¹⁸⁾ Seite 155.

¹⁹⁾ Seite 156.

wegen der Konkurrenz dieser Verkehrsträger insoweit aufzugeben. Wir bezweifeln, daß derartige rein betriebsbestimmte Erwägungen die richtige Ausgangsbasis für die verkehrspolitischen Entscheidungen bilden können, ganz abgesehen davon, daß sie mit der eigenen Feststellung Schroiffs, es gehöre zum Wesen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, die damit verbundenen Lasten innerhalb der Verkehrsträger aufzufangen, nur schwer in Einklang zu bringen sind. Auch hierin zeigt sich, daß die Betrachtungsweise des Verfassers zu unrichtigen Folgerungen führen muß: nicht die Auswirkungen auf die Wettbewerbslage bei den anderen Verkehrsträgern, sondern die Notwendigkeiten der allgemeinen Wirtschafts- und Staatspolitik bestimmten Umfang und Grenzen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung der Bundesbahn.

Rücksichtnahme auf die eigene Wettbewerbslage ist offenbar auch die innere Begründung für den anderen Teil des Vorschlages, weitergehende Förderungsmaßnahmen sollten unmittelbar durch den Staat übernommen werden. Die Forderung nach direkten staatlichen Subventionen an die Wirtschaft als Ersatz für gemeinwirtschaftliche Leistungen ist nicht neu. Sie ist von Schroiff und auch von dem Zentralausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt schon wiederholt gestellt worden.²⁰⁾ Auf die mit diesem Verfahren verbundenen Nachteile hat kürzlich Helfrich in einer Abhandlung „Staatliche oder private Ausgleichskassen (Subventionen) als Ersatz für den Kostenausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung?“ aufmerksam gemacht.²¹⁾ Helfrich weist darauf hin, daß für die Volkswirtschaft höhere Belastungen eintreten würden, wenn man das Prinzip der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung zugunsten eines selbstkostenbestimmten Tarifs aufgäbe und die dann entstehenden Tarifunterschiede in den wirtschaftsschwachen Gebieten durch öffentliche Zuschüsse auszugleichen versuchte. Es müßten bei einem derartigen Verfahren nicht nur die Mehrbelastung der revierfernen Gebiete gegenüber einem fiktiven Durchschnittstarif ausgeglichen, sondern die erheblich höheren Differenzbeträge aufgebracht werden, die sich im Vergleich zu den viel niedrigeren, nach Kostengesichtspunkten gebildeten Tarifen in den verkehrsdichten Relationen und Gebieten ergäben. Außerdem wären die zusätzlichen Verwaltungskosten eines derart erweiterten Finanzausgleichs aufzubringen. Schon die Vorstellung von dem hiermit verbundenen Verwaltungsaufwand und der „Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit, den rechten Maßstab zu finden und zahllose Berufungen abzuwehren“, sollte nach Helfrich genügen, um das Absurde solcher Ueberlegungen zu kennzeichnen und andererseits den Wert hervorzuheben, der dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip und dem damit verbundenen internen Kostenausgleich des Schienenverkehrs inneohnt.²²⁾

Wir möchten diesen Gründen hinzufügen, daß nach unserer Auffassung selbst bei einem so weitgezogenen staatlichen Finanzausgleich immer erst eine Seite der Wettbewerbsposition gleichgestellt, nämlich die

²⁰⁾ „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, Dezember 1953, und „Die Binnenschiffahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs“, Seite 14.

²¹⁾ Forschungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 1956.

²²⁾ Helfrich, a. a. O., Seite 69.

eigene Kostenlage der revierfernen Gebiete entsprechend verbessert sein würde. Noch nicht ausgeglichen wäre damit die zusätzliche Wettbewerbskraft, die mit derart kostenorientierten verbilligten Tarifen für die standortbegünstigte Wirtschaft verbunden ist. Mit anderen Worten, die Schutzzollfunktion des gegenwärtigen Tarifsystems, die raummäßige Begrenzung des Wettbewerbs der standortbegünstigten Industrie, wäre zum Nachteil der verkehrsschwachen Gebiete beseitigt.

Einer Klärung bedürfte außerdem, ob derartige Hilfsmaßnahmen „auf die wirklich Unterstützungsbedürftigen“ beschränkt werden sollten.²³⁾ Eine Differenzierung nach notleidenden und florierenden Betrieben, die in denselben Wirtschaftsgebieten unter sonst gleichen Bedingungen zu arbeiten haben, erscheint aus rechtlichen Gründen — Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes des Grundgesetzes anfechtbar.

In Übereinstimmung mit Helfrich sind wir daher der Meinung, daß die von Schroiff vorgeschlagenen unmittelbaren Subventionen des Staates die gegenwärtigen Funktionen des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems nur unvollkommen ersetzen könnten, zumindest aber zu einem höheren volkswirtschaftlichen Gesamtaufwand führen müßten.

Zusammenfassung

Als Ergebnis unserer Ausführungen möchten wir unsere Haupteinwände gegen die Abhandlung Schroiffs wie folgt zusammenfassen:

1. Die Gemeinwirtschaftlichkeit ist kein internes Wettbewerbsproblem der drei Verkehrsträger, sondern ein Grundproblem der gesamten deutschen Wirtschaft.
2. Jede Darstellung, die sich mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung der Bundesbahn auseinandersetzt, muß den Personenverkehr als die entscheidende gemeinwirtschaftliche Last der Bundesbahn in ihre Untersuchung einbeziehen.
3. Die vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen durch unmittelbare staatliche Subventionen führen zu einem vermehrten volkswirtschaftlichen Aufwand.

Wir können uns daher der Auffassung des Verfassers, daß sich bei Durchführung der von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen „das Problem von selbst löst“, nicht anschließen.

²³⁾ Seite 156.

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 allgemeinen¹⁾ 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.

¹⁾ 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,²⁾ 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.

²⁾ 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.³⁾

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.⁴⁾

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.

