

Verkehrspolitische Zwischenbilanz

Im Mai 1953 haben wir in dieser Zeitschrift auf die Dringlichkeit der Ordnung des Binnenverkehrswesens hingewiesen. Ähnlich wie eingestandenermaßen auf dem parallel gelagerten Gebiet der Posttarife, wollte die alte Bundesregierung aus Gründen politischer Opportunität an den schwierigen Komplex nicht mehr herangehen. Auch die Regierungserklärung des neuen Kabinetts war in verkehrspolitischer Hinsicht ohne deutliche Konturen. Allerdings griff die Opposition das Thema schon zu Beginn der neuen Legislaturperiode sehr nachdrücklich auf, später trat auch der Bundesverkehrsminister mit Ankündigungen auf den Plan, und so entwickelte sich nicht nur im Parlament, sondern auch in Publizistik und Agitation eine permanente, immer heftiger werdende Diskussion. Diese bisweilen ob ihrer Vehemenz und Lautstärke sogenannte „Verkehrsschlacht“ (welch scheußliches Wort!) hat im sachlichen, ökonomischen Bereich kaum neue Argumente zutage gefördert, welche etwa die Beurteilungsgrundlagen vom Frühjahr 1953 wesentlich verschoben oder ergänzt hätten. Der Kampf hat wenig neue Gesichtspunkte erbracht — bestenfalls einige Erhärtungen für bereits vorgetragene Thesen und Theorien, außerdem jedenfalls aber auch sehr viele zusätzliche Verhärtungen, vor allem im vorparlamentarischen Raum. Dabei bedurfte es gar nicht erst des rhetorisch zwar glänzenden, im übrigen aber wenig fundierten Eingriffs von *Wilhelm Röpke* in diese öffentliche Debatte, um sie auf das Niveau bloßer Polemik hinabzuführen, denn das hatten einige Hauptbetroffene schon vorher selbst besorgt.

Seit Juli ist nun der zunächst in die Ferien gefahrene Bundestag offiziell mit den strittigen Gesetzentwürfen befaßt, und man ist in seinen Kreisen bemüht, Verkehrs-„philosophie“, -propaganda und -polemik nunmehr möglichst auszuschalten und einen praktisch gangbaren Weg zugunsten des Gemeinwohls zu finden, der von einer überzeugenden Mehrheit betreten werden könnte. Dies gemeinsame Streben der im Bundestag nicht eben sehr großen Anzahl versierter Verkehrspolitiker ist ein Erfolg des überlauten, entnervenden Feldgeschreis der Verkehrswirtschaft. Und die Sorge, dieses Streben nicht zu beeinträchtigen, gebietet dem Berichtersteller eine gewisse Zurückhaltung bei der Darstellung der gegenwärtigen Situation und der wahrscheinlichen Entwicklung.

Der Verkehrsausschuß wird bei seinen nicht unbedingten beneidenswerten Bemühungen zunächst einmal Inventur machen müssen: Bestandsaufnahme und Dringlichkeitsklassifizierung der lösungsbedürftigen Probleme, der teils geklärten und teils ungeklärten Daten und Sachverhalte sowie schließlich Bestandsaufnahme der in sechs Gesetzentwürfen und wohl ebenso vielen Anträgen vorliegenden Lösungsvorschläge. Schon diese bloße gedankliche Sichtung des Materials ist eine Fleißaufgabe von erheblichem Zeitbedarf. Die anschließend notwendigen grundsätzlichen Entscheidungen wie vor allem endlich die in Einzelberatung notwendige Formulierung der Gesetzesparagrafen werden noch mehr Zeit in Anspruch nehmen. So wird man — zumal vor der zweiten und dritten Lesung des Plenums auch andere Ausschüsse mit den Entwürfen zu befassen sind (vor allem der Ausschuß für Finanzen und Steuern) — außerordentlich froh sein dürfen, wenn die neuen Verkehrsgesetze etwa schon am 1. Januar 1955 in Kraft treten können, wahrscheinlicher hingegen erscheint der 1. April.

