



SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170

Fernsprecher 21831-33

Fernschreiber 0886890

Sonderausgabe - 21. Februar 1961

- 1 -

Schack dem Verkehrstod!

Vom Verkehrswirrwarr zur Ordnung

Von Dr. Paul Bleiß, MdB

Am 25. und 26. Februar 1961 veranstaltet die SPD ihren zweiten Verkehrskongress, diesmal in Stuttgart. Zweck des Verkehrskongresses ist es, den verkehrspolitischen Standort der SPD vor aller Öffentlichkeit festzulegen.

Der erste Tag des Kongresses steht unter dem Motto "Vom Wirrwarr zur Ordnung". Das Grundsetzreferat "Dynamische Wirtschaft - dynamische Verkehrspolitik" beschäftigt sich mit der Frage, ob die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung in der Form, in der sie vor vielen Jahrzehnten ins Leben gerufen wurde, heute noch weiter geführt werden kann, oder ob neue Wege gefunden werden müssen, die die Beibehaltung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben (z.B. Berufs- Schülerverkehr, Betriebs- und Beförderungspflicht) ohne Wettbewerbsverzerrungen ermöglichen.

Sünden der Vergangenheit

Das war doch die Crux seit der Währungsreform. Die Deutsche Bundesbahn, von Kriegsschäden- und folgen hart getroffen, erhielt von Bund keine finanzielle Hilfe, um die Kriegsschäden zu beseitigen und Fahrzeugpark und stationäre Anlagen zu modernisieren, sondern wurde - entgegen aller wirtschaftlichen Vernunft - mit zusätzlichen betriebsfremden Auflagen belastet.

Die Folgen dieser unverständlichen Verkehrs- und Finanzpolitik sind bekannt, sie führten zu wachsenden Defiziten bei der Bundesbahn und zu dem Versuch der Bundesregierung, durch Belastungen und Beschränkungen des Straßenverkehrs den finanziellen Status der Bundesbahn aufzubessern. Diese Politik ist völlig gescheitert. Eine bemerkenswerte Entlastung trat erst ein, als die Bundesregierung sich endlich und viel zu spät bereit fand, die betriebsfremden Lasten der Bundesbahn abzubauen.

Wenn man es auch heute bei der CDU nicht mehr gern hört, so bleibt es doch eine aus den Protokollen beweisbare Tatsache, dass die SPD-Fraktion des Bundestages die notwendige Flurbereinigung schon in der ersten Legislaturperiode beharrlich gefordert hat. Nahezu ein Jahrzehnt hat es gedauert, bis sich die wirtschaftliche Vernunft auch bei der CDU durchzusetzen beginnt, aber selbst heute noch ist die Bundesregierung nicht bereit, einen Strich unter die falsche Verkehrspolitik zu machen, die gesamten betriebsfremden Lasten zu übernehmen und für eine ausreichende Kapitalaufstockung zu sorgen. Es wird weiter manipuliert. Die Bundesbahn erhält nur soviel Abgeltung wie nötig ist, um die Betriebsrechnung auszugleichen. Diese Salami-Methode ist falsch. Gleiche Wettbewerbsbedingungen bedeuten für die Bundesbahn, dass sie von allen betriebsfremden Auflagen befreit wird.

- 2 -

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung

Die Dampfkraft beherrschte als Energiespender das 19. Jahrhundert. Ihre Nutzbarmachung war entscheidend für die Industrialisierung und für das Entstehen einer planmässig ablaufenden Verkehrswirtschaft. Ein weit verzweigtes Eisenbahnnetz sorgte für die ordnungsgemässe und termingerechte Belieferung der Märkte. Die aufkommende Industrie war nicht mehr genötigt, sich ausschliesslich nach Hafenplätzen und Rohstoffquellen zu orientieren. Mit Hilfe einer gut abgestimmten Tarifpolitik - Wert-, Entfernungs- und Mengensstaffel - waren die Betriebe in der Lage, auch konsumentorientierte Standorte zu wählen.

In der Personenbeförderung erlaubten es die relativ niedrigen Tarife im Berufsverkehr, dass auch weiter entfernt wohnende Werktätige ihren Arbeitsplatz zu erträglichen Fahrkosten erreichen konnten. Das Tarifgebäude der damaligen Reichsbahn wurde auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage errichtet. Das bedeutet, dass die Selbstkostendeckung nicht für jeden einzelnen Beförderungsakt verstreut wurde, dass es vielmehr darauf ankam, einen Gesamtausgleich für alle Leistungen zu erzielen. Innerhalb dieses Gesamtausgleiches konnten bestimmte Personenbeförderungen, bestimmte Güterarten und bestimmte Entfernungen zu Lasten anderer Personengruppen, Güterklassen und Entfernungen bevorzugt werden. Im Rahmen dieses Tarifgebäudes bestand die Betriebs- und Beförderungspflicht. Betriebspflicht bedeutet, dass auch unrentable Eisenbahnstrecken in Betrieb zu halten sind. Die Beförderungspflicht besagt, dass alle Güter, soweit sie den allgemeinen Bedingungen entsprechen, ohne Rücksicht auf die Rentabilität zu befördern sind.