³⁾ 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?

⁴⁾ 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 Ueberschüsse 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,⁵⁾ 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.⁶⁾

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.⁷⁾ Neben den Mengenverlusten bei den hochwertigen Gütern mußte die Bahn ihre Tarife in den oberen Klassen systematisch abbauen und die Frachtspanne zwischen den oberen und unteren Tarifklassen verringern. Dadurch, daß die Bahn neben der Nachfrageelastizität nunmehr auch die Substitutionselastizität 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 Frachtspannungsverhältnis 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.⁸⁾

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.⁹⁾ 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.¹⁰⁾

⁸⁾ 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

⁹⁾ 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 allzuschwer 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,¹¹⁾ 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

¹¹⁾ 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.“¹²⁾

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

¹²⁾ 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.¹³⁾

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 Unterbilanz¹⁴⁾ 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,¹⁵⁾ 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.

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

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

¹⁵⁾ 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.¹⁶⁾ 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.

¹⁶⁾ 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.¹⁷⁾

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.¹⁸⁾

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 Übereinstimmung 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.

¹⁷⁾ Vergl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 1956, Seite 2.

¹⁸⁾ 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 Übernahme auf den Bund 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.¹⁹⁾ 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“²⁰⁾ 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.²¹⁾

¹⁹⁾ 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.

²⁰⁾ Vergl. G., Seite 28

²¹⁾ 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 Verkehrsumschlagplätzen.

Buchbesprechungen

Otto Klein und Erich Schrötter: „Verkehrsfinanzgesetz 1955 — Kommentar“, Berlin und Frankfurt/M., 1955.

Die Kommentierung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 ist kein einfaches Unterfangen. Es zerfällt einmal in einen steuerlichen Teil, in dem es grundlegende Änderungen zweier Verkehrssteuergesetze und eines Verbrauchssteuergesetzes bringt, sodann in einen finanzwirtschaftlichen Teil, der in erster Linie die Haushaltspolitik des Bundes berührt. So bedeutend diese unmittelbaren Wirkungen des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 sind — es wird immerhin über rd. 5 Milliarden DM verfügt —, so sind nicht weniger wichtig die beabsichtigten Beeinflussungen des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße durch bewußte Belastung des Güterverkehrs auf der Straße. Der Ausgangspunkt des ganzen Gesetzgebungswerkes liegt letzten Endes nicht in den finanzwirtschaftlichen Überlegungen, so dringend die Beschaffung von Investitionsmitteln für den Straßenbau und die Rationalisierung des Schienenverkehrs auch geworden war. Der Güterverkehr auf der Straße drohte einen Umfang anzunehmen, den die deutschen Straßen nach ihrer Belastungsfähigkeit nicht mehr aufnehmen konnten. Durch die gleiche Entwicklung wurden die Eisenbahnen immer mehr ausgehöhlt und in ihrer Rentabilität untergraben. Die zunehmenden Zerstörungen an den Straßen, die als Frostaufbrüche zutage treten, erforderten wachsende Haushaltsmittel für den Straßenbau, während gleichzeitig die Leistungen des Bundes zugunsten der Bundesbahn immer größer wurden und bereits im Rechnungsjahr 1954 die 500-Millionen-Grenze überschritten. Der größere Teil dieser Aufwendungen mußte zur Deckung laufender Ausgaben verwendet werden. Das deutsche Verkehrswesen unterlag daher der Gefahr, immer schwächer zu werden in einem Zeitpunkt, in dem die Wirtschaft im übrigen einen ungeahnten Aufschwung erlebte. Diese Entwicklung drohte sich zu einer schweren Verkehrskrise auszuweiten, da eine der Auswirkungen der deutschen Prosperität die starke Zunahme der Personenkraft-

wagen und Krafträder war. Aus dieser Sackgasse sollte das Verkehrsfinanzgesetz 1955 herausführen.

Wenn im Zeitpunkt des Abschlusses des Kommentars von Klein-Schrötter auch noch nicht zu übersehen war, inwieweit das Verkehrsfinanzgesetz 1955 alle Erwartungen erfüllt hat, so ist diese Problematik sowohl nach dem Umfang wie nach dem Gewicht der Darstellung leider etwas zu kurz gekommen. Die Kommentierung des finanzwirtschaftlichen Teils — Abschnitte IV bis VII — beschränkt sich im wesentlichen auf die Wiedergabe der Begründung der Bundesregierung zu ihrem Entwurf sowie einzelner Änderungen in den Lesungen des Gesetzentwurfs im Deutschen Bundestag. Da die Abschnitte V bis VII, nämlich über die finanziellen Hilfsmaßnahmen zugunsten der Bundesbahn und der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sowie die teilweise Zweckbindung des Aufkommens aus dem Verkehrsfinanzgesetz erst in den Bundestagsausschüssen eingefügt wurden, ohne größere Auseinandersetzungen hervorzurufen, so ist weder die finanzielle Bedeutung dieser Bestimmungen, noch die Neuartigkeit der Finanzierungswege, die mit dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 beschränkt wurden, genügend verständlich gemacht. Durch Abschnitt V wird der Bundesbahn eine Investitionshilfe von 1,5 Milliarden DM gesichert und die Ermächtigung für Kredite an die nicht bundeseigenen Eisenbahnen bis zur Höhe von 100 Millionen DM erteilt. Die Zweckbindung der restlichen Bundeseinnahmen zugunsten des Straßenbaues dürften nach neuen Schätzungen 3 970 Millionen DM erreichen und damit erheblich über die Beträge hinausgehen, die im Zeitpunkt der Ausschußverhandlungen zugrunde gelegt wurden. Durch die Beschränkung der Kommentierung der Abschnitte IV bis VI auf die Motive läßt sich deren praktische Auswirkung nicht erkennen. Der Abschnitt IV ist durch einen Vertrag mit der Deutschen Gesellschaft für Öffentliche Arbeiten A.G. zur Ausführung gekommen und hat es ermöglicht, dem Autobahnbau, für den im Rechnungsjahr 1954 ganze