Dabei ist allerdings noch keineswegs sicher, ob die Ausschußberatungen in allen wichtigen Fragen zu überzeugenden Synthesen gelangen werden, so daß möglicherweise die Grundsatzentscheidungen erst in der zweiten Plenarlesung getroffen werden. Sodann bedarf es noch der Zustimmung des Bundesrates, in folgedessen wird die ganze Materie eventuell noch dem Vermittlungsverfahren nach Art. 77 GG unterzogen werden müssen. Es ist eben schon allein von der Technik einer parlamentarischen Demokratie her -nicht möglich, jahrelange Versäumnisse im Handumdrehen auszugleichen — es sei denn im Wege einer großzügigen Rahmen- und Ermächtigungsgesetzgebung, welche der Verordnung

durch die Regierung einen weiten Spielraum gibt. Gerade das wird man aber, auch auf Seiten der Koalition, in der Verkehrspolitik keineswegs tun wollen. Im Gegenteil: Angesichts der im Ergebnis allgemein unbefriedigenden bisherigen Verkehrstarifpolitik, die ausschließlich von Verordnungen getragen war, zeichnen sich im Bundestag deutlich Tendenzen zu einer gesetzlich zu fundierenden stärkeren Einschaltung des Parlaments ab.

Rangordnung der gestellten Probleme

Eine größere Zahl von Problemen ist aufgeworfen. Fast in allen Fällen hängt eines am anderen. In diesem Gesamtkomplex lassen sich drei Hauptfragen erkennen:

1. Wie soll die unter den gegenwärtigen Bedingungen als Dauererscheinung voraussehbare Defizitsituation der Bundesbahn bereinigt werden?
2. Wie soll die Diskrepanz zwischen der enormen Ausweitung des Kraftverkehrs und der unzureichenden Leistungsfähigkeit des Straßennetzes behoben werden?
3. Wie sollen in Zukunft Wettbewerb und Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn und Straßengüterverkehr geordnet werden?

Es ist deutlich, daß die Wahl der Mittel zur Lösung der einen Frage gleichzeitig die Lösung jeweils der anderen beiden Fragen weitgehend präjudiziert. Wer zum Beispiel zur Lösung der Frage 1 unter anderem an einen Finanzausgleich auf Kosten des Kraftverkehrs und zugunsten der Bahn denkt (so etwa die Idee einer „Ausgleichsabgabe“, desgleichen der Regierungsentwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes), der wird sich darüber klar sein, daß er damit hinsichtlich der Frage 2 den etwa vorhandenen Ausweitungsspielraum für die kraftverkehrsseitige Finanzierung des forcierten Ausbaus des Straßennetzes beeinträchtigt und gleichzeitig hinsichtlich der Frage 3 eine allgemeine Verschiebung der Wettbewerbslage zugunsten der Bahn herbeiführt. Ein anderes Beispiel: Wer hinsichtlich der Frage 2 von dem Grundsatz ausgeht, daß aus Gründen des technischen Fortschritts keinerlei Einschränkung des bisherigen Motorisierungstrends der letzten Jahre eintreten darf, und infolgedessen zur Forderung eines zukünftig sehr viel höheren Straßenaufwandes aus allgemeinen Haushaltsmitteln gelangt, der muß sich bewußt sein, daß damit gleichzeitig die Chancen für eine Beendigung des gegenwärtigen Kapitalverzehr der Bahn mittels Zuführung echten Investitionskapitals vermindert und damit auf lange Sicht auch die Wettbewerbsvoraussetzungen der Bahn entscheidend verschlechtert werden. Drittes Beispiel: Wer hinsichtlich der Frage 3 ungebundene Entwicklungsfreiheit für gewerblichen und Werkkraftverkehr für unabdingbar hält, der muß in Kauf nehmen, damit das Problem des Bahndefizits wesentlich zu erschweren. So lassen sich im Grundsätzlichen und im Detail unschwer unzählige Beispiele für die Interdependenz dieser drei Grundprobleme bilden.

