

die Leute auf einmal nicht mehr laufen?“) sowie über die berufliche Stellung des Straßenbahnschaffners bzw. -fahrers.

Im Anhang sind 8 gute graphische Darstellungen beigegeben, die ausführlich Auskunft über die Entwicklung des Darmstädter Nahverkehrs von 1897 bis 1957 geben (u. a. Verkehrsnetz, Wagenpark, Einnahmen und Ausgaben, Verkehrsaufkommen, Arbeitskräfte im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen usw.). Dank ihrer vorzüglichen graphischen Gestaltung wirken diese Tabellen und statistischen Zeichnungen keineswegs trocken oder leblos. Das vorliegende Büchlein ist geeignet, auch über den Kreis der Freunde der Darmstädter Straßenbahn hinaus Interesse und Beachtung zu beanspruchen.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Riemer, P., Verkehrsflughäfen und deren Beziehung zur Stadt, Henn Verlag, Ratingen bei Düsseldorf, 1959, 52 Seiten brosch., DM 6,40.

Nach Darstellung der luftverkehrswirtschaftlichen, luftfahrttechnischen und flughafenbaulichen Voraussetzungen behandelt der Verf. die Aufgabe, eine harmonische Abstimmung zwischen Flughafen- und Stadtplanung unter Berücksichtigung der landesplanerischen Anforderungen herbeizuführen. Zu diesem Zweck macht er den Leser mit den Ergebnissen vertraut, die in der in- und ausländischen Fachliteratur zu finden sind. Riemer beurteilt die Situation richtig, wenn er davon ausgeht, daß die vorhandenen neun (nicht zehn) westdeutschen Verkehrsflughäfen den Luftverkehr auf mittleren und langen Distanzen nach Realisierung der geplanten Ausbauten aufnehmen können. Hier bietet nur noch die Gestaltung der Zubringerverhältnisse eine Möglichkeit, die Planungen zwischen Stadt und Flughafen zu harmonisieren. Nach Meinung des Verf. kann erst dann allen Erfordernissen Rechnung getragen werden, wenn der Nahluftverkehr (= Luftverkehr auf Kurzstrecken bis 500 km Länge) zum Zuge

kommen sollte und deshalb die Anlage neuer Flughäfen erforderlich sei.

Riemers Forderung, daß das Deutsche Luftverkehrsgesetz künftig die Belange der Wohnbevölkerung bezüglich der Lärmbelastigung berücksichtigt, ist zuzustimmen. Dieser Tatbestand scheint jedoch nicht so einfach zu kodifizieren.

Wenig Sinn für verkehrspolitische Zusammenhänge zeigt der Verf., wenn er sich die Koordinierung der Verkehrsträger so vorstellt, daß u. a. die Eisenbahn in Entfernungsbereichen bis 500 km, das Flugzeug ab 400 km den Passagierschnellverkehr durchführen soll (Seite 41). Will er damit dem Nahluftverkehr eine Betätigung ausschließlich auf Strecken zwischen 400 und 500 km zugestehen?

Unerklärlich ist auch seine Beurteilung über die Entwicklungsfähigkeit der Drehflügler. Riemer gelangt zu der lapidaren Feststellung: „Außerdem ist dieser Flugzeugtyp (der Hubschrauber) in der heutigen Entwicklung wegen der Lärmentwicklung der Rotoren mit gutem Gewissen nicht im Stadtgebiet einzusetzen.“ Ein derartiges Urteil ist heute z. B. angesichts des auffallend geringen Geräuschpegels des von Strahltriebwerken getriebenen Hubschraubers Vertol 107 (mit mehr als 20 Sitzplätzen), der 1958 bereits im Ausland und 1959 an vielen Stellen in Westdeutschland vorgeführt worden ist, kaum noch haltbar. Überdies muß man es als nachteilig bezeichnen, daß das verwendete Quellenmaterial über Ergebnisse des Luftverkehrs und der Luftfahrttechnik nicht immer neuesten Datums ist. Der Hubschrauber „Rotodyne“ z. B. soll nicht 180 km/Std. erreichen, sondern er hat bereits 1959 auf verschiedenen Streckenflügen über 300 km/Std. erzielt.

Man kann die vorliegende Arbeit dem Studierenden lediglich zur Information über Flughafenbauprobleme unter Hinweis auf die eben angedeuteten Vorbehalte empfehlen.

Dipl.-Kfm. Sauer

Das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

im Rahmen der Sanierung der Deutschen Bundesbahn und der Neuordnung der deutschen Verkehrspolitik

VON PROF. DR. F. J. SCHROIFF, DORTMUND

Interessensvertreter, Lobbyist!

Im Mittelpunkt der Neuordnung der deutschen Verkehrspolitik steht die Frage nach einer dauerhaften Sanierung der Deutschen Bundesbahn und nach einer Befreiung der deutschen Steuerzahler von den seit Jahren gestiegenen Subventionen aus allgemeinen Steuermitteln auf dem Gebiet des Verkehrswesens.

Der Deutsche Bundestag hat eine Kommission eingesetzt, diese Frage zu prüfen. Diese „Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn“ befaßt sich in ihrem Bericht¹⁾ sehr eingehend mit dem Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug.

Auch die Deutsche Bundesbahn nimmt in den Gedanken ihres Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Bahn zum Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug Stellung. Desgleichen befassen sich die Spitzenverbände der Wirtschaft — Deutscher Industrie- und Handelstag und Bundesverband der deutschen Industrie — in ihren jüngst erschienenen Denkschriften mit dieser Frage.

Da bei den Interdependenzen auf dem Verkehrsmarkt alle grundsätzlichen Verkehrsfragen aus der Sicht der Einheit des Verkehrs gelöst werden müssen, soll in den nachstehenden Ausführungen zu dieser zentralen Frage unter den verschiedenen Aspekten Stellung genommen werden.

I.

Die Kollision der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr mit der Verpflichtung zur gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

1. Betriebsführung der Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen

Nach dem deutschen Bundesbahngesetz ist die Bundesbahn finanziell selbständig. Die Verantwortung für ihre Wirtschaftsführung liegt bei ihr und nicht beim Parlament. Der Gesetzgeber hat der Bundesbahn die Führung ihres Betriebes nach *kaufmännischen Grundsätzen* zur Pflicht gemacht. Anstelle der für eine Betriebsverwaltung nicht passenden Etatwirtschaft gilt für sie das Prinzip der Erfolgswirtschaft. Sie ist gehalten, ihre Anlagen und Fahrzeuge zu erhalten, zu erneuern und nach dem jeweiligen Stand der Technik weiterzuentwickeln.

Die Bundesbahn hat ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann. Hiermit ist die Eigenwirtschaftlichkeit gesetzlich verankert, d. h. die Bestreitung ihrer Aufwendungen durch ihre Erträge. Das sind praktisch die Tarifeinnahmen. Diese

¹⁾ Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn vom 30. 1. 1960, Bundestagsdrucksache 1602.

müssen so gestaltet werden, daß neben dem Ausgleich in der Betriebsrechnung eine angemessene Verzinsung aus dem in der Bundesbahn arbeitenden Kapital erwirtschaftet wird.

Diese Grundsätze dürften allgemein anerkannt sein und die Zustimmung der Regierung²⁾, des Parlaments³⁾ der Wirtschaft⁴⁾, der Bundesbahn⁵⁾ und der anderen Verkehrsträger⁶⁾ finden. Sie dürften auch in der künftigen EWG-Verkehrspolitik unbestritten sein.

2. Der laufende Verstoß gegen den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit

In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg wird laufend gegen die gesetzlich verankerte Eigenwirtschaftlichkeit des Bundesbahnbetriebes verstoßen. Wie das Defizit der Bundesbahn und wie die Beträge, die ihr aus dem Bundeshaushalt zufließen, zeigen, ist die Bundesbahn nicht einmal in der Lage, aus ihren Tarifen ihre Kosten ohne Kapitalverzinsung zu decken. Statt eine Rendite zu erwirtschaften, sind aus *Steuermitteln staatliche Zuwendungen* nötig, deren Höhe der Bundeshaushalt ausweist.

3. Die Kollision mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Für den fortlaufenden Verstoß gegen diesen Grundsatz der Wirtschaftsführung der Bundesbahn wird neben einer Reihe anderer Gründe⁷⁾ vor allem die Kollision mit der Forderung des Gesetzgebers angeführt, die die Bundesbahn anhält, ihren Betrieb unter *Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft* zu führen.

Welches Gewicht die *Bundesbahn* selbst gerade diesem Grund beimißt, beweisen die Ausführungen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, daß einer Führung der Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen ihre Verpflichtung zur Wahrung volkswirtschaftlicher Interessen entgegenstehe, die die Beachtung kaufmännischer Grundsätze weitgehend gegenstandslos mache. Für die DB entstünden aus dem Widerspruch dieser im § 4 BbG. enthaltenen Pflichten *unüberbrückbare Konflikte* und ein Hindernis für viele Rationalisierungsmaßnahmen⁸⁾.

²⁾ Vgl. Regierungsprogramm, niedergelegt im Schreiben des BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59 „Maßnahmen zur Fortführung des verkehrspolitischen Programms in bezug auf Schiene, Straße und Binnenschifffahrt“.

Hier wird in Abschnitt C „Maßnahmen zur Gesundung der Bundesbahn“ von der Bundesbahn kaufmännische Betriebsführung und Erwirtschaftung einer Rendite gefordert.

³⁾ Vgl. Beschluß des Bundestages vom 12. 2. 58, der zur Berufung der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn führte. Die Prüfungskommission selbst fordert, die Geschäfte der Bundesbahn nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu führen (S. 8). Sie konkretisiert dies wie folgt (S. 9, 21, 31, 66):

„Die Deutsche Bundesbahn ist nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen einschließlich ausreichender Rückstellungen selbst aufbringen kann und daß darüber hinaus das dem Unternehmen gewidmete Kapital angemessen verzinst wird.“

⁴⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 46; vgl. Denkschrift BDI, S. 56. Beide Spitzenverbände sprechen sich hier eindeutig für eine Verpflichtung der Organe der Deutschen Bundesbahn zu einer Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen aus.

⁵⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahn, Abschnitt III: „Neuregelung der rechtlichen und finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahn“.

⁶⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 56. Bundesbahn, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr sprechen sich hier eindeutig für den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr aus.

⁷⁾ Ungeregelter Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt, zu beseitigende Kostenverzerrungen, noch nicht hinreichend der Marktlage angepaßte Änderung der Verkehrs- und Tarifpolitik der Bundesbahn.

⁸⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt III.

Auch die *Prüfungskommission* weist auf den zu beseitigenden Zwiespalt zwischen den beiden Verpflichtungen hin. Sie bezeichnet die Verpflichtung, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft kaufmännisch zu handeln, als einen Widerspruch in sich⁹⁾. Desgleichen weisen der *DIHT*¹⁰⁾ und der *BDI*¹¹⁾ in ihren Denkschriften auf diese Konflikte hin und vertreten die Auffassung, daß die Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft eine Aufgabe des Bundes sei, während die Organe der Deutschen Bundesbahn zu einer Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen zu verpflichten seien. Schließlich wird auch im *Regierungsprogramm*¹²⁾ bemerkt, daß in der Vergangenheit häufig politische Instanzen von der Bundesbahn unter Berufung auf ihre Pflicht zur gemeinwirtschaftlichen Betriebsführung Maßnahmen verlangt hätten, die für die Bundesbahn verlustbringend waren.