27,33 Millionen DM zur Verfügung standen, einen erheblichen Auftrieb zu geben. Da die Bestimmungen eine Loslösung der Autobahnfinanzierung von der Bindung an ein Rechnungsjahr ermöglichen, konnte die Zuteilung der Mittel an die Landesstraßenbauverwaltungen wesentlich elastischer und schneller erfolgen, als das sonst über den Bundeshaushalt möglich gewesen wäre. In den Rechnungsjahren 1955 und 1956 konnten auf diese Weise rd. 1/2 Milliarde DM für den Autobahnbau einschließlich Nebenanlagen verplant und in Angriff genommen werden. Die Verbindung von privatwirtschaftlicher Finanzierung mit behördlicher Baudurchführung erforderte nicht nur eine eingehende vertragliche Regelung der Aufgaben der Öffa, sondern auch parallellaufende Dienstanweisungen an die Straßenbauverwaltungen der Länder über die Zuteilung und den Abruf der Baumittel, die über die Deutsche Bau- und Boden-Bank zur Verfügung gestellt werden. Ein Abdruck dieses Vertragswerkes und der Verwaltungsbestimmungen hätte das Buch auch zu einem wertvollen Hilfsmittel für die Straßenbauverwaltungen gemacht, das bisher noch fehlt. Am Öffa-Vertrag verdient hervorgehoben zu werden, daß die Ausschöpfung der Kreditmöglichkeiten, für die Abschnitt IV, Art. 3 eine Bürgschaftsermächtigung über 500 Millionen DM enthält, auf eine doppelte Grundlage gestellt worden ist. Einmal hat sich die Öffa zur Beschaffung der Kredite, die zur Durchführung der Baupläne erforderlich sind, verpflichtet; andererseits ist ein Kreditausschuß eingeschaltet worden, dem außer Vertretern der beteiligten Bundesressorts auch ein Vertreter des Direktiums der Bank Deutscher Länder angehört. Damit ist gesichert, daß die Kreditaufnahme sich im Rahmen der Kreditpolitik der Bundesregierung und der Bank Deutscher Länder hält. Durch diese Verbindung ist es trotz der bekannten Schwäche des Kapitalmarktes bisher gelungen, Kredite über 89 Millionen DM unterzubringen. Zur Sicherung der Investitionen zur Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn ist in Abschnitt V ein Weg beschränkt worden, der zwar von dem gleichen Grundgedanken ausgeht, in Einzelheiten aber Abweichungen vorsieht, die sich aus der verwaltungsmäßigen Verselbständigung der Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes ergeben. Von der Ermächtigung der Bundesregierung in Abschnitt V Art. 1, auch in diesem Falle eine Gesellschaft privaten Rechts als Kreditträgerin einzuschalten, wurde bisher kein Gebrauch gemacht. Die gesetzliche Festlegung einer Jahresleistung der Bundesbahn von

150 Millionen DM auf zehn Jahre in Abschnitt V Art. 2 genügt, um ein Beschaffungsprogramm über 750 Millionen DM unmittelbar zu finanzieren. Der Abschnitt V hat demnach wie eine „flect in beign“ gewirkt. Besser kann nicht dargetan werden, in welchem Maße mit Hilfe des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 der tote Punkt beim Ausbau des deutschen Verkehrswesens überwunden werden konnte.

Abschnitt VI über Darlehen an nicht bundeseigene Eisenbahnen wird erstmalig im Rechnungsjahr 1956 praktische Bedeutung gewinnen. Die Verhandlungen mit den Ländern und dem Verband der nicht bundeseigenen Eisenbahnen über die Durchführung dieses Abschnittes haben sich sehr lange hingezogen und sind erst Ende des Jahres 1956 zum Abschluß gekommen. Klein-Schrötter konnten die inzwischen erzielten Ergebnisse daher noch nicht berücksichtigen. Besondere Schwierigkeiten entstanden dadurch, daß nach Abschnitt VI Art. 1 die Darlehen angemessen zu verzinsen und abzuschließen sind. Beide Bedingungen waren wegen der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der nicht bundeseigenen Eisenbahnen schwer zu erfüllen. Außerdem ergab sich eine Überschneidung mit der federführenden Zuständigkeit der Länder, die bereits seit langem die in ihrem Bereich liegenden nicht bundeseigenen Eisenbahnen auch finanziell betreuten. Die beteiligten Bundesressorts strebten deshalb als Lösung an, die Darlehen durch die Länder an die nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu leiten, die dafür dem Bund gegenüber die Verpflichtung zur Rückzahlung und Verzinsung übernehmen. Die gesetzlichen Bestimmungen sind weit genug gefaßt, um diese Regelung zu ermöglichen, über die inzwischen Einigkeit mit den Ländern erzielt worden ist.

Im Abschnitt III enthalten die steuerlichen Bestimmungen der Art. 1—2 keine größeren Probleme, obwohl aufkommensmäßig hier das Schwergewicht des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 liegt. Das Mehraufkommen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ist bereits für das Rechnungsjahr 1956 auf 460 Millionen DM veranschlagt und wird mit zunehmender Motorisierung laufend steigen. Die einzige Bestimmung, die gewisse Schwierigkeiten bot, ist die Nachversteuerungsvorschrift des Art. 3, die nur noch historische Bedeutung hat. Dagegen ist zu bedauern, daß Art. 4 über die Betriebsbeihilfen keine eingehende Würdigung erfahren hat. Dieser Artikel war, wie Klein-Schrötter zutreffend hervorheben, im Entwurf der Bundesregierung nicht vorgesehen. Ihm liegt der Gedanke