Die drei vorgenannten Grundsatzfragen können daher nur im Zusammenhang und gleichzeitig durch ein fundamentales Grundsatzkonzept beantwortet werden. Es ist logisch nicht möglich, eines der drei Grundprobleme einstweilen abzutrennen und etwa späterer Gesetzgebungsinitiative zu überlassen. Ein zeitliches Hinausschieben ist nur hinsichtlich der Regelung von Einzelheiten möglich — die grundsätzliche Entscheidung fällt jedoch im ersten Akt.

Neben diesen drei Kardinalfragen stehen andere Fragen, die zwar logisch zweitrangig, praktisch-politisch teilweise jedoch von solcher Bedeutung sind, daß sie uno actu mit jenen beantwortet werden müssen. Dazu gehören etwa die Fragen nach der zukünftigen Systematik der spezifischen Steuern des Kraftverkehrs (Gewichtsverschiebung zwischen Kraftverkehrssteuer und Treibstoffabgaben? Wegfall der Kraftverkehrssteuer für Personewagen?), nach der Ausdehnung der Beförderungssteuer auf den Nahverkehr, nach den zukünftigen Steuersätzen insgesamt. Insbesondere ist auch die zukünftige Umgestaltung des Systems der Verkehrstarife integrierender Bestandteil eines Grundkonzeptes — und mit den Tarifen ist ein Füllhorn schwieriger Einzelprobleme verbunden.

Unabhängig von all diesen Fragen kann jedoch Beschluß gefaßt werden über die verkehrstechnischen Vorschläge zur Erzielung größerer Sicherheit im Straßenverkehr, sofern sie nicht etwa wie die Frage des Anhängerverbotes oder der Verkehrsverbote nach Art des Straßenentlastungsgesetzes unmittelbar der Lösung der obigen Frage 2 dienen sollen und damit direkt auch die anderen beiden Kardinalfragen berühren. Unabhängig und losgelöst von dem oben dargestellten Gesamtzusammenhang sind auch die Fragen zu entscheiden nach der inneren Umorganisation der Bundesbahn, nach dem Bundesbahngericht, des weiteren das Problem der Koordinierung von Bahn und Post.

Aus alledem ergibt sich, daß der Verkehrsausschuß und damit das Parlament sich zunächst den drei Grundproblemen widmen müssen, damit man in der Hauptsache vorankommt. Dementsprechend wird auch der Kranz der für diese Grundprobleme maßgeblichen Daten und Sachverhalte bei der Bestandsaufnahme zeitlich vorzuziehen sein.

Statistiken und Gutachten

Zu der erwähnten Übereinstimmung im Bundestag gehört die weitgehende Überzeugung von der Notwendigkeit der Herstellung sogenannter gleicher Startbedingungen von Schiene und Straße, besonders für die Wegekosten. Wesentliche Voraussetzung für entsprechende Beschlüsse ist nun die Ermittlung des gegenwärtigen und des zukünftig zu finanzierenden Straßenaufwandes von Bund, Ländern und Gemeinden. Besonders schwierig ist die Ansetzung des hiervon durch den Kraftverkehr verursachten (und infolgedessen prinzipiell von ihm zu finanzierenden) Anteils. Sind schon die vorhandenen Statistiken über die Straßenkosten recht mangelhaft, so streiten sich über deren Auslegung die Gelehrten im wahrsten Sinne des Wortes. Man wird eine Reihe von Gutachtern hören müssen — und zuletzt doch eine sehr selbständige Entscheidung nicht vermeiden können. Wenn dann theoretische Zahlen über die zukünftig vom Kraftverkehr zu tragenden Straßenkosten vorliegen, so wird zu prüfen sein, inwieweit das mutmaßliche Steueraufkommen nach den vorgeschlagenen neuen Steuersätzen diesen Betrag deckt und ob auf der andern Seite die vorgeschlagenen Steuersätze für den Betroffenen wirtschaftlich tragbar sind.