4. Der Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Was im einzelnen unter den Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu verstehen ist, ist eine Tatfrage, die Sinn und Inhalt erst von der Regierung und von den gesetzgebenden Körperschaften erhält. Hier genügt es, darauf hinzuweisen, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug die Förderung wirtschafts- und staatspolitischer, sozialer und kultureller Ziele zum Inhalt hat. Die *Hauptzielsetzungen* sind raumpolitischer Art – Erschließung und Förderung schwach besiedelter Gebiete und verkehrsferner Randzonengebiete – sowie gesellschaftspolitischer Art – Entballung der Industriegebiete, Einschränkung der Agglomeration. Hierbei werden neben Forderungen bezüglich der Gestaltung des Verkehrsnetzes, der Verkehrsbedienug und einer entsprechend ausgerichteten Tarifpolitik im Güterverkehr auch auf dem Personentarifsektor vor allem sozialpolitische Forderungen erhoben.

Diese staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen als solche stehen hier nicht zur Diskussion. Die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Ziele ist eine politische Frage. Hier steht nur zur Erörterung, inwieweit diese Ziele weiterhin mit *verkehrspolitischen Instrumenten* erreicht werden können bzw. welche Folgerungen aus den Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt bezüglich dieses Mitteleinsatzes zu ziehen sind (vergl. Abschnitt III).

5. Die Träger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug ist grundsätzlich eine Aufgabe *aller Verkehrsträger* je nach ihrer Eignung. Ein besonders typischer Träger ist von jeher die Eisenbahn. Der Staat hat aber neben der Eisenbahn auch die Binnenschifffahrt und den Kraftwagen in den Dienst dieser Zielsetzungen gestellt, und zwar durch Gestaltung, Bau und Ausbau aller Verkehrswege und durch die von ihm gesetzten Bedingungen, zu denen die Verkehrsleistungen zu erstellen sind. Keiner der drei Verkehrsträger ist in der Gestaltung seines Netzes, in seiner Preisgestaltung frei und in der Lage, sich nach seinen rein eigenwirtschaftlichen Belangen auszurichten.

⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 31, 66.

¹⁰⁾ Vgl. Denkschrift des DIHT, S. 47.

¹¹⁾ Vgl. Denkschrift des BDI, S. 56.

¹²⁾ Vgl. Regierungsprogramm vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C.

Der Staat hat bei allen drei Verkehrsträgern die Tarifoheit und genehmigt keine Tarife, die seinen politischen Zielen entgegenwirken.

6. Die Eisenbahn als Instrument der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in der Monopolära

In der Zeit, als die Eisenbahn ein faktisches Transportmonopol besaß, das nur in ganz bestimmten Verkehrsrelationen durch die Binnenschifffahrt eingeschränkt wurde, konnte sich der Staat seiner eigenen Eisenbahnen zur Förderung wirtschafts- und sozialpolitischer und militärischer Aufgaben bedienen. Er konnte den Eisenbahnbau als ein Mittel zur Förderung der Integration der produzierenden Wirtschaft behandeln. Er konnte über die *Entwicklung des Eisenbahnnetzes* entscheidenden Einfluß auf die Standortbildung der Wirtschaft nehmen. Einer der wichtigsten ökonomischen Gründe, die in Deutschland zum Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem führten, war gerade das Versagen der Privatbahnen beim Aufbau eines volkswirtschaftlich erwünschten Eisenbahnnetzes. Ohne im Einzelfall auf die Wirtschaftlichkeit Rücksicht nehmen zu müssen, konnten die Wünsche der öffentlichen Verkehrspolitik beim Ausbau der Strecken, bei der Bahnhoferrichtung und bei sonstigen Beförderungsmöglichkeiten und -einrichtungen erfüllt werden, auch wenn sie nicht den eigenwirtschaftlichen Interessen des Bahnbetriebes entsprachen. Dank ihrer Monopolstellung vermochte die Eisenbahn diese Aufgaben ohne Schwierigkeiten zu erfüllen¹³⁾.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen war das Versagen der Privatbahnen bei ihrer Tarifpolitik, die nach Auffassung des Staates den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten und der Rücksichtnahme auf die allgemeine Wirtschafts- und Handelspolitik nicht Rechnung trug. Der Staat führte durch seine Eisenbahntarifpolitik einen von ihm für volkswirtschaftlich erwünscht angesehenen Ausgleich der Beförderungsentgelte herbei. So wie er verhinderte, daß nur ganz rentable Eisenbahnlinien gebaut wurden und es unterlassen wurde, die Verkehrsbedürfnisse der wirtschaftsschwachen Gebiete zu befriedigen, so betrieb er durch vielschichtige tarifpolitische Maßnahmen einen das ganze Land umspannenden Verkehrslastenausgleich: durch tarifliche Gleichbehandlung verkehrsreicher und verkehrsarmer Landesteile trotz ungleicher Eisenbahnkosten, durch Begünstigungen verkehrsferner Gebiete über eine entsprechende Staffelung der Entfernungssätze zu Lasten der verkehrsnahen Gebiete, durch Ausnahmetarife zur Berücksichtigung von Sonderverhältnissen.

Hierbei galt als Prinzip, daß die tragfähigen Verkehre zu Gunsten der weniger tragfähigen Verkehre, die verkehrsreichen Gegenden zu Gunsten der verkehrsschwachen Gegenden, die hochwertigen Güter zu Gunsten der geringwertigen Güter eine gewisse Mehrbelastung übernehmen.

Auch die Personentarife waren bei der fehlenden Konkurrenz anderer Verkehrsmittel ein wirksamer Faktor der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik¹⁴⁾.

In der Zeit des *starken Eisenbahnmonopols* konnte der Staat seine Eisenbahn im starken Maße als Instrument eines solchen Ausgleichs der Beförderungsentgelte einsetzen. Die Eisenbahntarife waren damals ein vorzügliches Mittel, um diese staatspolitischen Ziele zu erreichen. Bei ihren starken Monopolreservaten wurde die Eisenbahn

¹³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 41.

¹⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 41.

dadurch in ihrer Wirtschaftlichkeit nicht gefährdet. Den in diesem Ausgleichssystem begünstigten Verkehrsnutzern stehen auf der anderen Seite immer entsprechend *mehrbelastete Eisenbahnkunden* gegenüber. Die Eisenbahn trägt praktisch diese Belastungen nicht selbst, sondern lastet sie denjenigen Eisenbahnkunden an, die sich dieser Mehrbelastung wegen fehlender Konkurrenz oder mangelnder Markttransparenz nicht entziehen können.

Die Binnenschifffahrt stört trotz des Ausbaues der Wasserstraßen für die Großschifffahrt, der nach der Jahrhundertwende einsetzte, und der damit verbundenen Steigerung ihrer Verkehrsleistungen dieses Ausgleichssystem nicht. Sie bedrängt weder die Wirtschaftlichkeit noch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Der Sektor der von den Wasserstraßen unbestrittenen Verkehre der Schiene blieb so umfassend, daß die Eisenbahn neben dem internen Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Belastungen noch beachtliche *Überschüsse* erzielen kann, die der Staatskasse zufließen. Sie ist in der Lage, ihre Tarife gegenüber ihren Kosten so zu überhöhen, daß der Eigentümer Staat mit den Überschüssen — den Monopolgewinnen trotz gemeinwirtschaftlicher Belastungen — allgemeine Aufgaben finanzieren kann. Es ist dies die Periode, als *Eisenbahnkunden* unmerklich über die Eisenbahntarifpolitik mit einer *indirekten Steuer* belegt wurden, die die Allgemeinheit der Steuerzahler entlastete.

7. Die Eisenbahn als Instrument der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in der gewandelten Marktlage

Diese Lage änderte sich grundlegend, als der *Kraftwagen auftrat* und sich praktisch im Gesamtgebiet des Schienenverkehrs bestätigte und der Bahn hierbei beachtliche Verluste zufügte.

Nach seinen Arteigenheiten interessiert sich der Kraftwagen gerade für die Verkehrsleistungen mit der relativ unelastischen Nachfrage, die die Eisenbahn bis dahin mit hohen Tarifen belasten konnte. Damit bricht der Kraftwagen gerade in die Bereiche ein, in denen die Eisenbahn bis dahin besonders günstige Möglichkeiten hatte, ihr Monopol auszunutzen. Durch den Kraftwagen werden damit die *Tarifdifferenzierungsmöglichkeiten* der Bahn nach oben stark *ingeschränkt*.

Die Eisenbahn, die sich in ihrer Monopolära zu einem universellen Verkehrsmittel entwickelt hatte, das die Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten übernahm, das große und kleine Mengen transportierte, eilige und nicht eilige Transporte durchführte und sich sowohl im Nahverkehr als auch auf mittleren und weiten Entfernungen betätigte, sieht sich nun im Zuge der Fortentwicklung im Verkehr Verkehrsmitteln gegenüber, die sich bewußt spezialisieren und immer mehr das Verkehrssubstrat der universellen Eisenbahn annagen.

Der *Kraftwagen*, der ohne Zweifel auch sehr viele zusätzliche Verkehre erschloß, *engt das bisherige Betätigungsfeld der Eisenbahn ein*, indem er bestimmte, bisher von ihr ausgeübte Funktionen übernimmt. Die Eisenbahn kommt damit in eine Phase der Kontraktion. Sie muß sich nun auf die Relationen beschränken, in denen sie auch angesichts der geänderten Wettbewerbslage weiterhin ökonomische Vorzüge zu bieten hat. Mit dieser Einengung ihres Betätigungsfeldes und mit der durch die Konkurrenz erzwungenen Einschränkung ihrer monopolistischen Tarifdifferenzierungsmöglichkeiten nach oben werden nun zugleich die internen *Ausgleichsmöglichkeiten der Eisenbahn*

begrenzter. Immer mehr Verkehrsnutzer wissen sich mit Hilfe der neuen Verkehrsmöglichkeiten der Mehrbelastung, die die andere Seite der Begünstigungen bestimmter Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete ist, zu entziehen. Die hierdurch verringerten finanziellen Ausgleichsmöglichkeiten in Verbindung mit der mengenmäßigen Einengung ihres Betätigungsfeldes durch die neuen Verkehrsmöglichkeiten machen die Eisenbahn im geringeren Maße als staatliches Instrument des Verkehrslastenausgleiches tauglich. Bei unveränderter Beibehaltung der zu alimentierenden Verkehrsleistungen bei gleichzeitig verringerten Ausgleichsmöglichkeiten müssen die Lasten aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug zunächst durch Verzicht der Allgemeinheit auf eine Verzinsung des im Staatsunternehmen Bundesbahn arbeitenden Kapitals und in der weiteren Entwicklung durch die Übernahme des Betriebsdefizits der Bundesbahn auf den Bundeshaushalt getragen werden¹⁵⁾.