zugrunde, daß die Erhöhung der Mineralölsteuer nur die Verbraucher treffen soll, die Mineralöl im Kraftwagen verwenden. Es soll hier unerörtert bleiben, ob dies berechtigt ist. Jedenfalls hat auch der Gesetzgeber erkannt, daß sich dieser Gedanke wegen der Vielzahl der Verbraucher von Mineralöl für andere Zwecke als den Straßenverkehr nicht in vollem Umfang verwirklichen läßt. Art. 4 sieht Beihilfen, die im übrigen nichts anderes als die Rückerstattung der im Preis enthaltenen Mineralölsteuer sind, nur für Verbraucher von Dieselöl vor. Aus diesem Kreis wurden nur einige wenige Gruppen ausgewählt, die der Gesetzgeber als besonders schutzbedürftig ansah. Neben der Aufrechterhaltung der gesetzlichen Befreiung von der Dieselölsteuer für die Küstenschifffahrt, Fischerei und Binnenschifffahrt sieht Abschnitt III Art. 4 eine wesentliche Ausdehnung der bisherigen Beihilfe für landwirtschaftliche Verbraucher sowie eine Ausdehnung der Beihilfen auf Bergwerksbetriebe, dieselgetriebene Schienenfahrzeuge, Stromerzeugung mit Hilfe von Dieselöl sowie die Trinkwasserförderung vor. Die Durchführung dieser Bestimmung stößt auf außerordentliche Schwierigkeiten, da — abgesehen von der Landwirtschaft — die anderen Verbrauchergruppen ganz überwiegend auch Dieselöl für den Straßenverkehr verwenden. Zu den Schwierigkeiten, die begünstigten Betriebe begrifflich von den nichtbegünstigten abzugrenzen, was insbesondere bei den Bergwerksbetrieben wegen deren Verbindung mit Verarbeitungsbetrieben kaum möglich ist, kommt verwaltungsmäßig noch, daß die Anzahl der Bergwerksbetriebe sowie der strom- und trinkwassererzeugenden Betriebe im Verhältnis zu den auszu zahlenden geringen Beträgen ganz außerordentlich hoch ist. Bei der weitaus größten Zahl von dieselgetriebenen Stromerzeugungsanlagen handelt es sich um Notstromaggregate, die nur vorübergehend in Betrieb sind. Die Einzelheiten sind in drei Rechtsverordnungen geregelt¹⁾, die mit Zustimmung des Bundesrates am 25. 2. 1956 erlassen worden sind. In den Verordnungen ist versucht worden, die Beihilfen auf Fälle zu begrenzen, die erstattungswürdig sind. Dazu ist — außer bei der Landwirtschaft — ein Mindestbetrag von 300 DM eingeführt. Wird die-

¹⁾ Gasöl-Betriebsbeihilfe-VO-Landwirtschaft — vom 25. 2. 1956 (BGBl. I, S. 87)
Gasöl-Betriebsbeihilfe-VO-Wirtschaft — vom 25. 2. 1956 (BGBl. I, S. 90)
Gasöl-Betriebsbeihilfe-VO-Schienenverkehr — vom 25. 2. 1956 (BGBl. I, S. 93)

ser Beihilfebetrag oder 0,5 vom Tausend des steuerbaren Jahresumsatzes nach den Verordnungsgrundsätzen innerhalb eines Jahres nicht erreicht, so entfällt eine Zahlung. Einen weiteren Schutz gegen die Überhandnahme der Beihilfen gewährt Art. 4 Abs. 3. Dort ist bestimmt, daß für die Höhe der Beihilfen die von dem begünstigten Gewerbezweig im Vorjahr verbrauchte Menge Dieselöl maßgebend ist. Da dieses Quantum mit einiger Genauigkeit zu ermitteln ist, dürfte jedenfalls ein allzu grober Mißbrauch ausgeschlossen sein. Da der Gesamtbetrag der Beihilfen über den Haushaltsansatz nicht hinausgehen kann, führt eine ungerechtfertigt hohe Einzelbeihilfe zur Benachteiligung anderer Beihilfeberechtigter, nicht aber zur Schädigung des Bundes. Welche finanzielle Bedeutung diese Bestimmung hat, ergibt sich am besten daraus, daß im Rechnungsjahr 1956/57 Millionen DM zur Verteilung vorgesehen sind. Es fragt sich ernsthaft, ob es den Interessen aller nicht besser gedient hätte, wenn auch diese Beträge dem Straßenbau zugeflossen wären. Wenn vorstehend auf einzelne Lücken in der Kommentierung hingewiesen worden ist, die zum Teil mit dem Zeitpunkt des Erscheinens des Werkes zusammenhängen, so verdient um so entschiedener die ausführliche, übersichtliche und erschöpfende Behandlung der Abschnitte I und II über die Neuordnung der Kraftfahrzeugsteuer und der Beförderungsteuer hervorgehoben zu werden. Sowohl das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. 3. 1935 wie das Beförderungsteuergesetz vom 29. Juni 1926 waren in vielen Einzelheiten verbesserungsbedürftig oder durch die Verkehrs- und Rechtsentwicklung überholt. Das ist der Grund dafür, daß das Verkehrsfinanzgesetz 1955, das von einer ganz anderen Zielsetzung ausging, benutzt wurde, um auch alle diese Unzulänglichkeiten zu beseitigen. Der Kommentar von Klein-Schrötter über das Verkehrsfinanzgesetz 1955 wird dadurch zu einem umfassenden Auslegungswerk, das für diese beiden Steuergesetze bisher gefehlt hat. Bei der Kraftfahrzeugsteuer hat die Neuordnung der Besteuerung der Lastkraftwagen und Anhänger, wie Klein-Schrötter zutreffend hervorheben, zu einer weitaus gerechteren Verteilung der Steuerlast geführt. Die Erläuterungen nehmen zu allen Einzelheiten ausführlich Stellung und schaffen in verdienstvoller Weise auch die Verbindung zum Straßenverkehrsrecht.

