

Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens

Notwendige Maßnahmen zur Ordnung und Wirtschaftlichkeit bei der Bundesbahn und auf den Straßen Vorschläge des Bundesverkehrsministers zur Lösung der verkehrspolitischen Aufgaben

Der Bundesminister für Verkehr, Georg Leber, erläuterte am 22. September 1967 vor der Presse in Bonn seine Vorschläge für ein verkehrspolitisches Programm mit folgender Rede:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren!

Ich bin froh, daß ich Ihnen heute vortragen kann, woran wir seit Monaten arbeiten. Vorweg möchte ich die natürlich berechtigte Frage beantworten, warum zum jetzigen Zeitpunkt Vorschläge für ein verkehrspolitisches Programm vorgelegt werden.

Mehr als neun Monate sind vergangen, seit die Bundesregierung im Amt ist. Nachdem ich mein Amt übernommen hatte, haben wir zunächst versucht, die Lage zu klären, in der sich das deutsche Verkehrswesen befindet. Das ist vielleicht eine Eigenart, die mit meinem eigenen Lebensweg verbunden ist. Ich bin gewohnt, nur auf vorher untersuchtem Baugrund zu bauen, damit das Gebäude nicht Risse bekommt und vielleicht ins Rutschen gerät. So haben wir auch hier die Lage des deutschen Verkehrswesens gründlich und gewissenhaft nach allen Seiten hin untersucht, wohl wissend darum, daß jede Entscheidung, die zu treffen ist, auch Existenzen, menschliche Schicksale, das Allgemeinwohl im weiteren Sinne berührt.

Der zweite Punkt: Ich habe mir Zeit gelassen, die Feststellungen, die wir getroffen haben, und auch mögliche Lösungen, die man sich dabei vorstellen kann, mit allen wesentlichen beteiligten Gruppen in gründlichen und ausführlichen Gesprächen zu erörtern und damit gleichzeitig auch die rechte Grundlage für unsere Überlegungen zu erhalten.

Die Lage im deutschen Verkehrswesen

Gestatten Sie mir zunächst, daß ich Ihnen die Lage kennezeichne, so wie wir sie festgestellt haben.

Ich beginne mit einem wichtigen Verkehrsträger, mit der Deutschen Bundesbahn. Ich möchte aber vorwegschicken: Ich bin nicht Eisenbahnminister, sondern ich bin für den Gesamtverkehr verantwortlich. Ich muß aber mit einem Verkehrsträger beginnen und bitte, das nicht als eine besondere Wertung anzusehen, wenn ich mit der Bundesbahn anfangen.

Die Situation der Deutschen Bundesbahn

Die Bundesbahn ist im öffentlichen Besitz. Sie hat vor Jahrzehnten noch reichliche Erträge abgeworfen, mit denen öffentliche Aufgaben finanziert werden konnten. Der Punkt, an dem die Wende stattfand, liegt etwa im Jahre 1960. Im Jahre 1960 hat die Bundesbahn noch eine verhältnismäßig ausgeglichene Wirtschaftsrechnung gehabt; sie hat ein Defizit von 13,5 Mill. DM ausgewiesen. Das ist bei der Milliardenbilanz dieses Unternehmens in meinen Augen noch ausgeglichen. Ab dem Jahre 1960 hat sich die Situation dann aber grundlegend ins Negative gewandelt trotz einer ganzen Reihe von Anstrengungen, die unternommen worden sind. Ich darf sie Ihnen mit ein paar Daten kennzeichnen:

In diesem Jahr wird die Deutsche Bundesbahn Leistungen der öffentlichen Hand — des Bundes — erhalten, die sie 1960 noch nicht nötig hatte oder die sie aus eigener Ertragskraft finanziert hatte, beispielsweise für den öffentlichen Personennahverkehr, Arbeiterrückfahrkarten, Schülerverkehr und andere gemeinschaftsbezogene Leistungen. Wenn ich also jetzt den Status der Deutschen Bundesbahn prüfe, muß ich nicht nur vom ausgewiesenen Defizit ausgehen, sondern von allen öffentlichen Leistungen, die sie erhält, die sie 1960 noch aus eigener Ertragskraft erwirtschaftet hat. Diese Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn betragen in diesem Jahre 3 Mrd. DM.