Eine solche Tarifpolitik ermöglichte die Dezentralisation der Wirtschaft und verhinderte damit unerwünschte Betriebsballungen, sie ermöglichte ein aufgelockertes Wohnungs- und Siedlungswesen auch in typischen Industriegebieten.

Das gemeinwirtschaftliche Prinzip hat sich jahrzehntelang bewährt. Es konnte und musste sich bewähren, solange der Schienenverkehr ein Monopol in der Güter- und Personenbeförderung zu Lande besass, ein relatives Monopol, das durch die Zu- und Ablauftarife auch eine saubere Abgrenzung zur Binnenschifffahrt gefunden hat.

Neue Verkehrsträger

In diesem gesamtwirtschaftlich ausgewogenem Verhältnis traten Spannungen ein, als der Güter- und Personenkraftverkehr als neue Verkehrsträger wachsende Bedeutung erlangten. Die neuen Verkehrsträger traten mit einem völlig anderen Selbstkostenaufbau in den Wettbewerb ein. Die Betriebs- und Beförderungspflicht war für sie nur, soweit es den Personenlinienverkehr angeht, gesetzlich verankert und da sie insoweit nicht verpflichtet war, auf gesamtwirtschaftliche Zusammenhänge Rücksicht zu nehmen, haben die selbständigen Unternehmer - als gute Kaufleute - den gemeinwirtschaftlich orientierten Kostengefüge des Schienenverkehrs ihre auf jedes Transportgut abgestellte Selbstkostenrechnung gegenübergestellt.

Dabei stellte es sich zunächst heraus, dass schon im spezifischen Leistungsvergleich der Lkw auf der kurzen und mittleren Entfernung leistungsstärker sein musste, weil im Gegensatz zur Bundesbahn seine Be- und Entladungskosten relativ gering waren. Er konnte den Haus-zu-Haus-Verkehr pflegen, d.h. ohne Zu- und Abrollen das Frachtgut beim Verloader direkt aufnehmen und an den Empfänger unmittelbar abliefern. Das Be- und Entladen verursachte geringe Kosten. Für die gefahrene Strecke ergaben sich - bedingt durch die Treibstoffpreise - relativ hohe proportionale Kosten.

Die Herstellung gleicher Startbedingungen und der notwendige Umbau unserer Tarifsysteme .. D.E.G.T. (Deutscher Eisenbahngütertarif) und .. RÖK.T. (Reichskraftwagentarif) und der Regeltarif in der Personenbeförderung bedeutet nicht die Freigabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen. Die seit Jahrzehnten bestehende Hilfe für die von den Konzentrationspunkten der Wirtschaft entfernten Gebiete und die tarifarische Bevorzugung bestimmter Bevölkerungsgruppen muss bestehen bleiben, nur ist bei dem scharfen Wettbewerbsverhältnis zwischen Schiene, Strasse und Binnenschifffahrt der Ausgleich nicht mehr innerhalb des Tarifsystems möglich, sondern er muss von Bund getragen werden. Mit anderen Worten: Träger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen ist nicht mehr das Sondervermögen des Bundes, sondern der Bundeshaushalt.

Die Bundesregierung hat durch eine Reihe von Massnahmen eine durch die fortschreitende Technik überholte Ordnung aufrecht zu erhalten versucht und dadurch Wirrwarr verursacht. Die SPD will den Wirrwarr beseitigen und an seine Stelle eine leistungsorientierte Ordnung setzen.

Schach dem Verkehrstod!

Der zweite Tag des Kongresses dient der Verkehrssicherheit, der Unfallbekämpfung. Mit der wachsenden Motorisierung haben sich die Unfallziffern wesentlich erhöht und sind im ständigen Steigen begriffen.

Die Fahrzeugindustrie ist - wie kaum ein anderer Industriezweig - ein Musterbeispiel für den technischen Aufschwung, für die Vielgestaltigkeit in der Ausstattung und in der Anpassungsfähigkeit im Wechsel der Geschmacksrichtungen.

Der Pkw ist ein typisches Massenverkehrsmittel geworden. Er gehört zu den Gütern des gehobenen Bedarfs und ist ein Symbol des Lebensstandards.