Bei der Beförderungsteuer haben die Verfasser vor einer ungleich schwierigeren Aufgabe gestanden. Wenn es ihnen nicht in allen Teilen gelungen ist, die Bestimmung-

gen über die Änderung des Beförderungsteuergesetzes verständlich zu machen, so kann das jedenfalls nicht ihnen zur Last gelegt werden. Das gilt beispielsweise von der Darstellung der mißbrauchverhindernden Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr, die durch die Ablehnung der im Regierungsentwurf vorgesehenen Ausdehnung der Beförderungsteuer auf den Nahverkehr eine unverhältnismäßige Bedeutung gewonnen hat. Das Gesetzgebungswerk leidet an der Schwäche, daß der Nahverkehr innerhalb von 50 km von der Beförderungsteuer befreit ist. Da der Werkverkehr mangels eines Leistungsaustausches auch keine Umsatzsteuer zu zahlen hat, entsteht an der 50-km-Grenze ein Sprung von 0 auf 3 Pfg. je Tonnenkilometer und — nach Abschnitt II Art. 1 Ziff. 8 — später auf 4 Pfg. und 5 Pfg. Diese Regelung muß zu mißbräuchlichen Manipulationen geradezu herausfordern. Bedauerlich ist, daß das Gesetz selbst in den Sonderbestimmungen für Zonenrand- und Notstandsgebiete (Abschnitt II Art. 1 Ziff. 8 — § 12 Abs. 1 Ziff. 3) weitere Ansatzpunkte hierfür bietet. Überhaupt wird der Wirkungsbereich der Neuordnung der Beförderungsteuer durch die übermäßige Ausdehnung dieser bevorzugten Gebiete durch § 33 BefStDVO 1955 wesentlich beeinträchtigt. Klein-Schrötter haben sich bemüht, durch möglichst genaue Begriffsbestimmungen den Mißbrauch einzudämmen.

Vor einer nahezu unlösbaren Aufgabe haben sie bei der Kommentierung der Bestimmungen über den Nachbarortverkehr im Personenbeförderungslinienverkehr gestanden. Diese Bestimmung ist nur zu verstehen aus einem Interessenausgleich zwischen den Forderungen der Kommunalverbände und dem Bestreben, die Systematik der Beförderungsteuer auch im Personenverkehr aufrecht zu erhalten. Die Kommentatoren lassen mit Recht erkennen, daß diese Schwierigkeiten nicht auf Vorschlag der Bundesregierung in das Gesetz hineingetragen worden sind. Die Einführung einer gleichartigen Begünstigung für den Schienenverkehr ist zwar ein Gebot der Gleichmäßigkeit und Gerechtigkeit der Besteuerung, dürfte aber in der Durchführung fast noch schwieriger als beim Kraftverkehr sein. Demgegenüber ist die Abgrenzung des Werkfernverkehrs vom gewerblichen Güterfernverkehr, vor allem in den Fällen, in denen Erfüllungsgehilfen eingeschaltet werden (vgl. S. 126) glücklicher gefaßt.

Auf seinem steuerlichen Gebiet dürfte der Kommentar von Klein-Schrötter zum täglichen Handwerkszeug der Beförderung-

steuerstellen werden. Da sie hinsichtlich der steuerlichen Erfassung vor schwer lösbaren Aufgaben stehen, wird er ihnen hierbei eine wertvolle Stütze sein. Darin liegt sein besonderer Verdienst.

MinR. H. C. Korff

Dr. H. Schulz: **Ergebnisse eines Betriebsvergleichs in Hotelbetrieben.** Heft 9 der Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München. (88 Seiten) 1956.

Die betriebsvergleichende Forschung im Hotelgewerbe macht dank der fördernden Unterstützung durch das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr an der Universität München gute Fortschritte. Das zeigt die vorliegende Schrift. Sie lußt auf Zahlenangaben von 50 westdeutschen Hotelbetrieben der internationalen Klasse. Sie ist unterteilt nach Großstadthotelbetrieben, und zwar getrennt für vom Eigentümer oder vom Pächter bewirtschaftete Betriebe, nach Ein-, Zweisaisonal und Seebäderbetrieben.

Aus den Bilanzen der Jahre 1952, 1953 und 1954 wird zunächst eine Übersicht über die Vermögens- und Kapitalstruktur geboten. Vom betrieblich genutzten Vermögen überwiegt bei weitem das Anlagevermögen (mehr als 90%), das zum größten Teil auf Grundstücke und Gebäude entfällt. Ausgegangen wird vom steuerlichen Einheitswert. Das Umlaufvermögen ist demgemäß gering, es schwankt zwischen 1,1% und 12,7% des Gesamtvermögens.

Bei der Kapitalstruktur wird eine zunehmende Verschuldung festgestellt. Auch wird im Hotelgewerbe mit hohem Fremdkapital gearbeitet.

Im Hotelgewerbe besteht im Verhältnis zum Umsatz eine sehr hohe Kapitalinvestierung. Bei betriebsvergleichenden Überlegungen sind deshalb die mit dem Kapital beschafften Vermögensteile und ihre Bewegungsvorgänge wichtiger Bestandteil der Untersuchung.

Aber auch der relativ geringe Umsatz und die immerhin doch ziemlich passive Angebotspolitik der Hotelbetriebe machen eine Untersuchung der Aufwand- und Erlösstruktur notwendig, zumal schließlich Aufklärung gegeben werden soll über die Wirtschaftlichkeit eines Betriebes und die periodischen Gewinne oder Verluste, um daraus folgend zu innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen anzuregen.

Der Verfasser hat besonders darauf geachtet, daß anderen Betrieben die Möglichkeit gegeben wird, ihr eigenes Zahlen-

werk mit den hier veröffentlichten Ziffern zu vergleichen.

Hervorzuheben ist auch der Abschnitt über die Behandlung des Lastenausgleichs, ebenso der Hinweis auf die periodischen Untersuchungen in den USA und in der Schweiz.

Es handelt sich um eine fleißige Arbeit, die auch dem Praktiker manches zu sagen weiß. Prof. Böttger

Betriebsabrechnung für Bäderbetriebe.