Drittens haben wir versucht, einmal zu sondieren, ob es nicht möglich sei, deutsche Verkehrspolitik zu machen und sie gleichzeitig zu synchronisieren mit europäischer Verkehrspolitik, die sich parallel dazu vollziehen könne. Das war nicht leicht möglich; denn wie Sie wissen, hat im Juni ein großes Revirement in Brüssel stattgefunden, so daß auch da die entsprechende Zeit und Geduld erforderlich war.

Viertens: Als Ausgangspunkt für alle unsere Vorschläge mußten wir eine wichtige Entscheidung abwarten, an der monatelang gearbeitet worden ist: die mittelfristige Finanzplanung, die vor 14 Tagen nun auch den Segen des Parlaments erhalten hat. Mit dieser mittelfristigen Finanzplanung sind wesentliche und wichtige Ausgangspositionen auch für die verkehrspolitischen Überlegungen im ganzen gegeben.

Dies ist damit der erstmögliche Zeitpunkt, der sich bietet, die Vorschläge bekanntzugeben.

Weiter möchte ich vorweg bemerken: Es handelt sich hier nicht um Beschlüsse der Bundesregierung, es handelt sich nicht einmal um Entscheidungen des Wirtschaftskabinetts als einem Ausschuß der Bundesregierung, sondern um die Vorstellungen des Bundesministers für Verkehr, die er vor drei Tagen dem Wirtschaftskabinetts in einem Bericht übergeben hat und die auch dort general diskutiert worden sind, mit denen sich aber das Wirtschaftskabinetts auch noch nicht abschließend befaßt hat. Diese Prozedur steht noch vor uns, erst recht die parlamentarische Behandlung. Ich kann hier also nur mitteilen, welche Vorstellungen der Bundesminister für Verkehr zur Lösung der großen verkehrspolitischen Aufgaben hat, vor denen wir stehen.

Meine Damen und Herren, wir haben uns alle angewöhnt, in großen Daten und Zahlen zu rechnen, so auch hier. Wir haben uns angewöhnt, mit solchen Zahlen zu leben. Ich habe einmal umgerechnet, was das bedeutet: 3 Mrd. DM pro Jahr an die Deutsche Bundesbahn aus öffentlichen Mitteln. Das ist auf den Werktag gerechnet — der Werktag ist nicht einmal gleich Arbeitstag — bei 300 Werktagen jährlich, an denen wir morgens in unserem Lande die Arbeit aufnehmen, ein Betrag von 10 Mill. DM, der verdient werden muß, um ihn der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung zu stellen. Ich habe das noch einmal umgerechnet und dabei festgestellt, daß das, was täglich als Defizitausgleich der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung gestellt werden muß, die Produktion von 2 000 Personenwagen der Mittelklasse im Herstellungswert von 5 000 DM umfaßt. Das entspricht der Produktion eines großen deutschen Automobilkonzerns.

Die Deutsche Bundesbahn schiebt gegenwärtig eine Schuldenlast von 13,5 Mrd. DM mit einem jährlichen Zinsendienst

INHALT

Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens	S. 881
Die Lage des binnenländischen Verkehrs	S. 888
Zielsetzung und Schwerpunkte der verkehrspolitischen Maßnahmen	S. 890
Glückwünsche für Dr. Lorenz Kardinal Jäger — Zur „Woche der Welthungerhilfe“ — Zur 10. Steuben-Parade — Bundeswirtschaftsminister leitet deutsche Delegation zur Jahrestagung des Internationalen Währungsfonds	

von 800 Mill. DM vor sich her. Sie hatte im Januar 71 000 Güterwagen arbeitslos auf ihren Güterbahnhöfen herumstehen; gegenwärtig, in der Zeit der höheren Beanspruchung, sind das 40 000 nichtbeschäftigte Güterwaggons. Bei der Bundesbahn werden fast 2 000 Menschen beschäftigt, die das leerstehende rollende Material vor der Verrottung und der Verrostung bewahren, damit es betriebsfähig bleibt.

Dies zur Kennzeichnung der Situation der Deutschen Bundesbahn. Nun ein paar Bemerkungen zu der Frage: Wie ist es dazu gekommen?