Damit vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel von der Überschuß- zur Zuschußwirtschaft. Nun wird die Allgemeinheit der Steuerzahler belastet und die Verkehrsnutzer der Eisenbahn werden entlastet. Ein Zuschuß ist aber immer bedenklich. Er beinhaltet die Gefahr einer Verschwendung in der Verkehrswirtschaft. Subventionen in der Verkehrswirtschaft sind nichts anderes als ein Verlegenheitsmittel aus der Erkenntnis, daß Verkehrswege und Verkehrsmittel für die Volkswirtschaft unentbehrlich sind, verbunden mit der Unfähigkeit, das ökonomische Problem zu meistern.

In dieser Lage stellt sich zwangsläufig die Frage nach der notwendigen Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug (vergl. Abschnitt III.). Doch zuvor muß noch die Frage beantwortet werden, ob die Bundesbahn derzeit durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug, die nun für sie, soweit sie nicht mehr intern ausgleichen kann, mit Belastungen verbunden ist, in ihrer Wettbewerbsfähigkeit wesentlich beschränkt wird.

II.

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug als ordnungspolitisches Problem

1. Die staatlichen Mittel der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Die Mittel, deren sich der Staat bedient, um mit Hilfe seines Instrumentes Eisenbahn einen volkswirtschaftlichen Ausgleich der Beförderungsentgelte herbeizuführen, sind einerseits funktioneller Art und andererseits materieller Art. Die funktionellen Mittel bestehen in der der Bahn auferlegten *Betriebs- und Beförderungspflicht*. Die Betriebspflicht besagt, daß die Bahn von sich aus den Betrieb auf einer Strecke ohne staatliche Genehmigung nicht einstellen kann, z. B. weil sie diese Strecke nicht mehr für rentabel hält. Die Beförderungspflicht besagt, daß die Bahn im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihre Beförderungsdienste allen in gleicher Weise zur Verfügung stellen muß. Die so begrenzte Beförderungspflicht soll gewährleisten, daß der vom Staat gewünschte Verkehrslastenausgleich auch tatsächlich erfolgt. Der Lastenausgleich selbst wird dann durch die Tarifpolitik durchgeführt.

Zu diesen Mitteln funktioneller Art tritt als materielles Mittel des Staates der *Tarifzwang* und die staatliche Tarifgenehmigungspflicht.

¹⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 47.

Ursprünglich war der Anlaß zur Einführung dieser drei staatlichen Auflagen, den *Mißbrauch der wirtschaftlichen Machtstellung* der Eisenbahn zu verhindern. In der Zeit des faktischen Eisenbahnmonopols waren die drei Auflagen erforderlich, um bei dem fehlenden Wettbewerb die Eisenbahnkunden vor einer volkswirtschaftlich unzulässigen Ausnutzung zu schützen. Sie waren ferner erforderlich als Gegengewicht gegen betriebsökonomische Einseitigkeiten der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern.

2. Die gemeinwirtschaftlichen Belastungen

In der gewandelten Marktlage empfindet die *Bundesbahn* die ihr weiterhin auferlegte Betriebs- und Beförderungspflicht, besonders aber den Tarifzwang und die Veröffentlichungspflicht, als Belastungen, die ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern empfindlich beeinträchtigen. Dabei ergäbe sich die volle Wirkung erst durch das Zusammenspiel und die Wechselbeziehungen der verschiedenen Bindungen¹⁶⁾.

Wegen dieser Verpflichtungen kämen weder in der Gestaltung des Netzes noch im Leistungsangebot, noch in der Preisgestaltung die eigenwirtschaftlichen Belange der Bundesbahn hinreichend zur Geltung¹⁷⁾.

Mit der Frage, wann von — die Wettbewerbsfähigkeit behindernden — gemeinwirtschaftlichen Belastungen gesprochen werden kann, hatte sich bereits 1953/55 ein Sachverständigenausschuß (*Wetzler-Ausschuß*) eingehend befaßt. Der Ausschuß kam nicht zu allseitig anerkannten Feststellungen über die gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bahn. Von den vier Voraussetzungen, die für die Anerkennung einer gemeinwirtschaftlichen Belastung als Hindernis im Wettbewerb erfüllt sein müssen — Gegensatz zur Eigenwirtschaftlichkeit, Zwang zu dieser Handlungsweise, Einseitigkeit der Belastungen und Unzumutbarkeit der Belastungen — prüfte der Ausschuß nur die ersten beiden Prämissen und mußte auch hierbei noch mit Schätzungen sowie Hilfsrechnungen verschiedener Art — teils Preis=Preis-Vergleich, teils Preis=Kosten-Vergleich — arbeiten, deren Ergebnisse nicht additionsfähig waren. Es blieb mithin bei unvollständigen, zudem zwischenzeitlich überholten Teilermittlungen, aus denen keine verkehrspolitischen Folgerungen gezogen werden konnten.

Umso mehr ist es zu begrüßen, daß die *Prüfungskommission* der Bundesbahn sich erneut dieser Frage angenommen hat. Der Kommissionsbericht teilt weitgehend die Auffassungen, die im *Wetzler-Ausschuß* von Binnenschiffahrt, Kraftwagen und verladender Wirtschaft vertreten wurden. Er kommt im wesentlichen zu dem Ergebnis, daß die gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die in der öffentlichen Diskussion eine so große Rolle gespielt haben, von untergeordneter Bedeutung sind¹⁸⁾.

3. Kritische Würdigung der Einzelatbestände

a) Die Prüfungskommission vermochte die *Transportraumreserve*, die von der Bundesbahn immer wieder als gravierende gemeinwirtschaftliche Belastung bezeichnet wird,

¹⁶⁾ Vgl. Wiedergabe der Auffassung der Bundesbahn im Prüfungsbericht, S. 65.

¹⁷⁾ Vorstand der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt II: „Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten“.

¹⁸⁾ Vgl. Staatssekretär a. D. Dr. Binder: „Die Empfehlungen der Bundesbahn-Kommission“, Der Volkswirt, Beilage zu Heft 11 vom 12. 3. 1960.

als solche *nicht anzuerkennen*¹⁹⁾. Nach ihrer Ansicht ist die Transportraumreserve den Verkehrsträgern betriebsimmanent und liegt im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn²⁰⁾ und kann nicht als politische Sonderlast anerkannt werden²¹⁾. Dies ist auch die Ansicht der privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsträger.

b) In gleicher Übereinstimmung mit der Auffassung der privaten Verkehrsträger stellt die Prüfungskommission fest, daß die *Nebenbahnen der Bundesbahn*, wenn man ihren Zubringerwert für die Hauptbahn berücksichtigt, keineswegs so unwirtschaftlich seien wie bisher im allgemeinen angenommen wurde. Nur relativ wenige Nebenbahnen seien unwirtschaftlich. Solche Nebenbahnen ohne echten Zubringerwert sollten stillgelegt werden²²⁾. Für die Anerkennung als politische Sonderlast bliebe dann kein Raum mehr²³⁾.

c) Auch zu den *Subventionstarifen* vertritt die Prüfungskommission den Standpunkt, den die privaten Verkehrsträger bereits im Wetzler=Ausschuß einnahmen. Die Kohle-, Erz- und Getreide=Ausnahmetarife, die von der Bundesbahn als Tarife mit gemeinwirtschaftlichen Belastungen bezeichnet werden, seien in der verschärften Wettbewerbslage zu Wettbewerbstarifen geworden, die im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn lägen und die der Bundesbahn keine Verluste brächten, die durch den Bund abgedeckt werden müßten²⁴⁾.

Es werden nur bestimmte landwirtschaftliche Subventionstarife und ein Teil der sogenannten Sozialtarife als mit gemeinwirtschaftlichen Belastungen verbunden anerkannt. Die Prüfungskommission empfiehlt, die landwirtschaftlichen Subventionstarife den Kosten der Bundesbahn anzupassen oder den Subventionsbetrag auf den „Grünen Plan“ zu übernehmen. Dasselbe empfiehlt sie für bestimmte Sozialtarife des Personenverkehrs, die mit Belastungen verbunden sind und deren Subventionsbeträge als Fürsorgeleistungen von anderen Rechtsträgern aufzubringen seien²⁵⁾. Unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten des fairen Wettbewerbs im Verkehr sind diese vorgenannten Subventionstarife von den privaten Verkehrsträgern als gemeinwirtschaftliche Belastungen anzuerkennen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung von Begünstigungen und Benachteiligungen berücksichtigt werden müssen (vergl. Abschnitt II. 5).

d) Die im Zuge der Beseitigung sogenannter diskriminierender Tarife und der Einführung direkter Tarife im Rahmen der *Montangemeinschaft* gemachten Auflagen werden von der Kommission nicht als politische Sonderlast anerkannt²⁶⁾.

4. Belastungen aus den gemeinwirtschaftlichen Pflichten

Hierzu stellt die Kommission fest, daß sich infolge des inzwischen aufgetretenen Wettbewerbs die *Divergenz* zwischen den öffentlich-rechtlichen Zielsetzungen, denen

¹⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²⁰⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 68.

²¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

²²⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

²⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 11, 12.

²⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

die Eisenbahn Rechnung zu tragen habe, und den davon abweichenden eigenwirtschaftlichen Interessen der Bundesbahn gemildert habe²⁷⁾.

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß die gemeinwirtschaftlichen Bindungen zum überwiegenden Teil *nur noch der Form nach* bestehen und daher insoweit keine finanziellen Belastungen darstellen. Infolge der verschärften Wettbewerbslage würde nämlich die Bundesbahn sich solche Bindungen aus Gründen des Kundendienstes ohnehin auferlegen und damit ihren eigenwirtschaftlichen Interessen dienen²⁸⁾. Die Fahrplanpflicht wird als keine Belastung angesehen. Auch die Betriebs- und Beförderungspflicht soll grundsätzlich beibehalten und nur ihr Mißbrauch durch geeignete Maßnahmen verhütet werden²⁹⁾.

Diesen Auffassungen der Kommission ist beizupflichten und ergänzend zu bemerken, daß bei Einschränkung und Stilllegung der wenigen unrentablen Nebenbahnen die geringfügigen Belastungen der Betriebspflicht wegfallen. Soweit aus der Beförderungspflicht Belastungen und ökonomische Nachteile entstehen, ist die Tarifpolitik falsch. Es ist Aufgabe der Tarifgestaltung, die Preise den Kosten anzupassen und so zu verhüten, daß mit der Beförderungspflicht Mißbrauch betrieben wird. Das Recht der Bundesbahn, derartige Tariferhöhungsanträge zu stellen, ist in keiner Weise beschnitten.

Hinsichtlich der bestehenden *Bindungen auf dem Tarifgebiet* sieht die Kommission nur für die Bundesbahn eine entscheidende Einschränkung ihrer kaufmännischen Beweglichkeit und eine weitaus strengere Bindung an den Staat als bei den anderen Verkehrsträgern³⁰⁾. Die Prüfungskommission glaubt daher, in der Tarifgenehmigung und -koordinierung eine echte, die Wettbewerbsfähigkeit und Ertragslage der Bundesbahn beeinträchtigende Belastung zu sehen und fordert deshalb die Lockerung der tariflichen Bindungen³¹⁾. Die privaten Verkehrsträger weisen demgegenüber darauf hin, daß sie im innerdeutschen Verkehr der gleichen Tarifpflicht und dem gleichen Genehmigungs- und Koordinierungszwang unterliegen und sie deshalb auf preislichem Gebiet auch in ihrer kaufmännischen Beweglichkeit eingeschränkt sind wie die Bahn. Im grenzüberschreitenden Verkehr, wo die gleichen staatlichen Tarifbindungen nicht bestehen, unterliegt auch die Bundesbahn in ihren Verbandstarifen keiner staatlichen Tarifgenehmigungs- und Koordinierungspflicht.