Die Aufwärtsbewegung der Motorisierung ist weiterhin positiv. Selbst in den USA - in dem am stärksten motorisierten Land der Welt - hat die Motorisierung das Maximum noch nicht erreicht.

In der USA entfallen auf einen im Betrieb befindlichen Kraftwagen - Pkw oder Omnibuse - 2,6 Einwohner. Diese Zahl ist in den letzten Jahren ziemlich konstant geblieben.

In Europa liegt in der Kraftwagendichte Schweden an der Spitze mit 6,7 Einwohnern je Kraftwagen und Omnibus; es folgen Frankreich und England mit 6, die Schweiz, Belgien, Luxemburg mit 11 - 12 und mit einigen Abstand die Bundesrepublik mit 15 Einwohnern je Pkw und Omnibus.

Hinter uns rangieren u. a. Österreich mit 20, Holland mit 23 und Italien mit 31 Einwohnern je Pkw und Omnibus-Einheiten und es ist interessant, dass als erster Staat des Ostblocks die Tschechoslowakei mit 80, die Sowjetzone mit 124, dann erst die Sowjetunion mit 346 und Polen mit 577 Einwohnern je Pkw und Omnibus folgen. Völlig anders ist die Rangfolge in der Verkehrsdichte, d.h. in der Zahl der Pkw's, die auf dem qkm Fläche entfallen. Hier liegen wir z.Zt. hinter Belgien an zweiter Stelle, sind aber im Begriff, die Spitze zu übernehmen. Die Bundesrepublik wird also in Kürze das Land mit der grössten Verkehrsdichte der Welt sein.

Vorrang für den Straßenbau

Jedes Fahrzeug braucht eine seiner Leistungen angepasste Fahrbahn, die einen tunlichst reibungslosen Verkehrsfluss ermöglicht und grösste Sicherheit bietet. Der Schienenverkehr verfügt über ein geschlossenes Streckennetz mit gestaffelten Sicherungssystemen. Gefährdungsquellen sind eigentlich nur die schienengleichen Kreuzungen, die Stellen, an denen sich Schienen- und Strassenverkehr höhengleich kreuzen. Die Gefahrenherde müssen so schnell wie möglich beseitigt werden. Hiervon abgesehen entspricht das Streckennetz in der Kapazität den Erfordernissen des Schienenverkehrs.

Unser Strassennetz ist absolut unzulänglich. Die Kapazität ist zu gering, der Ausbau unterschiedlich. Verkehrsstauungen und Strassenverstopfungen sind zu einer alltäglichen Erscheinung geworden. Besondere Gefahrenquellen sind die unübersichtlichen Strassenkreuzungen.

Der Strassenbau ist nicht nur ein deutsches, sondern ein internationales Problem. Während aber in vielen Ländern die Problematik rechtzeitig erkannt wurde, hat die Bundesregierung in den ersten beiden Legislaturperioden den Strassenbau bewusst vernachlässigt. Das Versäumnis ist schuld an den Engpässen und Unfallziffern, die wir heute zu beklagen haben.

Die Bundesregierung hat die spezifischen Abgaben des Strassenverkehrs nicht für den Strassenbau, sondern für andere Zwecke verwendet. Das war ein entscheidender Fehler. Seit Jahren fordert die SPD im Bundestag die Bindung der spezifischen Verkehrsabgaben für Zwecke des Strassenbaues. Erst im letzten Jahr konnte sie - gegen die Mehrheit in der CDU-Fraktion - eine teilweise Zweckbindung durchsetzen. Damit ist wenigstens der erste Schritt getan worden. In Stuttgart steht die gesamte Problematik des Strassenbaues zur Diskussion. Sie wird aus der Sicht der Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, der Verkehrsnot in den Großstädten behandelt werden und die SPD wird auch ein Programm zur Entlastung des Stadtkernverkehrs vorlegen.

Ortsdurchfahrten - Umgehungsstrassen

Nach dem Grundgesetz fallen in die Zuständigkeit
des Bundes: 2 500 km Autobahnen und rd. 25 000 km Bundesstrassen
der Länder 57 000 km Landstrassen I. Ordnung und 49 500 km
Landstrassen II. Ordnung (Kreisstrassen)
der Gemeinden: 216 000 km örtliche und ausserörtliche Wege und
Strassen.

Prozentual gesehen gehören

nur etwa 8 Prozent aller Strassen in die Kompetenz des Bundes,
für über 30 Prozent sind die Länder und
für 62 Prozent die Gemeinden die Bauleistträger.

Bei dem Verkehrssteueraufkommen verhält es sich genau umgekehrt. Hier entfielen 1959/1960

2 230 Millionen DM oder 64 v.H. auf den Bund,
1 267 Millionen DM oder 36 v.H. auf die Länder,
- - - - - oder - - v.H. auf die Gemeinden.