Das ist eine Entwicklung, die im Zuge der allgemeinen Entwicklung der Strukturen unserer Wirtschaft liegt. Die Bundesbahn hat früher einmal als Massengut Kohle gefahren. Sie fährt heute nur noch 30 Prozent der Kohle, die sie früher einmal auf ihren Strecken bewegt hat. Die Ersatzenergie für Kohle geht nicht mehr über die Schiene, sondern fließt durch Pipelines in die Nähe des Verbrauchs. Der Güterverkehr ist zu einem guten Teil von der Schiene auf die Straße verlagert worden, der Personenverkehr von der Eisenbahn in den Individualverkehr mit dem Personenkraftwagen. Das ist eine Entwicklung, die man beklagen oder über die man sich freuen kann; auf jeden Fall muß man sie, wenn man Politik macht, realistisch zur Kenntnis nehmen.

Die Situation auf den Straßen und im Straßenverkehr

Demgegenüber die Situation auf unseren Straßen. Wir haben in den letzten 15 Jahren hohe Straßenbauleistungen vollbracht. In der Zeit, in der mein Herr Vorgänger das Bundesverkehrsministerium geleitet hat, hat die Bundesrepublik Deutschland an der Spitze aller Straßenbau treibenden Länder der Welt mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika gestanden. Wir haben ausgesprochene Hochleistungen vollbracht.

In der Bundesrepublik sind von 1950 bis 1966 88 Mrd. DM in den Straßenbau gegangen, davon 24 Mrd. DM allein vom Bund für den Ausbau und die Instandhaltung der Bundesstraßen. Doch muß man daneben eine andere Erkenntnis stellen, nämlich die, daß wir — schon in der Vergangenheit und noch mehr mit dem Blick auf die Zukunft — nicht von der Grundüberlegung ausgehen können, daß mit Straßenbau allein die Ordnung auf den Straßen bewirkt werden kann. Man muß vielmehr zur Kenntnis nehmen, daß sich die Motorisierung in einem noch schnelleren Tempo vollzieht als durch die höchstdenkbare Straßenbauleistung überhaupt bewirkt werden kann. Die Motorisierung überholt die höchste Straßenbauleistung, zu der eine nationale Wirtschaft fähig ist.

Im Jahre 1960 gab es in der Bundesrepublik 4 Millionen Personenkraftwagen; es waren am 31. Dezember 1966 10,3 Millionen; es werden im Jahre 1970 13,5 Millionen und im Jahre 1980 20 Millionen Personenkraftwagen sein. Damit werden wir 1989 etwa den Status haben, den die Vereinigten Staaten von Amerika schon einige Zeit haben, nämlich auf drei Einwohner einen Personenkraftwagen. Diese Entwicklung wird sich zwangsläufig vollziehen. Der Besitz des Personenkraftwagens ist ein Barometer für die Entwicklung der allgemeinen Wirtschaft und auch ein Kennzeichen für den Wohlstand, in dem sich unser Volk befindet.

Wenn die Bundesrepublik mit ihrer Wirtschaftspolitik Erfolg hat, wird diese zunehmende Motorisierung zwangsläufig stattfinden; deshalb ist jede Spekulation, es sei vielleicht doch anders, müßig. Diese Entwicklung ist abhängig von einer prosperierenden Wirtschaft.

Nun muß man bei der Gelegenheit, wenn man unsere verkehrspolitischen Aufgaben betrachtet — insbesondere auch deswegen, weil wir am Beginn eines sich auch verkehrspolitisch entwickelnden Europas stehen — auch einen Blick über die Grenzen werfen. Wir sind in einer besonderen Lage, die mit anderen Ländern nicht ohne weiteres vergleichbar ist. In Frankreich kommen auf einen Kilometer Straße im Jahresdurchgang 105 000 Kraftfahrzeuge, in Italien sind es 200 000, in England sind es 334 000, in der Bundesrepublik Deutschland sind es 408 000: fast viermal so viel wie in Frankreich. Hier wirkt sich die Enge unseres Raumes, die Dichte der Bevölkerung und damit auch die Dichte unseres Verkehrswesens aus.