Zu den gemeinwirtschaftlichen Belastungen aus den Tarifbindungen weisen die privaten Verkehrsträger darauf hin, daß staatliche Tarifaufgaben an die Bundesbahn, die gegen deren eigenwirtschaftliches Interesse verstoßen und die in Wettbewerbsbereichen zu anderen Verkehrsträgern erfolgen, bei den gegenseitigen Abhängigkeiten und Verflechtungen auf dem Verkehrsmarkt auch für die privaten Verkehrsträger mit entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Belastungen verbunden sind. Durch die Wirkung der Eisenbahnpreisbildung auf die Frachtenbildung der Mitwettbewerber auf dem Verkehrsmarkt wird durch derartige staatliche Tarifaufgaben an die Bahn auch die Wettbewerbsfähigkeit der privaten Verkehrsträger beeinträchtigt. Die Gesetze des Marktes zwingen diese, den der Eisenbahn vom Staat auferlegten Tarifen zu folgen, wenn sie nicht den Verkehr ganz verlieren wollen. Sie müssen dann gleichfalls finanzielle

²⁷⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 65.

²⁸⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

²⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 66, 67.

³⁰⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

³¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 72.

Nachteile in Kauf nehmen, die ihre Wirtschaftlichkeit und damit ihre Wettbewerbskraft mindern.

5. Keine Wettbewerbsbeeinträchtigung der Bundesbahn durch gemeinwirtschaftliche Belastungen

Bei dem allseitig anerkannten Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs wird eine angemessene Verzinsung des der Bundesbahn gewidmeten Kapitals gefordert. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde eine solche Verzinsung nicht erwirtschaftet. Dadurch, daß der Staat als Eigentümer der Bahn auf die ihm zustehende Verzinsung verzichtete, ergeben sich für die Bahn im Wettbewerb große Begünstigungen gegenüber den privaten Verkehrsträgern, die unter dem ökonomischen Zwang der Erwirtschaftung einer Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals stehen und hiernach ihre Tarifpolitik ausrichten müssen.

Aus gegenwärtig noch bestehenden einseitigen gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bundesbahn können sich mithin schon solange keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen für die Bahn ergeben, als die Begünstigungen aus dem Verzicht auf die Verzinsung größer sind als diese Belastungen. Ob dies der Fall ist, ist eine Tatfrage.

Der Bericht der Prüfungskommission vermittelt nun der Öffentlichkeit erstmalig eine Größenvorstellung über die hier vorliegenden Begünstigungen der Bundesbahn. Er beziffert die aufzubringenden Zinsen — ohne die Zinsen des Schienenweges — auf 506 Mill. DM beim Güterverkehr und 397 Mill. DM beim Personenverkehr, insgesamt auf 903 Mill. DM³²⁾. Es ist von keiner Seite jemals behauptet worden, daß in einer solchen Größenordnung bei der Bundesbahn einseitige gemeinwirtschaftliche Belastungen vorlägen. Somit ist es auch verständlich, daß der Bundesfinanzminister der Forderung der Bundesbahn auf Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Belastungen immer entgegengehalten hat, daß diese Belastungen nur einen sehr bescheidenen Ausgleich für den Verzicht auf Verzinsung des betriebsnotwendigen Eisenbahnkapitals darstellten.

Auf dieselbe Feststellung läuft es hinaus, wenn die Prüfungskommission betont, daß der Bund die Lasten der gemeinnützigen Verkehrsbedienungs der Bahn auch bisher schon durch die Übernahme des aus ihrer Geschäftsführung entstandenen Defizits auf den Haushalt übernommen hat³³⁾.

Bei dieser Situation kann von einer Wettbewerbsbeeinträchtigung der Bundesbahn durch noch bestehende einseitige gemeinwirtschaftliche Belastungen nicht gesprochen werden.

Hieraus darf nun nicht gefolgert werden, daß bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs und der hiermit verbundenen Belastungen alles unverändert bleiben könne. Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs muß vielmehr der geänderten Lage auf dem Verkehrsmarkt angepaßt und eingeschränkt werden, wenn eine ökonomische Ordnung im Verkehr erreicht werden und wenn die Bundesbahn als kaufmännisch geführter Geschäftsbetrieb von Staatssubventionen unabhängig gemacht werden soll.

³²⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 292, 293.

³³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 73.

III.

Die notwendige Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs zur Befreiung des deutschen Steuerzahlers und zur Schaffung der Voraussetzungen für eine ökonomische Verkehrsteilung

Wenn die Bundesbahn dauerhaft gesund, wenn der Steuerzahler von Verkehrs-subsidien befreit werden und wenn eine Verkehrsordnung hergestellt werden soll, die nach der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers bei der ersten und zweiten Legislaturperiode und nach dem neuen Regierungsprogramm³⁴⁾ sich zum Ziel setzt, den größten volkswirtschaftlichen Nutzen mit möglichst geringem Kostenaufwand zu erreichen, dann muß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs eingeschränkt werden. Es gilt auch auf diesem Gebiet aus der veränderten Marktlage die Konsequenzen zu ziehen. Weil dies bisher nur unzureichend geschah, traten im verkehrspolitischen Bereich Störungen ein, die sich auf das gesamte Transportsystem innerhalb der Volkswirtschaft nachteilig auswirkten.

Da die internen Ausgleichsmöglichkeiten gegenüber früher nur noch in einem geringen Maße bestehen, tritt damit gegenüber der Zeit des faktisch uneingeschränkten Eisenbahnmonopols eine klare Gewichtsverlagerung von den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu einer größeren Beachtung der eigenwirtschaftlichen Belange ein.

1. Einigkeit über die notwendige Einschränkung

Daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs eingeschränkt werden muß, dürfte inzwischen zur allgemeinen Auffassung geworden sein.

Im *Regierungsprogramm*³⁵⁾ wird unter grundsätzlicher Beibehaltung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Bundesbahn betont, daß gleichwohl geprüft werden müsse, inwieweit Inhalt und Ausmaß der Gemeinwirtschaftlichkeit auf die Tatsache abzustellen seien, daß die Bundesbahn ihre frühere Stellung im Gesamtverkehr verloren habe und in einem scharfen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehe.

Die *Prüfungskommission* fordert die Beseitigung überholter gemeinwirtschaftlicher Bindungen aus der Monopolzeit³⁶⁾.

Der *DIHT*³⁷⁾ hält die Bundesbahn nur noch bedingt für geeignet, dem Staat als Instrument der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik zu dienen. Nach seiner Auffassung hindern die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahn, sich in ihrem Marktverhalten den veränderten Marktbedingungen anzupassen. Sie stören das Gleichgewicht des Verkehrsmarktes und erschweren einen rationellen Einsatz der Verkehrsträger.

Der *BDI* teilt diese Auffassung. Die Erfordernisse der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und eines unverfälschten Wettbewerbs sollten auch vom Staat als oberster Grundsatz der Verkehrspolitik anerkannt werden³⁸⁾.

³⁴⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59.

³⁵⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C II: „Maßnahmen des Gesetzgebers und der Bundesregierung“.

³⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

³⁷⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 7, 8.

³⁸⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 26.

Die *Verkehrsträger* Bundesbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen haben sich bereits vor Jahren im Ausschuß der Verkehrsträger³⁹⁾ darauf geeinigt, daß eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug und in ihrer Auswirkung die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbelastungen ihre Grenze in der Existenzsicherung der Verkehrsträger finden müßten. Es war damals bereits die einmütige Auffassung der drei Verkehrsträger, daß sie tarifarisch so gestellt werden müßten, daß die Erlöse mindestens die Kosten einschließlich derjenigen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug deckten.

Damit dürfte *volle Einmütigkeit* über die *Einschränkung* der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug bestehen. Bei den *Meinungsverschiedenheiten* geht es um das *Ausmaß* der Einschränkung bzw. der Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Bindungen.

2. Zur Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug im allgemeinen

a) Dem BDI ist beizupflichten, daß in der gewandelten Marktlage die *Verkehrswirtschaft* als ein eigenständiger Wirtschaftszweig nicht schlechthin als ein Mittel zur Förderung der *Integration der anderen Wirtschaftszweige* behandelt werden kann⁴⁰⁾. Ebenso ist die Forderung der Prüfungskommission vollauf berechtigt, daß alle diejenigen *Stellen außerhalb der Deutschen Bundesbahn* (Parlament, Regierung und Verwaltung in Bund, Ländern und Gebietskörperschaften), die unter dem Gesichtspunkt der Gemeinnützigkeit Ansprüche an die Deutsche Bundesbahn stellen, die sie aus eigener Kraft nicht zu tragen vermag und die sich als verlustbringend auswirken, grundlegend umdenken müssen⁴¹⁾.

b) Die künftige *europäische Verkehrspolitik* im EWG-Raum fordert eine völlige Neuorientierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrspolitik. Die protektionistischen Maßnahmen der verschiedenen Staaten auf dem Verkehrssektor, die die Wirtschaft begünstigen und die im Dienste einer volkswirtschaftlich erwünschten Raum- und Standortstruktur stehen, sind bisher naturgemäß auf die Belange des eigenen Staatsraumes ausgerichtet und auf die Wirtschaftspolitik der einzelnen europäischen Staaten abgestimmt. Bei der Integrierung des europäischen Verkehrs und bei der Ausrichtung der Verkehrspolitik auf den europäischen Wirtschaftsraum dürfte die *verstärkte Subventionierung* der Wirtschaft durch verkehrspolitische Maßnahmen ihrem *Ende entgegengehen*. In jedem Falle müssen bei einer europäischen Verkehrspolitik die aktiven Maßnahmen der einzelnen Staaten künftig auf den *großen Wirtschaftsraum* der EWG neu ausgerichtet werden. Der durch die Beseitigung der Zölle angestrebten verstärkten internationalen Arbeitsteilung darf nicht durch verstärkte protektionistische Maßnahmen der einzelnen Staaten auf dem Verkehrssektor entgegengewirkt werden. Durch staatliche Eingriffe verzerrte Transportpreisgestaltungen können unter Umständen zu Verzerrungen der Produktionsstruktur durch Beeinflussung des Faktoreneinsatzes führen, die den Grundprinzipien des gemeinsamen Marktes widersprechen.

Der Mitgliedstaat, der bisher seine Verkehrspolitik nur im geringen Maße bewußt in den Dienst einer Förderung und Begünstigung seiner nationalen Wirtschaft stellte, der u. a. seine Staatsbahn nur wenig als Instrument seiner nationalen Wirtschafts- und Sozialpolitik beanspruchte, wird durch die notwendige Anpassung seiner Verkehrspolitik an die Verkehrspolitik des europäischen Ministerrates in viel geringerem Maße

³⁹⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 1956.

⁴⁰⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 16, 26.

⁴¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 50.

getroffen als der Staat, der in einem hohen Grad seine Verkehrspolitik und seine Verkehrswirtschaft in den Dienst seiner Wirtschafts- und Sozialpolitik stellte.

