

HANS TELJE

Marktwirtschaft oder Verkehrsoligopol?

Die Ordnung des Binnenverkehrs spielt in der wirtschaftspolitischen Diskussion seit langem eine wichtige Rolle. Das große und schwierige Problem ist, ob und inwieweit sich auf verkehrspolitischem Gebiet marktwirtschaftliche Grundsätze verwirklichen lassen. Das System der sozialen Marktwirtschaft geht von der institutionellen Sicherung des Wettbewerbs als primärem Koordinationsprinzip aus. „Ihr Sinn ist es, Wettbewerbsbeschränkungen unmöglich zu machen, Monopole, Oligopole und Kartelle unter Kontrolle zu nehmen und dadurch den Wettbewerb zu größter Wirksamkeit im Interesse des Verbrauchers zu bringen¹⁾“. Aufgefaßt als ein Programm für die Zukunft der deutschen Wirtschaftspolitik verlangt sie, „die noch gebundenen Bereiche bei Wahrung sozialer Gesichtspunkte voll in die Marktwirtschaft einzugliedern“²⁾.

Wilhelm Röpke hat die Frage einer wirtschaftsgerechten Abstimmung von Schiene und Straße, als Hauptproblem der Verkehrspolitik, unter dem Gesichtspunkt einer marktwirtschaftlichen Ordnung ausführlich behandelt³⁾. Er verlangt, daß jede Diskussion über den Verkehr vom Prinzip der Verkehrsfreiheit ausgehen muß. Im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrssystems müsse von der Eisenbahn Terrain an den Straßengüterverkehr abgetreten werden. Wesentlich durch das Mittel des Wettbewerbs sollen Straßen- und Eisenbahnverkehr gemäß der „natürlichen“ Arbeitsteilung aufeinander abgestimmt werden. „Eine Verminderung der Ausnutzung der bestehenden Eisenbahnkapazität muß dabei wie überall sonst im Wirtschaftsleben in Kauf genommen werden, wo Strukturänderungen die Voraussetzungen der ursprünglichen Investitionen verschoben haben.“

Ähnliche „liberale“ Gedanken entwickelt *Fritz Ottel*⁴⁾. Beide Autoren zeichnen sich durch eine Fülle origineller Gedanken aus, die schwerlich in das Gebäude der Verkehrs-

1) Alfred Müller-Armack, Soziale Marktwirtschaft, Handbuch der Sozialwissenschaften, 1954, Seite 390 ff.

2) Müller-Armack, a.a.O.

3) Wilhelm Röpke, Die Abstimmung von Schiene und Straße, Der Volkswirt, 8. Jahrg. Nr. 18 vom 1. 5. 1954, S. 9 ff.

4) Fritz Ottel: Wettbewerb Schiene — Straße im Güterverkehr. WUW-Schriftenreihe, Heft 1, Düsseldorf 1955, 36 S.

Wissenschaft einzubauen sind. Eine theoretische Fundierung der Ottelschen Auffassungen ist überhaupt nicht zu finden. Er ignoriert einfach die bisherigen Ergebnisse verkehrswissenschaftlichen Denkens. Die wesentlichen Forschungsergebnisse dieser Disziplin — besonders die von Pirath⁵⁾ — werden einfach umgangen, weil sie in sein System nicht hineinpassen. Diese Tatsache allein wäre noch kein Gegenargument. Zwar wäre eine Erörterung dieser sonderbaren verkehrspolitischen Konzeption mit dem Hinweis auf die ausgezeichnete Entgegnung Predöhls auf den Röpke-Artikel⁶⁾ abzutun, wenn nicht ein gewisser Reiz gegeben wäre, an Hand dieser aus dem Gedankengebäude der Marktwirtschaft hergeleiteten verkehrspolitischen Konzeption nachzuweisen, daß das theoretische Gebilde der Marktwirtschaft in sich nicht geschlossen ist.

Die Bedeutung des Verkehrswesens liegt nicht vornehmlich in seinem fast zehnprozentigen Anteil bei der Entstehung des Sozialprodukts, sondern darin, daß es einen wesentlichen Teil des Datenkranzes für die Entstehung des gesamten Sozialproduktes bildet⁷⁾. Daraus folgt, daß das Ziel aller Wirtschafts- und Verkehrspolitik in einer fortwährenden Senkung des relativen Anteils des Sektors Verkehr bei der Entstehung des Sozialproduktes bestehen muß, trotz ständiger marktgerechter Verbesserung der Verkehrsbedienung. Zwischen beiden Forderungen herrscht eine unabdingbare Interdependenz, was von vielen Verkehrspolitikern (Ottel, Rademacher, Müller-Herrmann) übersehen wird.