Vielleicht noch ein Datum, das nicht ohne Interesse ist: Wir hatten im Jahre 1966 auf unseren Straßen 16 800 tödliche Unfälle. Im Jahre 1965 waren es 15 700. Wir hatten im Jahre 1966 423 000 Verkehrsunfälle mit Körperschäden. Die Universität Köln hat mit wissenschaftlicher Gründlichkeit untersucht, wie das materiell aussieht, und ist dabei zu dem Ergebnis

gekommen, daß die Unfallzahlen im Jahre 1965 — die noch niedriger waren als 1966 und wesentlich niedriger als die noch gestiegenen Zahlen in diesem Teil des Jahres 1967 — in ihren materiellen Folgen mit 6,7 Mrd. DM zu beziffern sind. Diese Summe entspricht der vollen Jahresproduktion des größten deutschen Automobilunternehmens.

Die Entwicklung im Güterkraftverkehr

Wenn man die Pkw-Entwicklung auf unseren deutschen Straßen sieht, muß man daneben die Entwicklung im Güterkraftverkehr sehen. In der Bundesrepublik gibt es gegenwärtig 891 000 Lastkraftwagen, 790 000 sogenannte Kombifahrzeuge, Traktoren und andere Spezialfahrzeuge nicht eingerechnet. Der Güterfernverkehr, also ein Teil des Lastkraftwagenverkehrs, hat sich in den rd. zehn Jahren seit 1956 bis heute um 21,2 v. H. vermehrt. Der Güterfernverkehr ist lizenziert und hat gegenwärtig einen Bestand von 24 800 Kraftfahrzeugen. Ich möchte Sie bitten, diese Zahlen etwas im Auge zu behalten, weil sie für unsere weiteren Überlegungen von Bedeutung sind.

Neben dem gewerblichen Güterfernverkehr steht der Werksfernverkehr. Der Werksfernverkehr hat sich in der Zeit von 1956 bis 1966 von 43 000 Fahrzeugen auf 77 000 Fahrzeuge erhöht; das ist eine Vermehrung um 81 Prozent. Wir haben daneben 75 000 deutsche Nahverkehrsunternehmen mit insgesamt 790 000 Lastkraftfahrzeugen. Der Zugang zum Nahverkehr ist völlig offen. Wer Nahverkehr betreiben will, muß nachweisen, daß er im allgemeinen zur kaufmännischen Führung eines Unternehmens in der Lage ist; das ist also verhältnismäßig frei.

In diesem Zusammenhang muß man, wenn man Vergleiche anstellt zwischen dem Güterverkehr auf der Straße und dem Güterverkehr auf der Schiene, auf einen weiteren Punkt hinweisen, der neben dem Wachstum auf Schiene und Straße von Bedeutung ist und der die Wettbewerbsbedingungen in einem besonderen Maße beeinflusst: Das ist die Tatsache, daß die Eisenbahn die Wegekosten für ihren Betrieb voll bezahlen muß, während es bisher nicht untersucht ist, ob der Kraftverkehr auf der Straße seine Wegekosten durch das, was er aufbringt in der Form von Kraftfahrzeugsteuer oder Mineralölsteuer, auch selbst trägt. Es ist also nicht schlüssig, ob der Kraftverkehr seine Wegekosten voll aufbringt. Dagegen ist es, ohne daß man es in Zahlen, die hier erarbeitet worden sind, ausdrücken kann, nachweisbar und schlüssig, daß die Wegekosten, die der Pkw aufbringt, wahrscheinlich näher an die Belastung herankommen, die er selbst der Straße zufügt, als der Lastkraftwagen. Die Differenz wird immer größer, je schwerer die Last wird, die sich über die Straße bewegt.

Die Amerikaner haben einmal eine wissenschaftliche Untersuchung gemacht, den sogenannten Asho-Test, der umstritten ist wie fast alle Ergebnisse auch wissenschaftlicher Untersuchungen, und sie sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die Zehntonnenachse eines Lastkraftwagens im Verhältnis zu der Halbtonnenachse eines Personenkraftwagens eine zehntausendmal so hohe Straßenbelastung und Zerstörungskraft (Aggressivität) besitzt. Ich gehe in keinen Streit ein, ob dieser Test, den die amerikanischen Wissenschaftler entwickelt haben, richtig ist oder falsch. Selbst wenn man annimmt, daß nur 10 Prozent davon richtig wären, würde die Zehntonnenachse eine tausendmal so hohe Straßenbelastung darstellen wie die Halbtonnenachse eines Personenkraftwagens. Tatsächlich zahlt aber die Zehntonnenachse bei 100 000 km Fahr- und Straßenleistung an Kraftfahrzeugsteuer und aus dem Benzinverbrauch fließendem Steueraufkommen 6,2mal soviel Steuer wie der Personenkraftwagen. Ich glaube, die Schlußfolgerungen daraus zu ziehen ist jedem einzelnen möglich.