Auch hierauf gilt es bei der Neuordnung unserer Verkehrspolitik durch rechtzeitige Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug Rücksicht zu nehmen.

c) Wir sprechen hier bewußt nur von einer Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug. Eine völlige Beseitigung steht in keiner Weise zur Diskussion, wie überhaupt nicht die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug als solche gemeint ist, als vielmehr die sich hieraus ergebenden gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die innerhalb des Verkehrs zu Wettbewerbsverfälschungen und im Verhältnis zum Verkehrsnutzer zu Verzerrungen in der Frachtkostenbelastung führen.

Aus Gründen der Ordnungspolitik im Verkehr braucht eine *Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug* nicht zu erfolgen, soweit eine *Kongruenz* zwischen der Gemeinwirtschaftlichkeit und den eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn vorliegt und mithin keine wettbewerbsbehindernden Folgen eintreten können. Diese Kongruenz ist bei der Bundesbahn weitgehend gegeben.

Im Programm der *Bundesregierung*⁴²⁾ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß gerade infolge der geänderten verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse wichtige *Elemente der Gemeinwirtschaftlichkeit* ganz oder doch zum wesentlichen Teil den *eigenwirtschaftlichen Bedürfnissen der Bundesbahn* nicht entgegenstehen, so z. B. die *Entfernungsstaffelung*, die *Tarifgleichheit im Raum*, *Betriebs- und Beförderungspflicht*, und daß sich insoweit besondere Schritte erübrigen.

Auch die *Prüfungskommission* weist im einzelnen nach, daß auch eine kaufmännisch geführte Eisenbahn aus Eigeninteresse solche Verkehre mit gemeinwirtschaftlicher Wirkung bedienen würde⁴³⁾.

Im übrigen dürfen wir auf die oben im Abschnitt II erörterten Feststellungen der Prüfungskommission verweisen, nach denen wesentliche gemeinwirtschaftliche Tatbestände als nicht mit Belastungen verbunden, sondern im eigenwirtschaftlichen Bahninteresse liegend gekennzeichnet werden. Die Frage nach der Einschränkung stellt sich aber nur, wenn die Mittel, durch die diese Ziele erreicht werden sollen, den eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn zuwiderlaufen. Diese Abweichung von der Betriebsökonomie ist im Zuge der Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt die Ausnahme geworden.

d) Nur wenn *keine solche Kongruenz* zwischen Gemeinwirtschaftlichkeit und eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn vorliegt, stellt sich die Frage nach einer *Lockerung der staatlichen Auflagen*, so nach der Lockerung der Betriebs- und Beförderungspflicht durch die Aufgabe oder teilweise Stilllegung unrentabler Nebenbahnen, die Einschränkung oder Aufhebung verkehrsschwacher Dienststellen, Abfertigungsstellen. Verkehrs- und Betriebszweige, die bei der Bahn nur unter höherem volkswirtschaftlichem Kostenaufwand betrieben werden können als durch andere Verkehrsmittel, müssen eingeschränkt bzw. stillgelegt werden mit der Wirkung, auf diese Weise auf der Aufwandseite der Bahn dauerhaft größere Beträge einzusparen als diese Verkehre an Einnahmen erbringen können.

⁴²⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C II.

⁴³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

Auch die Prüfungskommission hält es für unausweichlich, daß die Bundesbahn ihre betrieblichen Funktionen auf das Maß reduziert, das es ihr ermöglicht, ihren Aufwand durch Erträge aus lukrativen Verkehren selbst zu bedienen. Dieser Wandel erfordert nach Meinung der Kommission schwerwiegende Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb⁴⁴⁾.

Die Deutsche Bundesbahn muß in der gesamten Gestaltung ihres Verkehrsapparates, ihrer Verkehrs- und Betriebsdienste der Tatsache Rechnung tragen, daß neue Verkehrsmittel und neue Verkehrsmöglichkeiten ihr Betätigungsfeld eingeengt haben. Dieser Kontraktionsprozeß ist unvermeidlich. Je schneller er durchgeführt wird, umso besser. Die privaten Verkehrsträger, die keine staatlichen Subventionen für unrentabel gewordene Verkehrszweige erhalten, müssen unter dem Druck der Verhältnisse diesen Anpassungsprozeß auch durchführen. Beschränkt sich die Bahn auf die Gebiete ihrer ökonomischen Überlegenheit und werden hierdurch die Belastungen aus der Betriebspflicht abgebaut, so bleibt der *Abbau der Belastungen aus den Tarifauflagen* (vergl. Abschnitt III, 3).

Die *Beförderungspflicht* als solche bringt für die Bundesbahn keine Belastungen mit sich, solange sie über die behaupteten unausgenutzten Kapazitäten verfügt, mit denen sie ihre Forderungen nach Mehrverkehr begründet. Jede Steigerung der effektiven Nachfrage ist in einer solchen Situation ein ökonomischer Vorteil. Entstehen aus der Beförderungspflicht ökonomische Nachteile, so ist die Tarifpolitik falsch. Durch den Kosten angepaßte Tarifierhöhungen lassen sich die Nachteile beseitigen und läßt sich auch verhindern, daß mit der Beförderungspflicht Mißbrauch getrieben wird.

Auf diesem Wege lassen sich die noch vorhandenen Belastungen aus der Betriebs- und Beförderungspflicht beseitigen.

e) Die Prüfungskommission schlägt im Interesse der Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen mit dem Kraftwagen vor, auf die *Beförderungspflicht im Nahverkehr* bis zu 100 km zu verzichten⁴⁵⁾.

Die Prüfungskommission hält im Nahverkehr eine solche Lockerung der Beförderungspflicht für unbedenklich, da gerade hier so viele Beförderungsmöglichkeiten aller Art beständen, daß alle Verkehrswünsche zu vernünftigen Bedingungen befriedigt werden könnten. Diese Lockerung — so wird weiter gefolgert — schließe natürlich nicht aus, daß die Bundesbahn zu kostendeckenden Entgelten auch Beförderungen im Nahverkehr durchführt. Sie würde dies aus eigenwirtschaftlichen Erwägungen in allen Fällen von sich aus tun, in denen es sich unter Berücksichtigung der Ertragslage und aus kaufmännischen Überlegungen rechtfertigt⁴⁶⁾.

Die Prüfungskommission hat hierbei wohl die möglichen *nachteiligen Auswirkungen des Schienenmonopols* auf den Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße übersehen. Wenn es noch Ländereisenbahnen gäbe oder wenn der Schienenweg im Zu- und Ablauf der Wasserstraße für jeden Eisenbahnbetrieb freigegeben würde, wäre gegen eine Lockerung der Beförderungspflicht auch im Verkehr mit den Binnenumschlagshäfen nichts einzuwenden. Die Privatbahnen würden wie die früheren Ländereisenbahnen aus eigenwirtschaftlichen Interessen diesen Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße mit allen tarifarischen Mitteln fördern.

⁴⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 49.

⁴⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 9, 21.

⁴⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 32.

Die eigenwirtschaftlichen Interessen des Schienenmonopolisten Bundesbahn sind aber entgegengesetzt. Sie läßt sich bei ihrer Tarifpolitik im Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße nicht davon leiten, den Verkehr dann zu übernehmen, wenn sie hierbei kostendeckende Entgelte erzielen kann. Sie ist vielmehr bestrebt, durch übersetzte Massengutfrachten im Zu- und Ablaufverkehr den gebrochenen Binnenschiffsverkehr einzuengen. Sie erreicht aber dieses Ziel nicht, sondern sie zwingt nur die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft, im gebrochenen Verkehr verstärkt mit dem *Lkw. zusammenzuarbeiten*. Die an sich ökonomisch sinnvolle Zusammenarbeit der beiden Großverkehrsmittel Eisenbahn und Binnenschifffahrt im gebrochenen Massengutverkehr wird durch diese Tarifpolitik der Bahn behindert. Dies führt dann weiter zu einer zusätzlichen Straßenbelastung mit massenhaftem Verkehr in den Großstädten, die bei einer volkswirtschaftlich sinnvollen Eisenbahntarifpolitik vermieden werden könnte.

Zugleich verliert die Bundesbahn im Zu- und Ablaufverkehr Transporte und damit viele Millionen DM Frachteinnahmen.

Während die Bundesbahn die auch für sie selbst nachteiligen Folgen der im Zuge der Tarifstrukturänderungen übersetzten Massengutnahfrachten durch entsprechende Ausnahmetarife korrigiert hat⁴⁷⁾, um der ökonomisch nicht gerechtfertigten Abwanderung von massenhaftem Verkehr auf den Lkw. zu begegnen, ist sie bisher nicht bereit, auch bei massenhaftem Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße die gleiche Folgerung zu ziehen. Sie möchte vielmehr — eigenwirtschaftlich durchaus verständlich — die Politik des Schienenmonopolisten beibehalten, durch übersetzte Zu- und Ablauftarife das Betätigungsfeld der Binnenschifffahrt künstlich einzuengen, um die Transporte über längere Entfernungen im direkten ungebrochenen Bahnverkehr zu fahren. Das, was eigenwirtschaftlich für das Schienenmonopol richtig ist, ist aber noch lange nicht identisch mit der *volkswirtschaftlich optimalen Lösung*, die es bei der Neuordnung des Verkehrs zu erreichen gilt. Die ökonomischen Vorteile, die die Binnenschifffahrt im Wasserstraßenverkehr bietet, dürfen nicht unter unvermeidlicher Steigerung des volkswirtschaftlichen Frachtkostenaufwandes durch kostenmäßig nicht gerechtfertigte Eisenbahntarife im Zu- und Ablaufverkehr beschnitten werden.

Wenn schon unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten die derzeitige Tarifpolitik der Bundesbahn im gebrochenen Wasserverkehr korrekturbedürftig ist, um dem *Mißbrauch der wirtschaftlichen Machtstellung* des Schienenmonopolisten zu begegnen, ist es erst recht problematisch, diese Machtstellung der Schiene noch dadurch zu stärken, daß man die *Beförderungspflicht* des Schienenmonopolisten im Zu- und Ablaufverkehr der Wasserstraße aufhebt. Zur Vermeidung der skizzierten Nachteile für die Volkswirtschaft ist dieser Sonderfall bei einer etwaigen Einschränkung der Beförderungspflicht zu beachten.

f) Die *Frage der Lockerung des Tarifzwanges* muß in erster Linie unter ordnungspolitischen Aspekten geprüft werden, d. h. unter dem Gesichtspunkt einer Verhinderung der Ausnutzung der Marktmacht und einer Vermeidung ruinösen Wettbewerbs.

Im Verkehr ist eine bewußt gestaltete Tarifordnung nötig. Für einen *freien Preiswettbewerb* ist hier kein Raum. Wir haben im Verkehr auf den einzelnen Sektoren ganz spezifische Marktbilder, die aufgrund ihrer ökonomischen Voraussetzungen in einer freien Tarifgestaltung durch die einzelnen Verkehrsunternehmer keine funktionsfähige

⁴⁷⁾ Vgl. die nach 1958 eingeführten Massengut-Ausnahmetarife der Bundesbahn im Ruhrgebiet.