Zwei Fragen, die Ottel in genau gegensätzlicher Weise zu lösen beabsichtigt, seien hier ausführlich behandelt: Der Werkverkehr und die Problematik eines Wettbewerbs im Verkehrswesen überhaupt.

Die Zahl der „Geschichtsmathematiker“, die das Problem des Lastkraftwagens im allgemeinen und des Werkverkehrs im besonderen durch die Gleichung: Die Postkutsche verhält sich zur Eisenbahn im 19. Jahrhundert wie die Eisenbahn des 20. Jahrhunderts zum Lastkraftwagen, selbstsicher zu lösen versuchen, ist beträchtlich. Ein Großteil unserer Verkehrspolitiker besitzt weder Klarheit über die wirtschaftliche Bedeutung und Eigenart der Eisenbahnen noch über den Inhalt des Begriffes „Technischer Fortschritt“.

Die Umwandlung der merkantilen Wirtschaftsstruktur durch das Aufkommen der Eisenbahnen, ermöglicht durch die Erfindung des Stahlspurkranzrades, beruht auf sechs Momenten, die durch ihr *gleichzeitiges* Wirksamwerden das Maß der ökonomischen Wirkungen des neuen Transportmittels in bezug auf das Pferdefuhrwerk bestimmten: 1. die absolut beachtliche Verbilligung der Transportleistung, 2. die Verminderung der Zeitdauer bei der Ortsveränderung, 3. die Ausdehnungsfähigkeit der Verkehrsleistungen, 4. deren regelmäßiger und zeitgerechter Vollzug, 5. die Sicherheit, 6. die Beschaffenheit des Transportmittels und sein Einfluß auf die Transportobjekte⁸⁾. Nur weil beim Aufkommen der Eisenbahn diese Momente ausnahmslos und gleichzeitig wirksam wurden, vermochte sie die Postkutsche und den Pferdewagen in kurzer Zeit in den von ihr bedienten Verkehrsrelationen restlos zu ersetzen (Substitution).

Sowohl der Straßenverkehr im allgemeinen wie der Fernlastverkehr im besonderen vermag anerkanntermaßen nicht, die für eine Substitution des Schienenverkehrs notwendige Kraft zu entfalten. Jede weitere Erörterung des Verkehrsproblems hat mit diesem Gesetz zu operieren, das von der Frage nach der ökonomisch rationalen Zweckmäßigkeit der Unterhaltung von zwei komplementären Verkehrssystemen ausgeht.

5) Carl Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage 1949.

6) Andreas Predöhl: Marktwirtschaft im Verkehr, Der Volkswirt, 8. Jahrgang, Nr. 28, vom 10. 7. 1954. Vgl. auch: Kurze, Die Abstimmung von Straße und Schiene. Eine Antwort des Pressereferenten der Deutschen Bundesbahn, Der Volkswirt, S. Jhrg., Nr. 26, vom 26. 6. 1954, sowie Rogmann, Verkehrsform und Ausgleichsprinzip. Die Bundesbahn, 28. Jhrg. 1954, S. 683 ff.

7) Alfons Schmitt: Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1951, S. 275.

8) Erwin v. Beckerath: Wandlungen der Wirtschaft im Zeitalter der Eisenbahnen, in: Emil Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., 3. Bd., 1922, S. 536.

Die Eisenbahnen sind kein Produkt der industriellen Arbeitsteilung, sondern deren Voraussetzung. Der langfristige binnenwirtschaftliche Aufschwung industrieller Großräume — man verschließe hier nicht die Augen vor dem wirtschaftlichen Aufschwung der UdSSR in den letzten 35 Jahren und dem Einfluß der dortigen (technisch nicht besonders qualifizierten) Eisenbahnen im „Zeitalter des Lastkraftwagens“ — basiert auf dem Vorhandensein von Eisenbahnen (auch in den USA) sowie der wirtschaftsorganisatorischen Verfeinerung der volks- und betriebswirtschaftlichen Arbeitsteilung, unter Ausnutzung der dem jeweiligen technischen Stand entsprechenden Möglichkeiten der Massenproduktion. Dieses Phänomen schuf die ökonomische Grundlage für die ständige langfristige Erhöhung des Volkseinkommens und des Lebensstandards der industriellen Bevölkerung. Der Einfluß der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf die Zuwachsquote des Sozialproduktes verringerte sich zwar kaum im absoluten, jedoch wesentlich im relativen.