Dies zur Situation auf unseren Straßen und im Straßenverkehr.

Probleme der Binnenschifffahrt

Als dritten Punkt möchte ich unsere Binnenschifffahrt erwähnen. In der deutschen Binnenschifffahrt gibt es 4 100 Unternehmungen. Sie teilen sich wie folgt auf: 3 900 Partikulierer, die nur ein Schiff besitzen, und Reeder, die über größere Schiffsparks verfügen. In Prozenten ausgedrückt bedeutet das, 5 v. H. der Reeder sind im Besitz von 56 v. H. der Tonnage, und 95 v. H. der Schiffseigner sind im Besitz von 44 v. H. der Tonnage. Da ist eine starke Konzentration bei einer Minderheit und eine starke Verteilung von Schiffseigentum bei der großen Mehrheit der Unternehmungen zu verzeichnen.

Der wirtschaftliche Zustand in unserer Binnenschifffahrt ist mit das tragischste, was wir bei unseren Untersuchungen vorgefunden haben. Ich habe kürzlich einem hohen kirchlichen Würdenträger, der auch daraufhin angesprochen worden war, den Rat gegeben, es wäre fast an der Zeit, auf jedes Binnenschiff, das einem Partikulier gehört, einen Kaplan zu setzen, weil das wahrscheinlich das einzige ist, was unter den gegenwärtigen Bedingungen noch Trost zu spenden in der Lage sei.

Die Lösung dieses Problems ist nicht leicht, weil wir es hier nicht mit nur deutschen Ausgangspositionen und Gegebenheiten zu tun haben. Der größte deutsche Binnenschiffsträger ist der Rhein. Der Rhein ist nach dem Versailler Vertrag und der Mannheimer Akte, die aus ihm fließt, international zugänglich. Wir sind nicht allein zuständig für die Ordnung auf dem Rhein, sondern zusammen mit den in der Mannheimer Akte zusammengeschlossenen Staaten. Das sind nicht nur alle Rheinanliegerstaaten, sondern zur Mannheimer Akte gehört beispielsweise auch England. Sie können sich vorstellen, daß typisch deutsche Ordnungsvorstellungen möglicherweise nicht identisch sind mit den Interessen eines anderen Landes, das seine Interessen dort anders sieht.

Wir haben es auf dem Rhein und in der gesamten Binnenschifffahrt mit einer ausgesprochenen Überkapazität zu tun. Viele Partikulierer, die man auf dem Rhein vorbeischwimmen sieht, sind, wenn sie eine Reise antreten, froh, daß sie einen Preis dafür bekommen haben, der etwa den Kosten für den Treibstoff entspricht, den sie an Bord nehmen mußten, um die Reise zu betreiben.

Die Situation der deutschen Häfen

Der vierte Tatbestand im Rahmen des Verkehrs sind unsere Häfen; hier meine ich die Seehäfen. Unsere norddeutschen Häfen stehen in einem harten Wettbewerbsverhältnis zu den Rheinmündungshäfen. Die natürlichen Gegebenheiten sprechen gegen unsere eigenen norddeutschen Häfen und sprechen für Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen — für die Rheinmündungshäfen, insbesondere auch, weil das Herz der deutschen Industrie und der deutschen Wirtschaft — die Ruhr — vom natürlichen Fluß des Rheines her näher und günstiger zu den Rheinmündungshäfen liegt als zu unseren eigenen Häfen. Hinzu kommen noch die politischen Probleme, die sich aus der Nachkriegsentwicklung ergeben haben. Hamburg als größter deutscher Hafen ist von seinem Haupteinzugsgebiet durch die unglückselige Teilung unseres Vaterlandes und von dem tschechischen Hinterland zu einem guten Teil abgeschnitten und hat somit Schwierigkeiten bei Verbindungen mit dem tschechischen Markt.