Heft 8 der Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München. 88 Seiten, 28 Anlagen, Stichwortverzeichnis.

Die vorliegende Schrift soll den Bäderbetrieben ein Mittel in die Hand geben, um ihnen die Anwendung der neuesten Erkenntnisse des betrieblichen Rechnungswesens zu ermöglichen. Zu diesem Zweck werden die in anderen Gewerbezweigen, insbesondere der Industrie, üblichen Methoden des Rechnungswesens insoweit angewandt, als sie für die Bäderwirtschaft geeignet erscheinen. Die Arbeit ist vornehmlich für die betriebliche Praxis bestimmt. Deshalb ist es besonders zu begrüßen, daß die betriebswirtschaftlichen Ausdrucksformen besonders erläutert sind, zumal deren Vielfalt und verschiedenartige Deutung immer wieder Schwierigkeiten bereitet.

Die Betriebsabrechnung ist der wichtigste Teil der Kosten- und Leistungsrechnung und Grundlage für deren Auswertung.

Da die überwiegende Zahl der Bäderbetriebe Klein- und Mittelbetriebe sind, ist die Darstellung der Betriebsabrechnung in erster Linie auf die Bedürfnisse dieser Betriebe ausgerichtet.

An Hand von Zahlenbeispielen wird die Erstellung von Betriebsabrechnungsbogen erläutert, wobei eingehend auf die Erfassung der ursprünglichen Kostenarten sowie ihre Verteilung auf Kostenstellen und Kostenträger eingegangen wird.

Mit Hilfe der Ergebnisse der Betriebsabrechnungsbogen werden Kalkulationsbeispiele für Kurtaxleistungen, Kurmittelleistungen sowie für die Leistungen des Versandbetriebes (z. B. Heilwässer) und des Hotel- und Gaststättenbetriebes erklärt. Schließlich wird auch die für die Betriebsüberwachung, für die Durchführung inner- und zwischenbetrieblicher Vergleiche so wichtige Ermittlung von betrieblichen Kennzahlen mit Hilfe von Zahlenbeispielen übersichtlich erläutert.

In einem besonderen Abschnitt sind die

Verhältnisse der größeren Bäderbetriebe berücksichtigt.

Angefügt ist ein Stichwortverzeichnis und 28 Anlagen, mit Schemata und Mustern für die Betriebsabrechnung. Prof. Böttger

Hans Jürgen Abraham: Das Seerecht.

Ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht. Walter de Gruyter & Co., Berlin 1956.

Bei der vorliegenden Schrift handelt es sich um einen systematischen Gesamtüberblick über das Seerecht. Bei der ziemlich umfangreichen Tätigkeit des Gesetzgebers auf seerechtlichem Gebiet in der kurz vergangenen Zeit, aber auch im Hinblick auf das mannigfaltige Einzelschrifttum und die Rechtsprechung ist das Erscheinen des Buches im gegenwärtigen Zeitpunkt sehr zu begrüßen, zumal auch seit dem Erscheinen der 2. Auflage von Hans Wüstendörfers „Neuzeitlichem Seehandelsrecht“ schon wieder sechs Jahre vergangen sind.

Der Verfasser hat sich bemüht, den umfangreichen Stoff straff zusammengefaßt darzustellen, aber trotzdem eine möglichst erschöpfende Sachübersicht zu bieten. Das ist ihm gut gelungen. Wiederholt sind auch Hinweise auf die Rechtslage bei anderen Verkehrsmitteln, so bei der Binnenschiffahrt und bei der Luftfahrt, gegeben worden. Das ist um so erfreulicher als wir doch zunehmend zu der Erkenntnis gekommen sind, die einzelnen Verkehrsrechtsgebiete aus ihrer bisherigen Isolierung zu befreien und sie hineinzustellen in das größere Blickfeld einer einheitlich auszurichtenden Verkehrsrechtsdisziplin. Abrahams Schrift kann hierbei wegweisend helfen.

Hinsichtlich der Literaturangaben wird für die Zeit bis Mitte 1950 auf das Werk Wüstendörfers zurückgegriffen. Sonst aber sind bis Ende 1955 Schrifttum und Rechtsprechung möglichst vollständig berücksichtigt worden, darüber hinaus nur in Einzelfällen. Ein ausführliches Stichwortregister wurde von Assessor Dr. Wachs angefügt. Prof. Böttger

W. Lambert: Nahverkehrsbahnen der Großstädte. Raum- und Kostenprobleme der vertikalen Auflockerung. Heft 18 der „Forschungsergebnisse des verkehrswissenschaftlichen Instituts an der TH. Stuttgart“. Stuttgart 1956, 73 Seiten und Anhang.

Mit diesem Heft wendet sich der jetzige Leiter des verkehrswissenschaftlichen In-

stitut an der TH Stuttgart, Prof. Dr. W. Lambert, dem öffentlichen Personennahverkehr zu. Er kommt damit der Ankündigung Prof. Piraths nach, daß sich das Institut neben dem Luftverkehr in Zukunft auch den anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Personennahverkehr, widmen wird.

Das Grundproblem im öffentlichen Personennahverkehr ist in der Wandlung der Verkehrs- und Siedlungsstruktur der Großstädte zu sehen. Vor allem nach dem Kriege hat eine weitgehende Verlagerung und Verschiebung von Arbeits- und Wohnstätten stattgefunden, die für die Verkehrsbedingung neue und schwierige Aufgaben mit sich bringen.

Obwohl man auch im regionalen Bereich der Städte eine Dezentralisation, eine „Verteilung“ der Arbeitsstätten anstreben sollte, ist eine stetige Zunahme dieser Arbeitsstätten im Stadtzentrum oder zumindest im Weichbild der Städte festzustellen. Daß man dann darauf bedacht ist, die Wohnstätten in die Außenbezirke bzw. an den Rand der Städte zu verlegen, ist nur eine natürliche und vernünftige Folge dieser Entwicklung.