Das Vorhandensein eines relativ beachtlichen Werkfernverkehrs widerspricht rein theoretisch dem Prinzip und somit praktisch dem Rationalprinzip der Arbeitsteilung. Die von Ottel erwähnten Vorzüge des Werkfernverkehrs, aus denen er dessen wirtschaftliche Notwendigkeit herzuleiten versucht, dürften umstritten sein. Es gibt einen beachtlichen Werkfernverkehr, der gar nicht an einen Haus-Haus-Verkehr denkt, sondern auf seinen regelmäßigen Kursen längs der großen Eisenbahnverbindungen die Güterabfertigungen der Bundesbahn als Auslieferungslager benutzt und den Weitertransport „auf das flache Land“ (das, nach Ottel, ohne jedes staatliche Zutun erst in den letzten Jahren durch den Motor weitgehend erschlossen wurde) den bereits im 19. Jahrhundert gebauten Nebenbahnen überläßt. Die vielbeklagte Rentabilität dieser Bahnverbindungen sähe ganz anders aus, wenn sie Zu- oder Ablaufstrecken für weiterzutransportierende Sendungen wären⁹⁾. Die Bundesbahn sollte einmal den sie unangenehm bedrängenden Werkfernverkehr unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität ihrer Nebenbahnen untersuchen!

Nur ein Argument Otteis für den Werkfernverkehr ist stichhaltig: das der kürzeren Beförderungsdauer, obwohl — im Gegensatz zu seiner Meinung — Frischfische vorwiegend mit der Bahn befördert werden! Ob diese Präferenz in der Regel so entscheidend ist — Ottel nennt Kapitalersparnisgründe durch schnellere Verkehrsbedienung —, muß bezweifelt werden. Jedes einigermaßen organisatorisch gutgeleitete Unternehmen wird immer mit einem gewissen Lagervorrat disponieren und nicht von der Hand in den Mund leben. Daß manche Sendung gar nicht so zeitig gebraucht wird, wie die Bahn sie anrollt, geht aus der unverantwortlichen Verlängerung der Umlaufzeiten der Güterwagen der Deutschen Bundesbahn seitens der Ver- und Entlader hervor.

Selbst in den Verkehrsrelationen, in denen gegenwärtig der Werk- und auch der gewerbliche Fernverkehr Haus-zu-Haus-Präferenzen aufzuweisen haben, ist vom Gesichtspunkt einer wirtschaftlich tragbaren Bedienung im gebrochenen Verkehr (Straße — Schiene — Straße) noch lange nicht das letzte Wort gesprochen. Auf diesem Gebiet gewinnt die Eisenbahn immer mehr an Boden¹⁰⁾. Bereits im Jahre 1951 liefen 60 vH der tonnenmäßigen Menge aller Eisenbahnsendungen im Haus-Haus-Verkehr über Anschlußgleise. Im Ruhrgebiet waren es sogar 90 vH¹¹⁾. In diesen Zahlen sind der Zustellverkehr mit Straßenrollern und der Behälterverkehr nicht einbegriffen.

In klaren, deutlichen Worten tritt Ottel für die Freiheit der Verkehrschspositionen der Unternehmer ein. Das ist, marktwirtschaftlich betrachtet — von der Forderung aus gesehen —, richtig. Unverständlich ist aber sein Schluß, daß durch eine Aufgabenvertei-

9) Vgl. dazu: Carl Pirath: Die Verkehrsteilung von Schiene und Straße in landwirtschaftlichen Gebieten und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung. 1954. (Eine empirische Untersuchung verschiedener Nebenbahnen und die Möglichkeit eines Straßenersatzverkehrs.)

10) Vgl. dazu Wolfgang Bode: Technische Möglichkeiten des Haus-Haus-Verkehrs, Die Bundesbahn, 29. Jhrg., S. 735 ff.

11) Völker Henning: Der Verkehr in der Landes- und Ortsplanung, Die Bundesbahn, 25. Jhrg. 1951, S. 660.

lung im Bereich des Verkehrswesens Verschwendung hervorgerufen werde. Otteis „wirtschaftsgerechtes und rationales“ Ziel der Verkehrspolitik sieht drei Träger des Verkehrs vor (und den Ausbau zweier Verkehrssysteme, was er leider zu erwähnen vergißt). Neben dem vom Produzenten betriebenen Werkverkehr und der Bereitstellung eines „unter allen Umständen zur Verfügung stehenden Verkehrsnetzes allgemeiner Art, wie es durch die Eisenbahnen . . . repräsentiert wird“, das seine Leistungen zu feststehenden Bedingungen bereitstellt¹²⁾, soll eine neue Form der Verkehrsbeziehungen geschaffen werden, die des Frachten-Börsen-Geschäftes. Hier sollen Transportpreise „ausgehandelt“ werden. Die Zustände, die sich auf ähnlichen Verkehrsmärkten entwickelten, gehen aus der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen besonders deutlich hervor. Der Erfolg waren wirtschaftlicher Bankrott, Skandale und alle sonstigen Begleiterscheinungen des sooft gepriesenen „Freien Marktes“, was die US-Regierung schon 1887 veranlaßte, die Verkehrsverhältnisse durch den Interstate Commerce Akt zu ordnen. Die Erfahrungen im Lande des free-enterprise mit diesem „Dirigismus“ sind sehr befriedigend.