Und dabei wird sich herausstellen, daß die wirtschaftliche Tragbarkeit aller dieser Steuersätze zum Wesentlichen von der Höhe und Gestaltung der zukünftigen Verkehrstarife abhängt. Ein tarifpolitisches Konzept der Bundesregierung liegt aber zunächst noch nicht vor. Es ist zu hoffen, daß der von Dr. Seebohm damit beauftragte Ausschuß von Vertretern der Verkehrswirtschaft möglichst bald zu klaren Vorstellungen gelangt. Jedenfalls kann der Bundestag die Arbeit an den Verkehrsgesetzen über einen gewissen Punkt hinaus nicht fördern ohne zumindest einen verbindlichen Überblick über die beabsichtigte Tarifpolitik. Denn die Tarifpolitik ist nicht nur entscheidend für die privatwirtschaftliche Zuträglichkeit der neuen Steuersätze, sondern gleichzeitig für das Wettbewerbsverhältnis von Schiene, und Kraftwagen. Ohne ein klares Konzept für die zukünftige Gestaltung des Verhältnisses von Eisenbahn- und Kraftverkehrstarifen zueinander sind grundlegende Beschlüsse zur Regelung des Wettbewerbs beider Verkehrsträger ohne Sinn und Berechtigung. Gleichzeitig aber wird abgeschätzt werden müssen, wieweit die neuen Tarife zur Verringerung des Bundesbahndefizits beitragen werden. So greift auch bei der Ermittlung der Voraussetzungen für den Gesetzgebungsakt eines ins andere.

Besondere Sorgfalt wird das Parlament angesichts der bisherigen Publizitätsscheu der Bundesbahn auf die Prüfung der Höhe ihres Defizits und seiner verschiedenen Ursachen verwenden. Wieweit sind die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ursächlich? Kann ein Teil solcher Verpflichtungen aufgehoben werden (z. B. unrentable Nebenstrecken!)? Mit welchen Konsequenzen für den Tarif? Welche Folgen werden aber solche Tarifänderungen für die verladende Wirtschaft haben, vor allem in den Randgebieten? Müßten die Randgebiete nicht umgekehrt tarifarisch begünstigt werden?

Eine Fülle von Tatsachenfragen ist zu klären, von denen nur ein Teil exakt beantwortet werden kann; viele Ziffern werden mehr oder weniger grob geschätzt werden müssen, und die Schätzungen der Sachverständigen werden mehr oder weniger auseinandergehen. Eigentlich wäre es Sache des federführenden Verkehrsministeriums gewesen, diesen ganzen Hintergrund von Zahlen und Daten zusammenzutragen und sich bei der Einbringung der Gesetzentwürfe auf solches Material zu stützen. Die Tatsache der mangelhaften Vorarbeit erklärt sich aus der jahrelang herrschenden rein technisch-juristisch orientierten Blickrichtung des Ministeriums. Nachdem nunmehr in den letzten neun Monaten erstmalig auch für die offiziell Verantwortlichen der Verkehrspolitik der im Wesentlichen nationalökonomische Kern der Probleme deutlich geworden ist, rächt sich die seit Jahren festzustellende Unterlassung nationalökonomischer Durchleuchtung. Das gilt übrigens ebenso sehr auch für die Hauptverwaltung der Bundesbahn. Nicht mit Unrecht weist jüngst *Predöhl* darauf hin, daß gerade eine der modernsten Methoden der nationalökonomischen Wissenschaft, die Ökonometrie nämlich, wesentlich adäquatere Werkzeuge für die Errechnung neuer Tarifsysteme und Tarife darbietet, als die bisherige Praxis. Es sei erlaubt, den Begriff des Rechnens nochmals zu unterstreichen: *welch ein Gegensatz zu der bisherigen und einstweiligen Praxis unserer Verkehrspolitik, die ihre tarifpolitischen Entscheidungen aus vorurteilsbeladenen Daumenpeilungen gewann und häufig noch dazu den Weg der geringsten Widerstände beschritt.*