Steuerung des Kräfteinsatzes zu finden vermögen. Je mehr anstelle der komplementären Beziehungen substitutive Beziehungen treten, je mehr der Wettbewerb im Verkehr im Zuge der technischen Weiterentwicklung zunimmt, umso mehr sind ordnende Eingriffe in die Preisbildung notwendig. Auch die völlig unterschiedlichen Marktformen, Betriebsgrößen und Betriebsstrukturen und das Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr, von Verkehr für andere neben Eigen- und Werkverkehr verlangen ordnende Eingriffe. Diese sind schließlich unerlässlich, weil ohne bewußt gestaltete Wettbewerbsordnung im *freien Preiswettbewerb* die Frachten ruinös werden, bedingt durch die ökonomischen Eigenarten der modernen Verkehrsmittel mit ihrer Kapitalintensität, ihrer hohen Fixkostenstruktur, die das Angebot starr macht. Diese Tendenz zur ruinösen Preisbildung wird noch verstärkt durch die Eigenart der Produktion von Verkehrsleistungen, die sich im Zusammenfall von Produktion und Absatz äußert, die Transportraumreserven nötig macht, welche ohne ordnende Eingriffe frachtpolitisch nicht neutralisiert werden können. Die Kuppelproduktion zwischen Hin- und Rückfahrt wirkt bei unausgeglichenen Verkehrsströmen in der gleichen Richtung.

3. Abbau der Subventionstarife

Schließlich müssen bei der notwendigen Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen die Belastungen aus Tarifaufgaben abgebaut werden. Die Subventionstarife müssen beseitigt werden. Es handelt sich hierbei nicht allein um den Abbau der oben erwähnten Subventionstarife für die Landwirtschaft und auf dem Gebiet der Sozialtarife, sondern um eine ganz grundsätzliche Frage, die unter den verschiedensten Gesichtspunkten gesehen werden muß.

a) Im Zuge der Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt werden die *Möglichkeiten*, die Tarifpolitik der Verkehrsträger in den Dienst der Förderung und Begünstigung bestimmter Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete zu stellen, immer *geringer*.

Es ist aber gerade das *Dilemma* in der deutschen Verkehrspolitik, daß bei geringer werdenden Möglichkeiten die *politischen Forderungen* an die Verkehrspolitik in der Nachkriegszeit sogar in einem *verstärkten Maße* erhoben wurden. Wir erinnern an die geforderte Unterstützung durch die Verkehrspolitik zur Milderung der Folgen des verlorenen Krieges: tarifarische Unterstützung der durch die willkürliche Grenzziehung des Eisernen Vorhangs auseinandergerissenen Wirtschaftsräume, tarifarische Unterstützung der deutschen Seehäfen, die durch die Zonengrenze ihr Hinterland verloren, tarifarische Unterstützung der revierfernen Länder, verkehrspolitische Forderungen aus den Nöten, die mit der Unterbindung und Existenzsicherung der Heimatvertriebenen und Flüchtlinge verbunden sind.

Es gilt klar zu erkennen, daß hier der Verkehr überfordert wird und daß die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik, den Verkehr zu ordnen und auf eine wirtschaftlich gesunde Basis für alle volkswirtschaftlich unentbehrlichen Verkehrsträger zu stellen, für eine *Subventionierung* der Wirtschaft über verkehrspolitische Maßnahmen *kein Raum* mehr ist und der Staat zur Erreichung dieser staats- und wirtschaftspolitischen Ziele sich anderer Instrumente bedienen muß, die im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern neutral sind.

b) Im *Ausschuß der Verkehrsträger* waren sich die drei Verkehrsträger darüber einig, daß bei ihrer Forderung, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen künftig im Rahmen der Existenzsicherung der Verkehrsträger zu halten, die Möglichkeiten, staatswirtschafts-

und sozialpolitische Ziele über die Tarifpolitik der Verkehrsträger zu verfolgen, beschränkt sind⁴⁸⁾.

Wie in der Wirtschaft so kann auch im Verkehr nichts verschenkt werden. Auch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen verursacht Kosten, die getragen werden müssen. Können sie die Verkehrsträger nicht mehr intern ausgleichen, dann müssen zur Erreichung der politischen Zielsetzungen andere Mittel außerhalb des Verkehrs benutzt werden.

Ändert man an dem derzeitigen Zustand zu weitgehender Subventionierung der Wirtschaft über die Frachten nichts, dann kann die allgemein geforderte Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger nicht hergestellt und ein *Substanzverzehr der Verkehrsträger* nicht vermieden werden. Damit ist aber der verladenden Wirtschaft in keiner Weise gedient. Man muß erkennen, daß die Tarife der Verkehrsträger nicht nur ein Mittel zur räumlichen Ordnung der Wirtschaft sind. Sie sind nicht willkürlich zu manipulierende Gebühren, sondern Preise, mit deren Hilfe der zur Leistungserstellung notwendige Werteverzehr, mit anderen Worten Kosten, ersetzt werden müssen.

c) Die *Pfückungskommission* fordert, daß die von ihr als Subventionstarife anerkannten Ausnahmetarife auf dem Gebiet des Güter- und Personenverkehrs der Bundesbahn ihres Subventionscharakters zu entkleiden sind. Die von der Bundesbahn darüber hinaus noch als Subventionstarife bezeichneten Ausnahmetarife hat die Kommission als *Wettbewerbstarife* und damit als im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn liegend bezeichnet. Sie hat aber nicht zu der Frage Stellung genommen, ob dieser Wettbewerb unter Wahrung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger *fair aufgenommen* wird. Es muß geprüft werden, ob diese Wettbewerbstarife kostendeckende Tarife sind oder aber ob im Gegeneinanderauspielen der Verkehrsträger der Wettbewerb jetzt bereits Formen angenommen hat, durch die der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger verletzt wird.

Nehmen wir als Beispiel einen wirtschaftspolitisch motivierten *Ausnahmetarif* der Bundesbahn im *Wettbewerbsbereich* zur Binnenschiffahrt. Das hier gewährte Ausnahmetarifniveau soll zur Folge haben, daß auch in der *Wasserfracht Unterstützungselemente* eingeführt werden müssen, sei es, daß die Binnenschiffahrt mit der gleichen wirtschaftspolitischen Motivierung zur Förderung und Unterstützung der Wirtschaft zu nicht kostendeckenden Entgelten angehalten wird, sei es, daß der Staat bei seinen Wegekostenentgelten aus den gleichen wirtschaftspolitischen Gründen Zugeständnisse macht und entsprechende *Ausnahmetarife bei den Schiffsabgaben* einführt mit dem Ziel, die Wasserfracht zu senken, damit dem Verloader die Möglichkeit bleibt, auch nach Einführung des Ausnahmetarifs der Bundesbahn nach seiner Wahl weiterhin beide Verkehrsmittel zu benutzen.

Die verladende Wirtschaft erhält alsdann eine *doppelte Unterstützung*, zunächst über den wirtschaftspolitisch ausgerichteten Ausnahmetarif der Bundesbahn, der die Eigenwirtschaftlichkeit der Bundesbahn gefährdet, und dann in der Folge durch entsprechende Ausnahmefrachten des Binnenschiffahrtsgewerbes, ergänzt durch Ausnahmen in den Schiffsabgaben, die die volle Wegekostenanlastung gefährden⁴⁹⁾.

⁴⁸⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 56.

⁴⁹⁾ Wenn durch derartig niedrige Ausnahmetarife der Bundesbahn die Einnahmen aus den Schiffsabgaben geschmälert werden, kann die hierauf zurückzuführende Unterkostendeckung der Wasserstraßenkosten nicht der Binnenschiffahrt zur Last gelegt bzw. nicht von einer Subventionierung der Binnenschiffahrt gesprochen werden.

Mit dieser Frage, ob bei den Ausnahmetarifen der Bundesbahn zum Schaden beider Verkehrswege und beider Verkehrsmittel zu weit gegangen wird, hat sich die Prüfungskommission nicht befaßt. Sie hätte diese Frage zum mindesten unter dem Aspekt der Sanierung der Bundesbahn prüfen müssen. Die in solchen Fällen vorliegende *Subventionierung der verladenden Wirtschaft*, die die Ordnung im Verkehr stört, ist von der Prüfungskommission nicht behandelt worden.

Wenn die Spitzenorganisation der Wirtschaft die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und die volle Wegekostenanlastung fordern, müssen sie sich darüber im klaren sein, daß die verladende Wirtschaft durch die z. Zt. nicht erreichte Eigenwirtschaftlichkeit und durch die bei allen Verkehrsträgern nicht erzielte Wegekostendeckung (einschließlich des Zinsendienstes) subventioniert wird und nach ihrer Forderung künftig entsprechende Mehrkosten in ihrer Frachtbelastung zu tragen hat.

d) Wenn die Ordnungspolitik im Verkehr nicht weiterhin gefährdet und die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger sichergestellt werden soll, muß der ständigen Bedrohung dieser Ordnung durch verkehrspolitische Interventionen zu Gunsten bestimmter Wirtschaftszweige und Verkehrsgebiete Einhalt geboten werden.

In der veränderten Situation des Verkehrs sind *offene Subventionen* gegenüber den verkappten über wirtschaftspolitisch verfälschte Tarife vorzuziehen. Den Nutznießern und den fordernden Stellen wird dann offen vor Augen geführt, daß es sich hier um ein ökonomisches Opfer handelt, wenn dieses auch noch so berechtigt ist. Auf diese Weise kann die Subvention auf wirklich unterstützungsbedürftige Verkehrsnutzer beschränkt werden, was bei dem unrationellen Umweg über die Verkehrsmittel nicht möglich ist.

Bei der Neuordnung des Verkehrs muß es daher insoweit zu einer klaren Abgrenzung der Verkehrspolitik zur Wirtschaftspolitik kommen. Aus der geschilderten Kollision müssen angesichts der geänderten Marktsituation im Verkehr die verkehrspolitischen Zielsetzungen neu durchdacht werden.

Es muß künftig in dieser Hinsicht eine klare Abgrenzung zwischen den Aufgaben, Pflichten und Rechten der Bahn und denen des Staates angestrebt werden. Die *Bundesbahn* als Betriebsverwaltung muß die *Tarife* beantragen, die sie *eigenwirtschaftlich* für berechtigt hält, ohne hierbei auf politische Forderungen Rücksicht zu nehmen. Die Zeiten, in denen die Eisenbahn dank ihrer großen Gewinne aus ihren Monopolreservaten selbst glaubte, „*wirtschaftliche Vorsehung*“ spielen zu können, gehören der *Vergangenheit* an.

IV.

Keine Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn für staatliche Auflagen in den Wettbewerbsbereichen

1. Die Forderung nach Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn für staatliche Auflagen

Angesichts der Kollision zwischen den Grundsätzen der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr und der Gemeinwirtschaftlichkeit und der allgemein anerkannten Notwendigkeit, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einzuschränken, wird in der ver-

kehrspolitischen Diskussion noch ein anderer Weg aufgezeigt: die Schadloshaltung für staatliche Auflagen.

a) Im *Programm der Bundesregierung*⁵⁰⁾ wird zur Genehmigung der Eisenbahntarife durch den Bundesverkehrsminister, die weiterhin beibehalten werden soll, bemerkt:

„Wird die Genehmigung eines Tarifs versagt oder wird eine bestimmte Tarifgestaltung verlangt mit der Folge, daß dadurch die Selbstkosten der Bundesbahn nicht gedeckt werden, so ist der dadurch entstandene nachgewiesene Verlust der Deutschen Bundesbahn aus Bundesmitteln zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht entfällt, wenn und soweit die Bundesbahn Überschüsse erzielt.