Nun zu der Frage der wirtschaftspolitischen Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien im Verkehrssektor:

Eine annähernd unbegrenzte Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird es niemals geben. Sie scheitert an den technischen Daten. Im Handel mag man eine atomistische Konkurrenz anstreben. Im Verkehrswesen ist das — wie bei der Urproduktion — unmöglich. Die Verkehrsmittel sind an ihre eigenen Verkehrssysteme (Netze) gebunden. Diese haben eins gemeinsam: ungeheure Anlagekosten, die langfristig zu finanzieren sind.

Dem Staat als Unterhaltsträger der Kanäle, Eisenbahnen und Straßen wird heute von verschiedenen Seiten vorgeworfen, daß er es versäumt habe, die Straßen der steigenden Verkehrskapazität und der technischen Entwicklung der Motorfahrzeuge anzupassen. Ebenso berechtigt wäre der Vorwurf, daß er seit 1914 auch die Eisenbahnen recht stiefmütterlich behandelt hat. Das verkehrspolitische Versäumnis macht sich beim Straßenverkehr stärker bemerkbar, weil hier die Fahrzeuge dem neuesten Stand der Technik entsprechen, die Verbesserung des Fahrweges aber zurückgeblieben ist. Bei der Eisenbahn sind Fahrweg und Anlagen im großen und ganzen hoffnungslos veraltet.

Der entscheidende Fehler bei vielen Beurteilungen der gegenwärtigen Situation liegt darin, daß man den jetzigen Stand des Eisenbahnverkehrs mit dem des Straßenverkehrs vergleicht. Richtiger wäre es, die *technischen Möglichkeiten* beider Systeme auf ihren volkswirtschaftlichen Wert hin zu prüfen. Die Deutsche Verkehrsausstellung in München zeigte die ihrer praktischen Verwendung harrenden eisenbahntechnischen Neuerungen¹³⁾. Die Bundesbahn selbst hat durch ihren Ausstellungsstand ihre technische Rückständigkeit demonstriert. Die Kraftfahrzeugindustrie konnte auf keine vergleichbaren technischen Fortschritte verweisen, die in absehbarer Zukunft wesentliche Verbesserungen des Straßenverkehrs erwarten ließen. Auf Grund des jahrzehntelangen Raubbaus an der Eisenbahn ist die Deutsche Bundesbahn heute aber zu arm, um sparsam sein zu können. Die Möglichkeiten zu weitgehenden Rationalisierungen sind leider noch nicht genutzt worden, weil man immer wieder vor den einmaligen, allerdings recht umfangreichen Investitionen zurückschreckte. Nunmehr steht die Frage an, ob es sinnvoll ist, der Eisenbahn größere Investitionsmittel zu verschaffen. Die Bahn, ohne die es einfach nicht geht, soll zwar das Rückgrat des Verkehrs bleiben, doch bezweifelt man die volle Verwertbarkeit des investierten Kapitals. Es ist deshalb zu untersuchen, wie sich der gleichzeitige umfassende Aus-tau des Straßenverkehrs- und des Eisenbahnsystems volkswirtschaftlich auswirkt.

12).Ottel a.a.O., S. 31 f.

13) Vgl. dazu: Die Bundesbahn, 27. Jhrg., Heft 13/14, August 1953, S. 559—603.

MARKTWIRTSCHAFT ODER VERKEHRSOLIGOPOL?

Es ist — nach *Blum*¹⁴⁾ — innerhalb einer Volkswirtschaft sinnvoll, nur ein Verkehrssystem bis zur „Vollkommenheit“ auszubauen. Den „vollkommenen“ Ausbau eines jeden Verkehrssystems bezeichnet Blum als unverantwortliche Verschwendung, als Verkehrsluxus. „Maßhalten und abwägen ist also dringend erforderlich; denn selbst das reichste Land ist nicht in der Lage, ein ‚vollkommenes‘ Eisenbahnnetz, ein ‚vollkommenes‘ Binnenwasserstraßennetz und ein ‚vollkommenes‘ Autobahnnetz zu schaffen. Den entsprechenden, meist leidenschaftlich und überheblich vorgebrachten Forderungen muß um so fester und sachlicher entgegengetreten werden, als die Propaganda meist gar nicht für alle Verkehrsmittel, sondern nur einseitig für ein Verkehrsmittel eintritt, für dieses aber nicht etwa nur den ‚vollkommenen‘ sondern einen übertrieben großartigen Ausbau fordert, und zwar auch auf die Gefahr hin, daß dann der notwendige Ausbau der anderen — unter Umständen sogar wichtigeren — Verkehrsmittel vernachlässigt werden muß, da ja die insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel immer beschränkt sein werden“¹⁵⁾. Damit ist die Situation des Streites um Verkehrsinvestitionen umrissen. Obwohl man durch die Feststellung, daß die Bundesbahn Rückgrat des Verkehrs bleiben soll, zugibt, daß bei den unbedingt notwendigen Investitionen der Bahn nicht ein Schienennagel eingespart werden kann, werden deren Minderauslastung und ein erheblicher Ausbau des Straßenverkehrssystems gefordert.