Auch heute verfügt die Verkehrsverwaltung personell kaum irgendwo über hervorragende Nationalökonom — sie wird daher den Vorwurf vielleicht gar nicht begreifen. Genau sowenig, wie sie offenbar die Verkehrs- und raumökonomischen Darlegungen ihres aus Juristen, Ingenieuren und Volkswirten gut gemischten wissenschaftlichen Beirates wirklich begriffen hat. Denn anders ist kaum zu erklären, daß Dr. Seebohm die in jahrelanger wissenschaftlicher Arbeit fundierten einschlägigen Gutachten des von ihm selbst berufenen Beirates bei der Einbringung seiner Gesetze vollständig ignoriert hat. Das Parlament wird insbesondere das große tarifpolitische Gutachten des Beirates zu Hilfe nehmen müssen, das sich auch sehr ausführlich mit den verkehrspolitischen Voraussetzungen einer Tarifreform befaßt hat. Trotzdem kann es gleichwohl nicht Aufgabe der Legislative sein, im Laufe eines halben Jahres wirklich alle Voraussetzungen für die unzweifelhaft notwendige Neuordnung des Verkehrs mit wissenschaftlicher Exaktheit zu klären. Infolgedessen werden auch die Gesetze zwangsläufig lückenhaft und in manchen Punkten bloß vorläufig sein müssen. Es ist zu hoffen, daß sie sich später als ein erster großer Schritt auf einem richtigen Wege erweisen werden, dessen Ziel letzten Endes nach der angelsächsischen Methode des „*trial and error*“ gefunden werden muß. Diese Einsicht hat gleichzeitig in verschiedenen Fraktionen des Bundestages zu dem Vorschlage geführt, unabhängige Sachverständigengremien nach dem Vorbild der „*Royal commissions*“ mit einer gründlichen Klärung zur Zeit notgedrungen offenbleibender Fragen zu beauftragen.

Welche Lösungen bahnen sich an?

Eine drastische Erhöhung der spezifischen Steuern des Kraftverkehrs ist unvermeidlich. Dabei wird der Versuch gemacht werden, die Kraftfahrzeugsteuer zu einer Bundessteuer umzuwandeln und sie entscheidend umzugestalten: Die Personenwagen und Motorräder werden weitgehend entlastet werden, schwere Lastwagen werden dagegen erheblich höher besteuert werden als bisher. Eine zusätzliche Besteuerung des Werkfernverkehrs durch eine starke Erhöhung der Beförderungssteuer ist nur noch hinsichtlich des Ausmaßes offen. Die Ausdehnung der Beförderungssteuerpflicht auf den Nahverkehr erscheint wenig wahrscheinlich, es ist sogar eine gesetzliche Steuerbefreiung für Straßenbahnen anzunehmen. Das Schwergewicht der spezifischen Steuerlast des Kraftverkehrs wird zukünftig bei den Treibstoffabgaben liegen, von denen insbesondere die Mineralölsteuer auf Dieselöl stark erhöht werden wird.

Insoweit werden wichtige Grundgedanken des Verkehrsfinanzgesetzentwurfes zum Zuge gelangen. Die Verwendung der aufkommenden Mittel jedoch wird das Parlament voraussichtlich strenger regeln, als im Entwurf vorgesehen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß gewisse Gedankengänge des Müller-Hermanschen Gesetzentwurfes zur Finanzierung der Verkehrswege (sowohl der Bahn als auch des Kraftverkehrs) übernommen werden — sie waren ja schon früher verschiedentlich in der öffentlichen Diskussion vorgetragen worden. Jedenfalls wird es zur Errichtung eines weitgehend selbständigen Finanzierungsfonds zumindest für den Autobahnbau kommen. Im übrigen aber wird die Verwendung des spezifischen Kraftverkehrssteueraufkommens ausschließlich geregelt werden — wenn sich nicht Finanzminister und Finanzausschuß gemeinsam dagegen wenden. Immerhin hat aber der Finanzminister mit der auch in seinem Entwurf vorgesehenen Zweckbindung eines Teilbetrages sich im Grundsatz bereits präjudiziert.