Zweifelsfragen über die Höhe der Entschädigungen an die Bundesbahn in den Fällen der Betriebspflicht und des Tarifzwanges entscheidet nach Anhörung eines Sachverständigen-gutachtens der Bundesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Bundesfinanzminister.“

b) Der *Vorstand der Deutschen Bundesbahn*⁵¹⁾ verlangt in seinen Gedanken zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn eine eindeutige Abgrenzung der wirtschaftlichen Verantwortung der Bundesbahn als Betriebsverwaltung von der des Bundes als Aufsichtsinstanz und als Wahrer politischer und volkswirtschaftlicher Ziele. Mit seiner Forderung, sich künftig rein eigenwirtschaftlich bewegen und kaufmännisch frei handeln zu können, bezeichnet sich die Bundesbahn praktisch selbst als ein untaugliches Instrument für den volkswirtschaftlichen Verkehrslastenausgleich. Sie zieht hieraus aber nicht diese Konsequenz, sondern vertritt den Standpunkt:

„Eine Verpflichtung der Leitung der Deutschen Bundesbahn zu kaufmännischer Geschäftsführung würde damit dem Bund nicht die Möglichkeit nehmen, die Bundesbahn von Fall zu Fall oder für bestimmte Bereiche als Instrument der allgemeinen Politik einzusetzen, sofern der Bund bei solchen Entscheidungen die von der Bundesbahn eigenwirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kosten trägt.“

Bezüglich der Belastungen aus dem Tarifzwang vertritt die Bundesbahn den gleichen Standpunkt. Es heißt dort:

„Im übrigen würde der Bundesverkehrsminister weiterhin berechtigt bleiben, der Bundesbahn tarifliche Auflagen zu machen. Wenn die Bundesbahn solche Auflagen unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht für vertretbar hält, oder wenn der Bundesverkehrsminister die ihm vorbehaltene Genehmigung zu Tarifmaßnahmen versagt, hat der Bund den finanziellen Nachteil, der der Bundesbahn hieraus erwächst, nach Feststellung durch eine unabhängige Institution zu erstatten“⁵²⁾.

c) Die *Prüfungskommission* vertritt gleichfalls den Grundsatz, daß eine kaufmännisch handelnde Bundesbahn volkswirtschaftliche Aufgaben — soweit sie ihren wirtschaftlichen Eigeninteressen entgegenstehen — nur gegen Erstattung der Kosten durchführen könne⁵³⁾.

Zu den Tarifaufgaben vertritt die Kommission den Standpunkt:

„Wenn der Bund aus Gründen der Gemeinwirtschaftlichkeit Tarifaufgaben für notwendig hält, so ist ihm hierfür durchaus die Möglichkeit gegeben, wobei die Kosten für solche Auflagen jedoch von den verursachenden Stellen zu tragen sind“⁵⁴⁾.

In der Begründung zu § 5 des von der Prüfungskommission vorgeschlagenen neuen Bundesbahngesetzes heißt es hierzu:

⁵⁰⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59.

⁵¹⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt III.

⁵²⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn.

⁵³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 66.

⁵⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 47.

„Dem Bund ist die Möglichkeit offenzuhalten, aus volkswirtschaftlichen, sozialpolitischen oder anderen Gründen des Wohles der Allgemeinheit der Bundesbahn Auflagen zu machen; gleichzeitig aber wird vorgeschrieben, daß der Bundesbahn Ersatz zu leisten ist, soweit sie diese Auflagen im Einzelfall mit Rücksicht auf ihre Pflicht zur kaufmännischen Geschäftsführung nicht ohne einen entsprechenden Ausgleich erbringen kann. Ebenso soll der Bund für den Verlust aufkommen, der der Bundesbahn daraus erwächst, daß sie Maßnahmen unterlassen muß, die sie im Rahmen kaufmännischer Geschäftsführung für geboten hält“⁵⁵⁾.

Die Prüfungskommission faßt zu dieser Frage ihre Ergebnisse zu den Grundsätzen künftiger Tarifbildung wie folgt zusammen:

„Das Recht des Bundesverkehrsministers zu Tarifaufgaben gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzesvorschlags der Kommission wird durch die Tarifautonomie der Bundesbahn nicht berührt. Diese Auflagen sind, soweit sie die Bundesbahn zwingen, ihre Selbstkosten zu unterschreiten, erstattungspflichtig. Die Ausgleichspflicht tritt auch dann ein, wenn der Bundesbahn auferlegt wird, Tarifsenkungen, die in ihrem wirtschaftlichen Interesse liegen und von ihr im Rahmen ihrer speziellen Kosten durchgeführt werden können, zu unterlassen. Hier wird die Ausgleichspflicht auch in einer Schadloshaltung für entgangenen Gewinn bestehen können“⁵⁶⁾.

d) Der DIHT schlägt gleichfalls vor, der Bundesregierung das Recht zu belassen, die Geschäftsführung der Bundesbahn zu veranlassen, ihre Politik der vom Bund verfolgten Politik anzupassen. Er folgert hieraus:

„Das Eingriffsrecht des Bundes setzt voraus, daß die Bundesbahn ihrerseits das Recht erhält, eine Entschädigung für alle Verluste bzw. Mehrbelastungen zu beanspruchen, die ihr durch die Versagung der Genehmigung eines Aktes der Geschäftsführung oder durch die Erfüllung von Forderungen im Wege der Auflagen des Staates entstehen. Es muß der Bundesregierung überlassen bleiben, die Entschädigung der Bundesbahn auf diejenigen Stellen umzulegen, in deren Interesse sie die Genehmigung des betreffenden Aktes der Geschäftsführung versagt bzw. die betreffenden Auflagen gemacht hat“⁵⁷⁾.

In Abweichung vom Programm der Bundesregierung erscheint es darüber hinaus dem DIHT unzumutbar, die Zahlung der Entschädigung an die Bundesbahn davon abhängig zu machen, daß der Bundesbahnhaushalt nicht ausgelastet ist. Da die Bundesbahn Teil des Bundesvermögens sei und bleibe, werde es doch stets möglich sein, etwaige Überschüsse, die auf Entschädigungsleistungen des Bundes beruhten, in einer Weise zu verwenden, die den Erfordernissen des Bundeshaushaltes Rechnung trage⁵⁸⁾.

2. Bei einseitiger Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn Gefährdung der Verkehrsordnung und neue Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern

Die Notwendigkeit der Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs der Deutschen Bundesbahn ergibt sich aus der veränderten Marktlage. Das Mittel, dieses Ziel über eine Schadloshaltung für gemeinwirtschaftliche Auflagen zu erreichen,

⁵⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 31.

⁵⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 75.

⁵⁷⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 52.

⁵⁸⁾ Es handelt sich keineswegs um neue Gedanken und Vorschläge. Nach § 28 BbG. hat die Deutsche Bundesbahn bereits einen solchen Anspruch gegen den Staat auf Schadloshaltung, ohne daß von dieser Bestimmung praktisch Gebrauch gemacht wurde. Nach den Darlegungen in Abschnitt II bestand hierzu auch keinerlei Notwendigkeit, weil es keine wettbewerbsverfälschenden, einseitigen, unzumutbaren gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Deutschen Bundesbahn gibt.

muß daher in seiner Wirkung auf die Gesamtverkehrslage gesehen und im Hinblick auf die Ordnung im Verkehr geprüft werden. Dies ist — soweit wir sehen — bisher nicht geschehen.

a) Um das „neue“ Verfahren von dem bisher praktizierten klar abzugrenzen, wird zweckmäßig von der „bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit“ geredet. Das zeigt schon den inneren Widerspruch dieses Verfahrens. Alle Stellen, die die Schadloshaltung fordern, gehen davon aus, daß die Bundesbahn ohne Gefährdung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr in der Lage ist, im früheren Ausmaß die Belastungen aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs intern auszugleichen. Nur noch gegen Bezahlung wird die Bundesbahn als Instrument der allgemeinen Politik für geeignet gehalten.

Hierzu ist vorab zu bemerken, daß unter den gestellten Forderungen — Ersatz der nachgewiesenen Verluste, Erstattung der eigenwirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kosten aus Tarifaufgaben, Erstattung des finanziellen Nachteils aus eigenwirtschaftlich begründeten, vom Staat aber nicht genehmigten Tarifmaßnahmen, Schadloshaltung für entgangenen Gewinn — wohl jeder Verkehrsträger bereit ist, in jedem vom Staat gewünschten Ausmaß für die Allgemeinheit eingesetzt zu werden.

b) Die Befürworter der Schadloshaltung der Bundesbahn durch die sie verursachenden Stellen treten für dieses Prinzip mit dem Hinweis ein, dadurch *unwirtschaftliche Subventionen* zu Lasten der Steuerzahler zu verhindern⁵⁹⁾. Sie weisen auf die heilsame Wirkung hin, daß die anfordernden Stellen, wenn sie für die Erfüllung ihrer Wünsche selbst aufkommen müssen, stärker als bisher in ihren Ansprüchen Zurückhaltung üben würden. Das trifft zweifellos zu. Derjenige, der selbst bezahlen muß, fordert immer weniger leicht als derjenige, der andere für sich bezahlen lassen kann. Durch die Erstattungspflicht verhindert man zweifellos den Mißbrauch der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs. Anstelle der bisher verkappten Subvention zu Gunsten bestimmter Verkehrsnutzer wird nunmehr die Höhe des ökonomischen Opfers zu Gunsten bestimmter Nachfrager nach Verkehrsleistungen offengelegt, und die Träger dieser Opfer können sich eher gegen nicht gerechtfertigte Subventionen wehren. Dieses Ziel kann aber auch mit anderen Mitteln als der Schadloshaltung an die Verkehrsträger erreicht werden. In der Zeit des starken Eisenbahnmonopols, als die Belastungen intern ausgeglichen werden konnten und von mehrbelasteten Eisenbahnkunden getragen wurden, die sich dieser Mehrbelastung wegen der fehlenden Konkurrenz nicht entziehen konnten, wußten die Träger der gemeinwirtschaftlichen Belastungen bei der fehlenden Markttransparenz gar nicht, daß und in welchem Umfang sie zu dieser Mehrbelastung herangezogen wurden.

c) Die Befürworter fordern die Schadloshaltung der Bundesbahn mit der Begründung, eine klare Linie zu ziehen zwischen den Aufgaben der Bundesbahn als Betriebsverwaltung und den Obliegenheiten des Staates als Hoheitsverwaltung und als Träger der Staatspolitik. Durch diese klare Trennung soll künftighin die zu einem echten Wettbewerbsunternehmen umgestaltete Bundesbahn, die ihren Aufwand selbst zu verdienen hat, für ihr Handeln auch tatsächlich verantwortlich gemacht werden können. Eine solche saubere Trennung zwischen diesen beiden Aufgabenbereichen kann nur begrüßt werden. Zur Erreichung dieses Zieles ist aber die Schadloshaltung nicht notwendig.