Unter welchen Gesichtspunkten käme der Eisenbahn in Deutschland die Rolle des „vollkommenen“ Systems zu? Es steht fest, daß kein Landverkehrsmittel bei den von der modernen Wirtschaft verlangten Transportgeschwindigkeiten einen auch nur annähernd so günstigen Reibungswert (und davon hängen primär die Fortbewegungskosten ab) aufzuweisen hat wie die Eisenbahn. Die Selbstkostenvorteile eines jeden Verkehrsmittels können deshalb objektiv nur mit verkehrstechnischen Maßstäben ermittelt werden¹⁶⁾. Unter diesen Aspekten kann die Eisenbahn auf folgende, die Selbstkostenrechnung positiv beeinflussende Faktoren verweisen: minimaler Transportenergieaufwand durch die geringe Reibung zwischen Stahlrad und Stahlschiene; minimale Federreibung, durch die glatte Fahrbahn bedingt; wenig Energieverluste durch verlorene Steigungen; Minimierung des Luftwiderstandes durch Kupplung der Wagen zu Zugeinheiten; Ausspannung der Antriebsmaschinen (Lokomotiven) während der Be- und Entladungszeit. Dadurch kann in Verbindung mit einer hinreichenden Betriebsorganisation die im Verkehrssystem zu investierende Maschinenkapazität relativ gering gehalten werden. Weiterhin zeichnet sich die spurgebundene Schienenbahn durch den geringen Personalbedarf zur Beförderung der in Nettotonnen pro km zu messenden Fracht aus. Gesamtwirtschaftlich dürfte für die Bahn weiterhin positiv ins Gewicht fallen, daß eine nur zweispurige Autobahn die 2,5fache, eine gute Landstraße die 1,2- bis 1,6fache Planungsbreite einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke beansprucht. Bei voller Ausnutzung können aber auf einem Eisenbahngleis viermal soviel Gütertonnen gefahren werden wie in derselben Zeit auf einer Autospur, wenn dort nur Lastwagen, in gleicher Geschwindigkeit auf einanderfolgend, verkehren würden¹⁷⁾. Da das bei einer individuellen Verkehrsbedienung nicht der Fall sein kann, stellt sich das Leistungsverhältnis für den Straßentransport noch ungünstiger.

Es mag äußerst schwierig sein, eine gerechte Zurechnungsformel für die Belastung der Straßenverkehrsteilnehmer zu finden. Wie jedes Steuergesetz, wird auch ein Gesetz über die Kosten der Straßenunterhaltung, das die Deckung der Zins-, Bau- und Reparaturkosten umfaßt, eine Reihe von unbeabsichtigten Härten und Ungerechtigkeiten enthalten. Es ist aber unverantwortlich, deswegen zu sagen, daß die entsprechenden Gesetzesvorlagen der Bundesregierung „an Stelle des Grundsatzes der freien wirtschaftlichen Betätigung die Zwangswirtschaft und Ausbeutung des Verkehrswesens als eines

14) Otto Blum: Raumordnung und Verkehr, Die Bundesbahn, 25. Jhrg., S. 505 ff.

15) Blum a.a.O., S. 508.

16) Vgl. Ewald Graßmann: Ist die Eisenbahn veraltet?, Die Bundesbahn, 27. Jhrg., S. 454 ff.

17) Graßmann, Die Verantwortung der Technik, Die Bundesbahn, 28. Jhrg., S. 91.

Regals oder staatlichen Vorbehaltsrechtes im mittelalterlichen oder merkantilistischen Sinne setzen“¹⁸⁾. Im wirtschaftlichen Endergebnis sieht Ottel die angeblich zum Zwecke der Sanierung der Bundesbahn erwogene Belastung des Straßenverkehrs als die Einräumung eines Wegezollrechtes dem die Bundesbahn repräsentierenden Personenkreis gegenüber an. Diese Behauptung eines Marktwirtschaftlers, der zugestehen müßte, daß der ständig steigende Kraftverkehr progressive Straßenkosten, sowohl direkte wie auch indirekte (Problem der innerstädtischen Verkehrsplanung¹⁹⁾), verursacht, läßt einen Sprecher von Interessenten im Mantel der Wissenschaft vermuten!