Durch diese Änderung in der Siedlungsstruktur wird ein täglicher Pendelverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte hervorgerufen, der in den letzten Jahren hinsichtlich des Umfangs und der Zeitbeanspruchung derart zugenommen hat, daß hier sowohl zu Gunsten der Verkehrsbetriebe als auch zu Gunsten der Fahrgäste baldmöglichst eine Lösung angestrebt werden muß.

Der Verfasser ist der Meinung, daß diese Änderung in der Siedlungsstruktur nicht allein Ursache für die Verkehrsnot der Städte ist, sondern das gleichzeitig ein „Formenwandel im Verkehrscharakter“ eingetreten wäre, dessen „kennzeichnendes Merkmal eine stetig ansteigende Abwanderung zum Individualverkehr ist“. Diese Abwanderung ist aber nicht nur Ursache, sondern auch eine Folge der „Verkehrsnot“; und gerade die Verwirklichung der in vorliegender Untersuchung gemachten Vorschläge sind dazu angetan, dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Es kann dem Verfasser jedoch nicht zugestimmt werden, wenn er in dem Individualverkehr ein der Vermassung entgegenwirkendes Moment sieht, da sonst die Erscheinung der Vermassung viel zu äußerlich betrachtet wird. Man könnte mit guten Argumenten viel eher die entgegen gesetzte Auffassung vertreten.

Obwohl auch heute noch in den Großstädten zwei Drittel des Gesamtverkehrs

von den öffentlichen Verkehrsmitteln befördert wird, sind die tatsächlichen Folgen, die sich aus dem Individualverkehr bei dem heutigen knappen Verkehrsraum ergeben, weit größer (ein Pkw-Benutzer benötigt gegenüber einem Straßenbahnfahrgast die 18-fache Straßenfläche!).

„Es geht im Grundsatz darum, den uns überkommenen begrenzten Straßenraum... so intensiv wie möglich auszunutzen, daß die ‚alten‘ Verkehrsmittel... modernisiert und mit den ‚neuen‘ Verkehrsmitteln nach verkehrswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Grundsätzen sinnvoll koordiniert werden.“ Die Entwicklung geht so weit, daß sich heute öffentlicher und individueller Verkehr gegenseitig behindern. Hier Lösungsmöglichkeiten anzubieten ist Sinn und Aufgabe der Untersuchung.

Der Verf. sieht die Behebung der Verkehrsnot der Großstädte in der „Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten durch Auflockerung“. Diese Auflockerung kann einmal in der Horizontalen geschehen; hier sind aber die Möglichkeiten häufig gering, weil sie eine zu große Straßbreite bedingen (34—50 m), die in vielen Fällen — vor allem in den Stadtzentren — nicht durchführbar ist.

Die andere Möglichkeit wird in der vertikalen Auflockerung gesehen. Hier bietet sich aus technischen und wirtschaftlichen Gründen das Massenverkehrsmittel in der Form der Tief- oder Hochbahn an.

Neben technischen Schwierigkeiten treten besonders die Kostenprobleme auf, die letzten Endes für die Durchführung derartiger Pläne entscheidend sind. Die systematischen Untersuchungen des Verf. über die Selbstkosten reichen von den Kosten des Grunderwerbs, der Nutzungsentschädigungen über die Kosten der Herstellung des Bahnkörpers, der Unter- und Überführungen, der Signalanlagen bis zu den Kosten der Bahnhöfe, Haltestellen, Werkstätten und der Verwaltungsgebäude — einschl. des Kapaldienstes —, um nur die wichtigsten Titel zu nennen.

Die Schwierigkeit der Kostenermittlung lag darin, daß hier nicht ein spezielles Projekt zu Grunde gelegt werden konnte, sondern daß als Unterlagen die Anlagekosten der verschiedenen Bahnarten (Schnellstraßenbau, U-Bahn und S-Bahn), zu denen vorher grundsätzliche Betrachtungen angestellt wurden, in ihren praktisch vorkommenden Raumanlagen als Gelände-, Tief- oder Hochbahn dienen. Hierin liegt aber zugleich das große Verdienst des Verf., weil mit dem Ergebnis der Kostenuntersuchung den zuständigen Stellen ein Mittel in die Hand gegeben worden

ist, sich über die Einzel-, wie auch über die Gesamtkosten von 56 nach Betriebsart und Bauform verschiedenen Typen von Nahverkehrsbahnen und 28 verschiedenen Ausführungsarten von Haltestellen und Bahnhöfen zu informieren. Denn die Anlagekosten können unmittelbar miteinander verglichen werden, weil die gleichen örtlichen Verhältnisse und die gleichen Einheitspreise zu Grunde gelegt worden sind.

Als wesentliche Folgerungen aus dem Ergebnis lassen sich anführen: 1. Außerordentlich hohe Aufwendungen. 2. Voraussetzung für die Verlegung der Fahrbahn in die zweite Ebene ist ein entsprechend großes Verkehrsaufkommen. 3. Bei mittleren Großstädten empfiehlt sich für eine Unterpflasterbahn unter Zugrundelegung der heutigen Selbstkosten nur eine Durchmesserslinie, dagegen keine Netzbildung. Bei der Hochbahn dürfte die Länge eines Linienkreuzes gerade noch tragbar sein. 4. Der Verf. fordert eine Beteiligung der öffentlichen Hand an den Anlagekosten, da vor allem der Individualverkehr selbst einen großen Vorteil aus dieser Auflockerung zieht.

Der Untersuchung sind ein umfangreiches Tabellenwerk (68) und bildliche Darstellungen (42) beigegeben, woraus sich alle wichtigen Daten ersehen lassen.

Abschließend ist zu sagen, daß die Anwendung und Durchführung dieser Projekte einerseits den individuellen Straßenverkehr weitgehend entlasten, andererseits eine Verkürzung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel herbeiführen würden. Somit könnte eine sinnvolle Raumschließung nach raumpolitischen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten noch mehr als bisher zu einer vernünftigen Auflockerung und Zuordnung der Wohn- und Arbeitsstätten führen.