⁵⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 50.

d) Es müssen die Auswirkungen solcher staatlicher Entschädigungen an die Bundesbahn auf die anderen Verkehrsträger beachtet werden. Durch die staatlichen, den eigenwirtschaftlichen Interessen zuwiderlaufenden Auflagen an die Bundesbahn beeinflusst der Staat zwangsläufig die Handlungsweise der privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsträger, wenn sich diese Auflagen auf Verkehrsbereiche erstrecken, die in dem ökonomischen Einflußgebiet der anderen Verkehrsträger liegen. Bei solchen Auflagen zwingen die Gesetze des Marktes die anderen Verkehrsträger, den der Eisenbahn vom Staat auferlegten Tarifen zu folgen. Die eigenwirtschaftlichen Interessen der Mitkonkurrenten auf dem Verkehrsmarkt werden dann in der gleichen Weise und mit der gleichen Wirkung betroffen wie bei der Eisenbahn, der solche Auflagen gemacht werden. Hier wie dort wird die Ertragslage gemindert und damit die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. Deshalb kann es keine *bezahlte Gemeinwirtschaftlichkeit* nur für *einen Verkehrsträger* geben. Es würden neue Kostenverzerrungen und Wettbewerbsverfälschungen auftreten, die wieder die angestrebte ökonomisch zweckmäßige Ordnung des Verkehrs in Frage stellen würden.

3. Schadloshaltung aller Verkehrsträger kein praktischer Weg

a) Geht man diesen Weg der Schadloshaltung für staatliche Auflagen, dann muß gleiches Recht für alle Verkehrsträger gelten. Es wäre ein Widerspruch, wenn man die allseitig geforderte Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, die Beseitigung von Kostenverzerrungen und Wettbewerbsverfälschungen wieder dadurch unmöglich machen würde, daß man über eine einseitige Schadloshaltung nur des staatlichen Verkehrsträgers neue und je nach dem Ausmaß dieser Schadloshaltung gar nicht übersehbare Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern in den Wettbewerbsbereichen einführen würde. Damit würde zugleich auch der von der Regierung immer wieder proklamierten Sicherung des Leistungswettbewerbs zuwidergehandelt.

Die empfohlene Schadloshaltung kann nur in den Fällen als ein taugliches Mittel, die Bundesbahn von einseitigen, unzumutbaren Belastungen zu befreien, angesehen werden, wo es sich um Verkehrsleistungen und Verkehrsdienste handelt, die die Bundesbahn außerhalb jeglichen Wettbewerbs durch andere Verkehrsträger durchführt. Nur in diesem Falle wird bei einer *„bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit“* die Verkehrsordnung nicht gestört und treten keine Benachteiligungen anderer Verkehrsträger ein. Bei dem allseitigen und umfassenden Wettbewerb im Verkehr dürfte es sich hier aber um die seltene Ausnahme handeln. Gegen eine auf solche Ausnahmefälle beschränkte Schadloshaltung der Bundesbahn sind unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten keine Einwendungen zu erheben.

b) Daß in allen übrigen Fällen für alle Verkehrsträger das gleiche Recht auf Schadloshaltung gelten muß, hat am klarsten der BDI ausgesprochen. Soweit auch in Zukunft die Tarifpolitik in den Dienst verkehrsfremder Aufgaben gestellt werde, dürfe durch die Tarifaufgaben der Wettbewerb nicht verfälscht werden⁶⁰⁾. Hier wird der Gedanke der *„bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit“* auch am konsequentesten abgehandelt. Es heißt in der Denkschrift des BDI:

„Um die Eigenwirtschaftlichkeit der betroffenen Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, ist es notwendig, ihnen Entschädigungsansprüche für die aus der Aufrechterhaltung unwirt-

⁶⁰⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 53, 54.

schaftlicher Betriebsdienste erwachsenden Verluste einzuräumen. Bevor sich der Staat zu Auflagen entschließt, sollte eingehend geprüft werden, ob nicht das private Verkehrsgewerbe die anstehenden Aufgaben erfüllen kann. Zu diesem Zweck sollten die fraglichen Dienste, Strecken oder Leistungen öffentlich ausgeschrieben werden“⁶¹⁾.

Hier wird ganz folgerichtig gefordert, daß der Staat seine *„gemeinwirtschaftlichen Leistungen“* so billig wie möglich einkaufen muß, damit die Entschädigungen so niedrig wie möglich gehalten werden können. Derartige Entschädigungen sind dann — wie an anderer Stelle vom BDI ausgeführt⁶²⁾ — keine Subventionen an die betreffenden Verkehrsträger, die den Wettbewerb verfälschen, sondern sie sind zu den echten Erträgen zu rechnen. Praktisch heißt dies, daß in diesen Fällen die betreffenden Verkehrsträger das Entgelt für ihre Dienstleistungen statt von einer Stelle von zwei Stellen bezahlt bekommen, zu einem Teil von den subventionierten Verkehrsnutzern und den Subventionsanteil vom Staat oder einer dritten Stelle, die als zahlungspflichtig erklärt wird.

4. Wettbewerbsneutrale Frachthilfen — offene Subventionen ohne Einschaltung der Verkehrsträger

Damit stellt sich dann aber die Frage nach der Zweckmäßigkeit dieses Weges. Praktisch werden dann die Verkehrsträger nur noch als eine Art Verrechnungsstelle für die *„bezahlte Gemeinwirtschaftlichkeit“* gebraucht. Wenn schon der Staat oder die fordernde dritte Stelle die Kosten der in Rede stehenden Auflagen zu tragen haben, weshalb soll man dann noch den komplizierten Umweg über die Verkehrsträger wählen. Weshalb soll man dann noch eine neue Institution schaffen und eine unabhängige Sachverständigenkommission berufen, die sich mit den immer umstritten bleibenden Fragen befassen müßte, wie die finanziellen Nachteile nachgewiesen werden sollen, ob die Eigenwirtschaftlichkeit gefährdet und welche Ausgleichszahlung berechtigt ist, welche Kosten durch die Auflagen entstehen, ob bei beantragten, vom Staat aber abgelehnten Tarifsenkungen die speziellen Kosten gedeckt sind, wie der entgangene Gewinn berechnet werden kann.

Bei der geänderten Marktlage, die der zwingende Anlaß zur Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung ist, ist diese Schadloshaltung kein geeigneter Weg zur Sicherung der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger. In der gegebenen Lage ist ohne Zweifel die *offene Subvention* an die zu begünstigenden Verkehrsnutzer, an die zu subventionierenden Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete über direkt an sie zu zahlende Frachthilfe einer Subventionierung über Verkehrstarife vorzuziehen.

Die Verkehrsträger erhalten dann die Frachten, die ihnen zustehen, und die zu begünstigenden Verkehrsnutzer die Frachthilfe, die sie benötigen, und zwar in einer Form, die den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gar nicht berührt und alle Wettbewerbsverfälschungen vermeidet.

Wenn man allgemein zugeben muß, daß die Eisenbahn in der geänderten Verkehrssituation nur noch in einem geringeren Maße ein taugliches Instrument für einen internen volkswirtschaftlich erwünschten Verkehrslastenausgleich ist, dann soll man

⁶¹⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 55.

⁶²⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 23.

nicht aus „alter Gewohnheit“ einen reinen Methodendogmatismus betreiben, sondern – soweit man nicht ganz auf verkehrspolitische Mittel verzichten will – das nunmehr geeignete Mittel zur Erreichung der allgemeinen staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen wählen: die wettbewerbs-neutral gestaltete unmittelbare Frachthilfe an die zu begünstigenden Verkehrsnachfrager.

Auf diese Weise werden alle Wettbewerbsverfälschungen und Störungen in der ökonomischen Ordnung des Verkehrs durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung ausgeschaltet.

Vermögens-, Kostenstruktur und Kalkulation der Straßen-Transportunternehmen in den USA

VON DDR. JOSEPH WARTHA, INNSBRUCK

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße ist jenseits des Atlantischen Ozeans zweifellos in ein Stadium getreten, in welchem sich das Schicksal dieser beiden Verkehrsträger zu Lande entscheiden wird. Der Straßengütertransport, die sogenannte Trucking Industry, konnte dem traditionellen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, Stück um Stück seiner einstigen Vormachtstellung entreißen. Verzweifelt, aber vergeblich, kämpft die Schiene um das frachtintensive Stückgut, aber selbst das Massengut ist seit dem Aufkommen der Leitungen keineswegs mehr die sichere Domäne der Eisenbahn wie einst¹⁾. Der Kampf ist ungleich. Zwar steht allein hinter den 344 sogenannten Firstclass Railroads eine Kapitalkraft von über 15 Milliarden Dollar²⁾. Aber dieses Kapital ist, wie die Bilanz (S. 151) zeigt, zu vier Fünfteln in unveräußerlichen Anlagen investiert, denen außerhalb des Betriebes nicht viel mehr als Schrottwert zukommt. Die Konkurrenz hingegen setzt sich, neben einigen Großbetrieben, aus einer bedeutenden Zahl von Klein- und Kleinstbetrieben (Familienunternehmen) zusammen, die mit ihren wenigen Trucks und Trailern das Äußerste an Anpassungsfähigkeit an den wechselnden Beschäftigungsgrad darstellen. Es ist der seit *Schmalenbach*³⁾ zum Gemeingut des betriebswirtschaftlichen Denkens gewordene Gegensatz zwischen fixen und variablen Kosten, der Aufwandsstruktur und Ertragslage der beiden Konkurrenten bestimmt und damit – ceteris paribus – ihr Schicksal vorzeichnet.

Es scheint, daß das Problem Schiene/Straße bisher vornehmlich von der wirtschaftspolitischen Seite her betrachtet worden ist und daß daher seine Lösung von ebenderselben Seite erwartet wird. Es mag daher angebracht sein, an Hand von Kostenuntersuchungen und Kostenvergleichen das Problem von innen her aufzurollen. Kein Land eignet sich aber besser für dieses Vorhaben als die USA, einerseits weil auf beiden Seiten Betriebe der Privatwirtschaft stehen und daher die Stilelemente des betrieblichen Aufbaues, der Kostenstruktur wie des Wettbewerbes reiner ausgeprägt sind als in Europa, andererseits weil gesamtstaatliche Bestimmungen die beiden Konkurrenten zu einer sehr differenzierten, einheitlichen Rechnungslegung anhalten, die – der Öffentlichkeit durch Publikationen der Interstate Commerce Commission zugänglich gemacht – eine Einschau in die innerbetrieblichen Verhältnisse des Transportwesens gestatten wie in keinem anderen Lande⁴⁾.

Zunächst soll nun versucht werden, ausgehend von einer knappen Analyse einer großen Gruppe von Straßentransportbetrieben, über die Vermögens- und Kapitalstruktur dieses

¹⁾ Wenn sich die Versuche, Kohle durch Leitungen zu befördern, als wirtschaftlich erweisen sollten, wäre die Eisenbahn in ihren letzten Bastionen bedroht.

²⁾ Nettoinvestitionen 1956 = 27.012,5 Mill. \$; Trends in Railroad Operations. Ass. of American Railroads, Washington, D. C., 1957.

³⁾ *Schmalenbach, E.*, Kostenrechnung und Preispolitik, 1956.

⁴⁾ *Wartha, J.*, Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in USA, Verkehr, Wien, 1960, S. 1753 ff.