Diese natürlichen Verhältnisse unserer Häfen im Vergleich zu den Rheinmündungshäfen werden noch erhöht und gesteigert — ich sage das hier, ohne daß ich das mit Gift am Pfeil tue — durch eine ihre Binnenschifffahrt ausgesprochen protektionistisch beeinflussende Politik unserer befreundeten Nachbarstaaten; vor allem durch den küstennahen Verkehr, der protektionistisch gefördert wird, einmal dadurch, daß die Mineralölsteuern in diesen Ländern aus diesen Gründen — weil man sich als Spediteur Europas betrachtet — niedriger gehalten wird.

Ziele und Maßnahmen der Verkehrsplanung

Wir haben uns natürlich nun ein paar Ziele setzen müssen, wie wir den Schlußfolgerungen, die sich daraus ergeben, gerecht werden können; ich möchte zunächst bei den grundsätzlichen bleiben:

Eine Verkehrspolitik, die zielgerecht ist, muß ein paar zwingende Aufgaben vor sich sehen. Wir sehen folgende Ziele:

Grundsätzliche Aufgaben

1. Der Verkehr muß die Nachfrage der Bevölkerung nach Verkehrsleistungen zu angemessenen Bedingungen sicherstellen.
2. Alle Verkehrsträger müssen wirtschaftlich auf eigene Füße gestellt werden und ihre Arbeit im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ohne öffentliche Hilfe und Defizitausgleich leisten. Das gilt auch für die Deutsche Bundesbahn.
3. Wir müssen im freien Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger zueinander zu einer den natürlichen Bedingungen und den Leistungsfähigkeiten der einzelnen Verkehrsträger entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ihnen kommen,

ten wird. Wenn ich das in Zahlen ausdrücken darf: ein Liter Dieseldieselkraftstoff kostet bei uns 53 Pfennig, in Holland 21 Pfennig. Das ist ein wesentliches Faktum dafür, wohin man fährt. Man kann von Bielefeld nach Holland billiger fahren, wenn man sich des holländischen Kraftstoffs bedient und noch genügend mitbringt auf dem Rückweg, als von Bielefeld nach Hamburg mit deutschem Kraftstoff und deutschen Mineralölsteuerpreisen. Hinzu kommt die Tatsache, daß beispielsweise die niederländische Regierung die Kraftfahrzeugsteuer, die auch in Holland üblich ist, zum Teil rückvergütet, wenn man die deutsche Grenze überfährt, um den Verkehr für die eigenen Häfen anzuziehen, und einige andere Probleme mehr.

Hinzu kommt als dritter Punkt die Tatsache, daß unsere Häfen wie auch die Seeschifffahrt vor technischen Neuerungen stehen, die in ihrer Größenordnung heute noch gar nicht voll überschaubar sind, die aber von Fachleuten der Kategorie nach so hoch eingeschätzt werden wie beispielsweise die Umstellungen, die sich ergeben haben, als vom Segelschiff zum Dampfschiff umgestellt wurde. Ich meine hier vor allem auch den aufkommenden Container und völlig neuen Verkehrsarten und völlig neuen Installationen, die in den Häfen als Folge dafür nötig sind. Soweit die Schifffahrt in Betracht kommt, haben wir es zum Teil mit einem ausgesprochenen Flaggenprotektionismus zu tun. Wir haben verhältnismäßig viel Freiheit, jedenfalls mehr als andere Länder.

Probleme der Luftfahrt

Der nächste Punkt, den ich erwähnen möchte, betrifft unsere Luftfahrt. Das größte deutsche Luftfahrtunternehmen ist die Deutsche Lufthansa. Sie hat bis zum Jahre 1965 aus der Entstehung und Entwicklung heraus natürlich defizitär gewirtschaftet. Sie hat 1966 das erstmalig eine Bilanz mit einem Ertrag von 42 Mill. DM, und sie wird in diesem Jahre — wenn die Umstände sich nicht negativ verändern, was ich nicht hoffe — einen noch besseren Ertrag ausweisen. Den hat sie auch nötig, denn die Lufthansa und die Luftfahrt insgesamt stehen vor einer gewaltigen Umstrukturierung. Wir werden in etwa vier Jahren Großraumflugzeuge haben. Die riesigen Investitionen dafür erfordern Milliardensummen. Wir müssen diese Entwicklung von uns aus mitmachen, wir müssen Schritt halten mit der Weltentwicklung.