Rein technisch erfordert also die Beförderung von Gütern auf der Schiene gesamtwirtschaftlich den geringsten Aufwand an Produktionsfaktoren. Das wird auch in absehbarer Zukunft so sein. Auf die Diskrepanz zwischen den technischen Möglichkeiten und der Realität wurde bereits hingewiesen. Die bei einem ex post-Vergleich benutzten Daten sind jedoch äußerst variabel, so daß bei allen verkehrspolitischen Planungen ausschließlich ein Vergleich der technischen Gegebenheiten zu berücksichtigen ist.

Öffentliche Verkehrsinvestitionen sind meistens langfristig. Ihre wirtschaftlichen Wirkungen (Rationalisierungsgewinne) verteilen sich auf große Zeiträume (z. B. bei der Elektrifizierung der Bahn). Bei der Bahn sind sie erfaßbar, beim Straßenverkehr im einzelnen nicht. Solange Investitionsmöglichkeiten in Wirtschaftszweigen mit einem schnelleren Kapitalumschlag vorhanden sind, sollten die Kapitalien, auf ein sich möglichst rasch steigendes Sozialprodukt hinzielend, für langfristige Investitionen äußerst sorgsam vergeben werden. Auf einen optimalen Steigerungsgrad des Lebensstandards der Bevölkerung bezogen heißt das, dem Verkehrswesen nur die unbedingt notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Ein Verkehrsluxus beeinträchtigt die Verbesserung der Lebenshaltung eines Volkes viel mehr als die Verschwendung von Produktionsfaktoren in irgendeinem anderen Sektor, die Urproduktion ausgenommen. Somit ist jede Verkehrspolitik, die der Entstehung einer Überkapazität im Verkehrswesen nicht entgegentritt, für die Gesamtwirtschaft von Schaden. Gleichzeitiger Ausbau des Schienenverkehrssystems und des Straßenschwerlastfernverkehrs mit dem Ziel, „Wettbewerbsmöglichkeiten“ zu schaffen, rangiert deshalb unter den nicht notwendigen Investitionen. Schon die Tatsache, daß ein „vollkommener“ frostsicherer Ausbau des westdeutschen Straßennetzes doppelt soviel kosten würde wie eine nagelneue Bundesbahn bzw. der Abbruch des alten und der Neubau eines modernen Schienenverkehrsapparates, sollte die volkswirtschaftliche „Sinnlosigkeit“ (Blum) solcher Pläne erkennen lassen. Aus diesen Überlegungen ergibt sich, daß ein weiterer Ausbau der Autobahnen nicht so vorrangig ist wie der Aus- oder Umbau des Schienensystems.

Diese Feststellung klingt revolutionär! Wären wir bereit, daraus die Konsequenzen zu ziehen, könnte die neue, einem Verkehrsoligopol der Bundesbahn entsprechende Marktform des Verkehrswesens — nur im Güterfernverkehr wäre von einem Monopol zu sprechen — die Grundlage für eine mit volkswirtschaftlich minimalsten Kosten arbeitende Verkehrsbedienung angesehen werden. Nur eine diesem Ziel angenäherte Wirklichkeit vermag den von allen Seiten für notwendig erachteten Verkehrsapparat der Bundesbahn jeweils maximal auszulasten und auszubauen im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Zu der Zeit des angenäherten Verkehrsmonopols der Eisenbahnen konnten nicht nur die Tarife laufend gesenkt, die Anlagen der Bahnen erweitert und verbessert werden, an die Länder wurden sogar noch erhebliche Überschüsse abgeführt. Vom Verkehrswesen gingen in jener Zeit starke wirtschaftliche Impulse aus, deren Gewicht durch die Belastung der Eisenbahnen infolge der Kriegverschuldung, der Vernachlässigung seitens des NS-Regimes und der Kriegsfolgen des zweiten Weltkrieges sowie durch das Aufkommen des den Bindungen der Bahn nicht unterworfenen

18) Ottel a.a.O., S. 16.

19) Georg Berkenhoff: Das unabwendbare Verkehrschaos, Die Zeit, 10. November 1955.

Straßengüterverkehrs²⁰⁾ beachtlich verringert wurde. Im Verkehrswesen ist der Durchbruch zu freierer Gestaltung also keineswegs wichtiger als in anderen Wirtschaftszweigen, wie Ottel behauptet²¹⁾. Seine These: „Zwang im Verkehr bedeutet daher Zwang für die ganze Wirtschaft“, ist nicht stichhaltig.