Es ist somit wahrscheinlich, daß ein Teil des Aufkommens mindestens für eine Reihe von Jahren von Gesetzes wegen der Bundesbahn zugeführt wird. Es scheint aber sehr zweifelhaft, ob der Bundestag darüber hinaus den Finanzminister zu einer vollständigen Übernahme der betriebsfremden, sogenannten „politischen Lasten“ der Bundesbahn zwingen wird — zweifelhaft trotz der wiederholten Forderungen aus allen großen Fraktionen des Bundestages. Es ist zu befürchten, daß die Mehrheit sich an diesem entscheidenden Punkt des Gesamtproblems nicht zu durchgreifenden Lösungen bereit finden wird. Aller Voraussicht nach wird ebenso die Frage einer ausreichenden Kapitalzuführung an die Bundesbahn, die wegen der damit erreichbaren fühlbaren Senkung der laufenden Aufwendungen eine wesentliche Bedingung für die Beseitigung des Bahndefizits ist, nicht befriedigend gelöst werden.

Demgegenüber ist durchaus zweifelhaft, ob als Äquivalent dafür der Bundestag zu radikaler Verbesserung der Wettbewerbsposition der Bahn bereit ist. Schon jetzt ist allgemein anerkannt, daß das vom Verkehrsminister geforderte Verbot des Massengutverkehrs auf der Landstraße der Bundesbahn nur in geringem Maße nützen wird. Gleichzeitig werden von verschiedenen Abgeordneten wichtige Gründe gegen ein solches Verbot angeführt; hierunter rangiert nicht zuletzt das Argument, daß die Verkehrsverbote den vorgeliebten Zweck der Straßenentlastung nur zu einem verschwindend kleinen Teil erfüllen werden. Statt dessen wird sehr nachdrücklich geprüft werden, ob nicht durch Herstellung eines deutlichen Tarifgefälles zwischen Kraftverkehr und Bahn der letzteren geholfen werden kann. An dieser Stelle wird der Bundestag nicht um einen Vorschlag herumkommen, der im Bundestag wiederholt durch die Opposition vorgetragen wurde, der aber auch in der öffentlichen Diskussion durch den Industrie- und Handelstag, durch den Verkehrsausschuß der CDU, den Wirtschaftsbeirat der CSU sowie vor allem durch den Wissenschaftlichen Beirat des Ministeriums und seine Angehörigen vertreten worden ist, so noch zuletzt in diesem Sommer von *Napp-Zinn* vor der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Dieser Vorschlag läuft darauf hinaus, aus raumpolitischen und Wettbewerbsgründen dem gewerblichen Kraftverkehr in gleicher Weise die Beförderungspflicht aufzuerlegen wie der Bahn. Es liegt auf der Hand, daß damit die Möglichkeit geschaffen wird, nicht nur den Grundsatz gleicher Wettbewerbsbedingungen zu einem wesentlichen Teil zu verwirklichen, sondern bei entsprechender Tarifgestaltung auch einen Teil des unrentablen Flächenverkehrs der Bahn (Nebenstrecken!) auf den Kraftwagen als das hierfür viel wirtschaftlichere Transportmittel zu verlagern. Natürlich erfordert eine Beförderungspflicht des Kraftwagens eine zusammenfassende Wirtschaftsorganisation (der Vorschlag geht auf eine Selbstverwaltungskörperschaft), der allein diese umfassende Verpflichtung auferlegt werden könnte und die zugleich den notwendig werdenden internen Kostenausgleich unter den Kraftverkehrsunternehmen vorzunehmen hätte. Die Errichtung einer den gesamten gewerblichen Straßenfernverkehr zusammenfassenden Körperschaft öffentlichen Rechts hätte für die zukünftige Regelung von Wettbewerb und Zusammenarbeit zwischen Schiene

und Straße eine große Zahl weiterer Vorzüge — und sie würde die Nachteile einer Verstaatlichung des Fernverkehrs vermeiden, welche uns bei einer etwaigen Erfolglosigkeit der anstehenden Gesetzgebung am Ende einer Kette von Mißerfolgen erwartet.