Dipl.-Kfm. Bögel

Verhandlungen der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsschutz, Band 4, Kongreß in München vom 27. bis 29. Oktober 1955.
Thema: Sicherheit und Gesundheit im Betrieb bei Transport und Verkehr.
Verlag Dr. Dietrich Steinkopff, Darmstadt 1956.

Das im Auftrage der Veranstalter von Dr. med. E. Mager, Dr. med. W. Mutschler und Diplom-Ing. H. Steeg herausgegebene umfangreiche Werk, in dem auf etwa 300 Seiten mit 104 Abbildungen und 9 Tabellen insgesamt 29 allgemeine, technische und medizinische Vorträge enthalten sind, die anlässlich des Kongresses für Arbeitsschutz

und Arbeitsmedizin in München vom 27. bis 29. Oktober 1955 gehalten wurden, vermittelt in anschaulicher und einprägsamer Weise einen zusammengefaßten Überblick über die Probleme, die bei dem Bemühen um die Sicherheit und die Gesundheit des Menschen auf dem Verkehrs- und Transportsektor auftreten. Eingeleitet wird das Buch mit einem Vortrag des bekannten Hamburger Professors Dr. Pascual Jordan „Mensch, Natur, Technik“, in dem das Verhältnis des heutigen Menschen zu Natur und Technik einer kritischen Analyse unterzogen wird. Der Umwandlungsprozess in der Betrachtungsweise des heutigen Menschen, der zum „Verlust der Natur“ führte, gibt nach Jordan zu ersten Überlegungen Anlaß, ob nicht etwa „die Erde untertan“ gemacht wurde, sie als „exploitation area“ betrachtet, unterjocht und in die Dienste und Bedürfnisse der Menschen eingespannt wird, und ob es nicht besser wäre, mit der Erde, mit der Natur zu leben, sie zu pflegen und zu ordnen.

„Unfallverhütung — eine volkswirtschaftliche Aufgabe der Betriebsführung“ ist ein weiterer Vortrag in der großen Reihe der Allgemeinen Vorträge, in dem Dr.-Ing. Knott (RKW) die Unfallverhütung zwar in erster Linie als ethische, soziale und moralische Aufgabe sieht, dennoch aber die Unfälle mit ihren ersten wirtschaftlichen Folgen für eine Volkswirtschaft und für den Betriebsablauf einer nötigen Beachtung anempfiehlt.

W. Braun berichtet über „Die Transportarbeit der Frau und ihre Grenzen“ und gibt dem Leser Anhaltspunkte für die Belastbarkeit der gewerblich tätigen Frau mit Transportarbeit, Dr. med. Elise Kunigk setzt sich vom ärztlichen Standpunkt in „die Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Frauen bei der Transportarbeit“ mit dem gleichen Problem auseinander. In weiteren Vorträgen wie „Hygienische Gesichtspunkte bei der Verwendung der Treibstoffe“ (E. Lederer), „Einfluß der Transportrationalisierung auf die Leistungsfähigkeit des Arbeiters“ (K. Ellersiek), „Umwelteinflüsse bei Transportarbeitern“ (K. Nuck), „Arbeitszeit der Kraftfahrer und Beifahrer“ (W. Heynold) und „Wirksame Unfallverhütung: Eine Wissenschaft — eine Kunst“ (D. W. Haurand) sowie Untersuchungen über „Unfallsicheres Arbeiten durch Zwang oder Belohnung“ (B. Bauer) und den „Einsatz von Schwerbeschädigten im Transport“ (H. Gayer) werden viele zum Teil noch ungelöste Probleme näher beleuchtet und schwebende Fragen einer weiteren Klärung nahegebracht.

Die technischen Vorträge — naturgemäß durch ihren Charakter speziellere Gebiete umfassend — zeigen die in der Anwendung technischer Hilfsmittel ruhenden Möglichkeiten zur Unfallverhütung auf: „Neuzeitlicher Baustofftransport“ — „Neuzeitliche Fördermittel“ — „Konstruktion und Sicherheit im Kranbetrieb“ und „Hilfsmittel für den Handtransport“ geben wertvolle Hinweise besonders im Hinblick auf die augenblicklich zur Diskussion stehende Automation und Rationalisierungswelle.

„Betriebliche Verkehrsprobleme“ werden untersucht, neue Möglichkeiten zeigt Ing. F. Maresch in seinem Vortrag „Zur Verhütung von Wegeunfällen“ auf und „Sicherheit beim Transport und Verkehr in USA“ bieten weiterhin eine Fülle von Lösungsmöglichkeiten, wie sie in den USA zur Anwendung kommen.

In einem dritten Teil werden in 9 Aufsätzen medizinische Anliegen abgehandelt, die sich mit dem Problem der Fahreignung,

Fahrsicherheit und Fahrtauglichkeit beschäftigten („Fahreignung und Fahrsicherheit, körperliche, geistige und charakterliche Voraussetzungen“ von Dr. med. A. Großjohann und „Überwachung der Fahrtauglichkeit“ von Dr. med. R. Oeser).

Das soziale Problem des „Alternden Menschen in Transport und Verkehr“, die „Sicherheit durch Freizeit und Pause“, der „Berufsbedingte Verkehrsunfall“, „Der elektrische Unfall“ und schließlich „Die Probleme der Kinepathologie“, d. h. der Fahrkrankheit auf dem Lande, zu Wasser und in der Luft sind weitere, auch allgemein interessierende Untersuchungen.

Alles in allem ein kritisches, durchdachtes und in seinem inneren Zusammenhang organisch aufgebautes informierendes Buch, das eine gute Übersicht über die Probleme und Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Unfallverhütung auf dem Verkehrssektor in seinen mannigfachen Formen gibt.

Dipl.-Kfm. Jolmes