Diese Ziffern bedürfen keines weiteren Kommentars. Man kann nur
leichtern feststellen, dass der Bund die ihm zufließenden Verkehrssteuern

nicht voll für den Strassenbau verwendet, sondern jährlich einen Betrag von 600 Millionen DM zweckentfremdet, dass bei den Ländern das Aufkommen nicht ausreicht, um den notwendigen Ausbau zu finanzieren und dass die Gemeinden sich fast ausnahmslos in einer schwierigen Finanzlage befinden. Die kleineren Gemeinden sind überhaupt nicht in der Lage, ihr Strassennetz den Erfordernissen der Motorisierung anzupassen.

Die SPD hat sich mehrfach bemüht, das unmögliche Verteilungsschema zu ändern. Ihre Vorschläge wurden von der CDU ohne ernsthaftige Prüfung abgelehnt. Wir werden diese unverständliche Haltung nicht hinnehmen. Wir fordern den gleichmässigen Ausbau des gesamten Strassennetzes und werden dieses so wichtige Problem in Stuttgart mit besonderem Vorrang behandeln.

Wir fordern den Ausbau der Ortsdurchfahrten und den Bau von Umgehungsstrassen, wir fordern, dass der Ausbau von Bundesstrassen in allen Gemeinden mit weniger als 30 000 Einwohnern voll vom Bund getragen wird.

Autobahnen als Blickfang

Der Bundesverkehrsminister hat in seinen Vierjahresplänen den Ausbau der Autobahnen eindeutig bevorzugt. Nun, es ist unbestritten, dass die Autobahnen wichtige Verkehrsadern darstellen; sie sind frei von Kreuzungen; der sogen. "Richtungsverkehr" ist - abgesehen von den Baustellen - obligatorisch.

Festzustellen ist: Im Wahljahr 1961 werden rund 270 km neue Autobahnstrecken eingeweiht, 1962 - nach der Wahl - werden nur 70 km Autobahn fertiggestellt.

Jede Fertigstellung eines Teilstückes von Autobahnen bringt der Motorisierung Erleichterung. Die Autobahnen, haben jedoch nur einen Anteil am gesamten Strassennetz von weniger als 1 v.H. (1) und für die übrigen 99 Prozent ist viel zu wenig getan worden. Es ist unverständlich, dass bei der guten Kassenlage des Bundes die Vielzahl der Bundesstrassen noch gewölbte Fahrbahnen hat, mit rutschgefährlichen Basaltsteindecken versehen und die Barketten unbeschriftet sind, dass viel zu wenig getan wurde, um die unzähligen Kurven zu beseitigen.

Schutz gegen Unfallgefahren

Alle 30 Sekunden ereignet sich ein Verkehrsunfall. Jede Minute ist ein Personen- oder Sachschaden zu beklagen. Alle 30 Minuten stirbt ein Mensch den Verkehrstod in der Bundesrepublik, das bedeutet, dass eine Stadt von 14 - 15 000 Einwohnern in jedem Jahr in unseren Land vom Erdboden verschwinden würde.

Das sind Zahlen, die zwar hin und wieder veröffentlicht werden, die aber bisher noch nicht mit der darin liegenden Tragik in das Bewusstsein der Bevölkerung eingedrungen sind. Deshalb hält es die SPD für ihre Aufgabe, alle Massnahmen zu treffen, die geeignet sind, die Unfallgefahren zu bekämpfen. Sie ist bereit, auf allen Ebenen und mit jedem Partner zusammenzuarbeiten, um die Verkehrssicherheit

zu erhöhen. Sie wird alle Verkehrsorganisationen fördern, die sich seit langem in den Dienst der guten Sache gestellt haben. Notwendig ist besonders der Ausbau prophylaktischer Massnahmen - also der Unfallverhütung, Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung. Notwendig ist aber auch der Ausbau der Unfallhilfe, um das gefährdete Leben der Verunglückten zu erhalten.

Mit dieser umfassenden Aufgabenstellung ergreift die SED erneut die Initiative. Sie erstrebt eine hoch leistungsfähige und gesunde Verkehrswirtschaft und den grösstmöglichen Ausbau der Verkehrssicherheit. Die Bewältigung dieser Aufgaben setzt die aktive Anteilnahme aller Schichten der Bevölkerung voraus. Wir sind aber sicher, dass alle mit der Verkehrswirtschaft verbundenen Menschen die SED in diesen Bemühungen unterstützen werden. Das Interesse, das heute schon dem Verkehrskongress entgegengebracht wird, lässt darauf schliessen, dass sich die Zusammenarbeit künftig weiter vertiefen wird.

+ + +