Trotzdem herrscht insbesondere in der FDP ein erhebliches Mißtrauen gegen die Idee eines Bundeskraftwagenbetriebsverbandes; auch Dr. Seebohm selber ist solcher Lösung abgeneigt. Es bleibt zu hoffen, daß hier eine Entscheidung zustande kommt jenseits etwaiger Prestigebedürfnisse einzelner, die vielleicht den Fehler begangen haben, sich zu früh und vor Erreichung eines nach allen Seiten abgewogenen Urteils festzulegen. In der letzten Plenardebatte wie auch in der ersten anschließenden Sitzung des Verkehrsausschusses ist bei aller Schärfe in der Diktion von Kritik und Antikritik doch auch die Bereitschaft zu gemeinsamem Teamwork von mehreren Seiten so nachhaltig zum Ausdruck gebracht worden, daß man auf diese guten Vorsätze ein wenig vertrauen darf.

Nichtsdestoweniger erscheint es trotz der bisher allerdings nur im Privatgespräch ausgedrückten Zustimmung führender Fernverkehrsleute leider nicht unbedingt wahrscheinlich, daß sich die Mehrheit schon beim gegenwärtigen Gesetzgebungsakt für diese dem Anschein nach vielleicht radikale Lösung entscheidet. Wenn aber versucht wird, das Wettbewerbsproblem lediglich mit „kleinen“ Mitteln zu lösen, zu denen auch Dr. Seebohms Verkehrsverbote zu zählen sind, so wird sich die gleiche Frage spätestens nach zwei Jahren erneut stellen — dann nämlich, wenn der Mißerfolg bei den Ergebnissen der Bahn endgültig in Erscheinung getreten ist.

Weitblick und Zivilcourage

Es wird dann aber die heute für weitreichende Reformen positiv eingestellte Haltung der öffentlichen Meinung sich vielleicht verändert haben — eine Reihe von Fehlschlägen führt psychologisch nicht unbedingt zu neuem Wagemut. Vor allem aber wird zu jenem Zeitpunkt wahrscheinlich die Mehrheit im Hinblick auf die wieder vor der Tür stehenden Bundestagswahlen gar keine grundsätzlichen Maßnahmen mehr treffen können oder wollen. Und so würde es dann wohl bestenfalls zu Haushaltssubventionen für die Bahn und zu einer Ausdehnung der Verbotsliste kommen. Und beides wäre dann ein zweiter Schritt auf einem schlechten Wege.

So führt also diese kleine Lageskizze zu dem wahrlich nicht neuen Schluß, daß eine notwendige Sache besser sogleich getan und nicht erst auf die lange Bank geschoben wird. Diese Erkenntnis gilt übrigens auch für die von allen Fachleuten anerkannte Notwendigkeit der Herabsetzung der Höchstgewichte und Längenabmessungen von Lastwagen wie für die generelle Abschaffung des Anhängers im Fernverkehr überhaupt. Fortgesetzte Vivisektionen sind für den Kraftverkehr wie für die Kraftfahrzeugindustrie unerträglich — beide haben ein Recht darauf zu wissen, wohin die Reise geht.

Je stärker man aber die zukünftige mutmaßliche Entwicklung vor Augen hat, um so weniger kann man in den Kardinalfragen mit kleinen Mitteln und kleinen Kompromissen auskommen, die alle übrigens die finanziellen Lasten des gegenwärtigen Chaos einseitig bei der Bahn und der öffentlichen Hand und das Sicherheitsrisiko überwiegend bei dem Fußgänger und Radfahrer belassen. Je mehr aber solche Einsicht grundsätzliche Maßregeln nahelegt, um so stärker wird man mit mächtigen Interessengruppen der Wirtschaft (und der Verwaltung!) in Konflikt geraten. Eine hinreichende Lösung der Verkehrskrise erfordert Courage, für manchen der Beteiligten auch Mut zur Unpopularität bei seinen eigenen Freunden. So wird das Verkehrschlemma zu einem neuen Prüfstein für Urteilskraft und Selbständigkeit des Parlaments und seiner Abgeordneten.

Es geht also nicht nur um ein Stück Expertenarbeit, sondern ebenso sehr um ein Stück echter Politik. Und es geht um den bisher am stärksten vernachlässigten Sektor der deutschen Volkswirtschaft und um die zukünftige Sicherheit des Arbeitsplatzes von mehr als einer Million Arbeitnehmer.