Im Verkehrswesen versagt der Preismechanismus. Selbst Röpke fordert deshalb für den Straßengüterverkehr einen verbindlichen und marktgerechten *Gesamttarif*. Das ist beachtenswert; denn damit wird zugestanden, daß es im Verkehrswesen auf Grund des hohen Anteils der langfristig festgelegten Kapitalien (Verringerung der Reaktionsgeschwindigkeit) keine markt- und kostengerechten Preise (Grenzpreise) geben kann. Tarife sind Preise, die monopolistisch bzw. oligopolistisch fixiert sind. Diese Art von Monopolpreisen weichen erheblich von dem von *Cournot* dargestellten Monopolpreis ab. Der „Tarifpreis“ nähert sich der durchschnittlichen Höhe des Wettbewerbspreises. In Anlehnung an eine Untersuchung von *Hans Ritschl*²²⁾ über „Wirksame und unwirksame Monopole“ sei festgestellt, daß nicht das faktische Vorhandensein eines Monopols wirtschaftshemmend ist — *Schumpeter*²³⁾ behauptet sogar, daß aller wirtschaftlicher Fortschritt durch Monopole erfolgt —, sondern nur der Wille des Monopolisten, seine wirtschaftliche Machtstellung rücksichtslos auszunutzen. Außerdem muß er u. a. in der Lage sein, sein Angebot (bzw. die Nachfrage) gradweise einzuschränken, um als Anbieter einen überhöhten, als Nachfrager einen unter dem Marktpreis liegenden Monopolpreis zu erzielen²⁴⁾. Ein öffentlich kontrolliertes Monopol wird aber eher zu niedrige (Sozialtarife) als zu hohe „Preise“ fordern. Außerdem ist es zweifelhaft, ob die Eisenbahn aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen überhaupt bereit ist, ihr Verkehrsangebot zwecks Erzielung eines generellen Monopolgewinnes einzuschränken, da bei einem geringen Verkehrsaufkommen die Rentabilität (langfristige Kapitalgüter) gefährdet sein kann und somit eine dem technischen Fortschritt entsprechende Erneuerung des Apparates, durch längere Abschreibungsfristen (betriebsproportionale Abschreibung) bedingt, nicht rechtzeitig vorgenommen werden kann. Ob diese Behauptung stimmt, ist schwer festzustellen, solange die Elastizität des Verkehrsaufkommens in bezug auf den Preis nicht genau untersucht ist.

Die deutsche Wirtschaftsstruktur und die technischen Bedingungen des Schienenverkehrs weisen auf die Vorzugswürdigkeit der Eisenbahn als Träger des Güterverkehrs oligopols hin. Dem Straßengüterverkehr käme im Rahmen dieses Oligopols die Aufgabe zu, die über den Schienenweg ungünstig zu erreichenden Räume der Volkswirtschaft zu bedienen. In solchen Gegenden wäre das Straßennetz als Ersatzverkehrsnetz entsprechend auszubauen. Eine ausführliche empirische Untersuchung von *Carl Pirath* über „Die Verkehrsteilung von Schiene und Straße in landwirtschaftlichen Gebieten und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung“ (1954) zeigt, daß der privatwirtschaftlich betriebene Straßengüterverkehr auf Grund seines berechtigten Strebens nach einer Differentialrente derartige Verkehrsrelationen meiden muß und erfahrungsgemäß auch meidet. Differentialrenten wirft in der Regel vorwiegend der Linienverkehr (schiennenparallel) ab. Mit privatwirtschaftlichen Praktiken wird man deshalb eine „natürliche“ Abstimmung von Schiene und Straße niemals erreichen können.

Mit der durch die oligopolistische Verkehrsordnung erzielten Erhöhung des Frachtaufkommens werden automatisch einige berechnete Beanstandungen der Verlagerer fortfallen. Eine höhere Zugfrequenz auf allen Strecken bringt eine geringere Transportdauer mit sich. Die Wartezeit der Güterwagen auf Rangierbahnhöfen wird verkürzt. Nebenstrecken können öfters, eventuell auch mit Eilgüterzügen, bedient werden. Investitionen zur Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs werden sich natürlich erst dann voll aus-

20) Vgl. dazu die Enquete des DITH: Eisenbahn und Kraftwagen, Köln 1930.

21) Ottel a.a.O., S. 35.

22) Gewerkschaftliche Monatshefte, Oktober 1954, S. 577 ff.

23) Kapitalismus, Sozialismus, Demokratie, Bern 1946, S. 146, 161, 165.

24) Ritschl a.a.O., S. 578.

wirken, wenn der gesamte Transportapparat technisch erneuert und den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen angepaßt ist.

Jede von einer monopolistischen Form der Güterverkehrsbedienung seitens des Schienenverkehrsträgers abweichende Lösung des Verkehrsproblems verlangt einen unökonomischen Einsatz von Produktivkräften der Volkswirtschaft für die Bereitstellung von zwei komplementären Verkehrssystemen. Für die Relationen der Binnenschiffahrtskonkurrenz gilt dasselbe. Der Begriff „Technischer Fortschritt“ wird von den Vertretern des Straßenverkehrs vollkommen zu Unrecht für sich in Anspruch genommen. Technischer Fortschritt heißt eine Verbesserung des Verhältnisses zwischen Aufwand und Ertrag, was im angelsächsischen Sprachgebrauch mit „Verbesserung der Produktivität“ bezeichnet wird, die durch Anwendung neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse in der wirtschaftlichen Tätigkeit zu erzielen ist. In der Zukunft werden sich nicht nur den Eisenbahnen selbst unerschöpfliche Quellen der Produktivitätssteigerung bieten, sondern bei einer diesen Möglichkeiten Rechnung tragenden Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der gesamten Volkswirtschaft. Das langfristig festliegende und nur in langen Zeiträumen umzuschlagende Kapital der Verkehrsinvestitionen muß in seiner absoluten Höhe beschränkt und in seiner zu der Höhe des Sozialproduktes bemessenen Relativität ständig gesenkt werden. Die durch diese Investitionspolitik — auf der Maximierung der Auslastung des Schienenverkehrssystems beruhend — frei werdenden Anteile des Sozialproduktes (Investitionsmittel) können der effektiven Verbesserung des Lebensstandards der Bevölkerung zugewiesen werden.

Die Behauptung, daß das Kraftfahrzeug einer höheren wirtschaftlichen und technischen Stufe angehört als die Schienenbahn, ist falsch. Es repräsentiert weder den technischen Fortschritt noch eine Verkehrsbedienungsart höherer Produktivität. Diese Behauptung ist zu beweisen:

„Die Beförderungsleistung der Deutschen Bundesbahn betrug im Jahre 1954 rund 50 000 Millionen Nettotonnenkilometer (die Maßeinheit der Produktionsleistung eines Verkehrsbetriebes), wobei die Leistung im Personenverkehr mit der Annahme eines Gewichtes von 75 kg je Person in Tonnenkilometer umgerechnet wurde. Diese Beförderungsleistung wurde mit einem Personal von rund 485 000 Köpfen bewältigt. Die Beförderungsleistung des gesamten Straßenverkehrs im Bundesgebiet ohne Krafträder wurde für das gleiche Jahr mit rund 29 000 Millionen Nettotonnenkilometern geschätzt, wobei für den Personenverkehr dieselbe Umrechnung nach Gewicht vorgenommen wurde. Die Pkw wurden miterfaßt, obwohl die meisten von ihnen nicht von einem Angestellten, sondern vom Halter selbst gesteuert werden. Aus berufenem Munde erfuhren wir, daß in dieser Zeit 650 000 Beschäftigte im Betrieb und in der Verwaltung des Kraftverkehrs vorhanden waren, ohne den Kraftfahrzeugbau und -vertrieb“. „Man erkennt sofort, daß es um den technischen Fortschritt im volkswirtschaftlichen Sinne, den der Kraftverkehr der Verkehrswirtschaft bringt, sehr schlecht bestellt ist²⁵⁾.“

Die angeführten Werte ergeben einen Index der Arbeitsproduktivität (Eisenbahn = 100) von 43 Einheiten für den Kraftverkehr. Durch die Steigerung der Verkehrsleistungen der Bundesbahn bei gleichzeitiger Personalverminderung dürfte der entsprechende Wert für 1955 noch ungünstiger zu liegen kommen. Würde man die Personen- und Sachschäden, die der Kraftverkehr jährlich verursacht — man spricht von 2 Milliarden DM je Jahr; also würde ein vierjähriger Betrag genügen, um die gesamten Bundesbahnhauptstrecken zu elektrifizieren —, in diese Rechnung mit einbeziehen, wäre eine Verteidigung der ökonomischen Zweckmäßigkeit des Straßengüterverkehrs vollkommen zum Scheitern verurteilt.

Nicht die Wettbewerbssituationen im Verkehrswesen, die notwendigerweise eine Verminderung der Auslastung des Hauptverkehrsträgers Schiene mit sich bringt, vermag den elementaren Bestandteil jeder Wirtschaftspolitik, die Steigerung des Sozialproduktes, zu erfüllen, sondern ein dem Schienenverkehrsträger übertragenes Oligopol. Hier ist der Ansatzpunkt einer werturteilsfreien Verkehrspolitik zu suchen!

25) Graßmann: Der technische Fortschritt, Die Bundesbahn, 29. Jhrg., S. 939 ff.