Aber die Umrüstungen in der Luft lösen Probleme und damit Investitionen auf dem Boden aus, die finanziell noch größer und noch gewaltiger sind als das, was sich in der Luft tut. Man muß sich einmal vorstellen, wenn in einer Stunde mehrere Großraumflugzeuge mit 300, 400 Passagieren in einem Flugzeug landen, was das an Bodenorganisation, an technischem Dienst, an Verwaltung und allen möglichen Lösungen beansprucht. Es werden Milliarden sein, die hier aufgewendet werden müssen, um den Boden, den Flughafen, instand zu setzen, diesem neuen technischen Phänomen, dem Großraumflugzeug gerecht zu werden.

Damit in Verbindung stehen Fragen der Flugsicherung, die heute noch gar nicht völlig überschaubar sind.

Meine Damen und Herren, das als kurzen, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit möglichen Überblick über die Lage des deutschen Verkehrs.

zwischen Binnenschifffahrt, Schiene und Straße, soweit die räumlichen Verkehrsträger in Betracht kommen.

4. Wir müssen Wert auf eine gute und moderne Bedienung in der Fläche legen, so daß alles nahe am Verloader und am Verbraucher ist.
5. Wir müssen ein gutes Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger im kombinierten Verkehr sicherstellen zwischen Binnenschifffahrt und Schiene und Straßenverkehr, zwischen Straße und Schiene usw. wie auch immer.
6. Wir müssen unser Verkehrsnetz auf den künftigen Bedarf ausrichten. Das bedeutet Fortführung hoher Straßenbauleistungen gerade auch in der Zukunft.
7. Wir müssen energische Maßnahmen ergreifen, um zu einer höheren Verkehrssicherheit zu kommen, dem Unfalltod auf den Straßen mit Nachdruck den Kampf ansagen und dies durch erzieherische, technische, gesetzgeberische und administrative Maßnahmen erreichen.

Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir noch einen grundsätzlichen Satz. Ich bin, schon ehe ich der Bundesregie-

zung angehört habe, in all den Jahren, in denen ich andere Aufgaben wahrgenommen habe, ein Anhänger einer freien, sich auf dem Markt selbst regelnden und ordnenden Wirtschaft gewesen. Ich habe dafür nicht immer eine leichte Position gehabt. Aber ich habe das für richtig gehalten und bleibe dabei, weil ich der Überzeugung bin: das entspricht unserer Lebensart und ist am Ende auch für den Bürger und den Verbraucher die beste Art zu wirtschaften. Ich weiß aber, daß es Tatbestände gibt, in denen man die Regularien der Marktwirtschaft und die sich selbst schaffende Ordnung, die sie aus eigener Kraft zustande bringt — so wie der menschliche Körper ohne Arzt durch natürliche Abwehrkräfte und alles, was er selbst bewirken kann aus seiner Natur heraus — diskriminiert, wenn man ihr Aufgaben überläßt, die sie aus ihrer Natur und aus sich selbst mit dem Ordnungselementarium, das sie besitzt, zu lösen nicht in der Lage ist. Genauso wie der Mensch mit seiner Gesundheit in Situationen kommen kann, in denen natürliche Abwehrkräfte allein nicht mehr helfen, in denen auch kaltes Wasser und Homöopathie nicht mehr ausreichen, sondern in denen der Chirurg heran muß, um mit dem Messer eine Operation vorzunehmen, damit der menschliche Körper wieder instand gesetzt wird, nachher vernünftig aus seiner eigenen Natur und Kraft heraus, sich selbst in Ordnung zu halten, ohne Arzt und Eingriff, ohne Dirigismus und Lenkung durch Medizin und Tabletten. Verargen Sie mir bitte nicht — ich komme in diese Rolle — wenn ich hier vorweg, ehe ich von Maßnahmen rede, sage: Ich brauche auch für mich eine moralische Legitimation. So wenig wie man einen Arzt, der die natürlichen Kräfte des Menschen wieder beleben will, beim Staatsanwalt wegen Körperverletzung anklagt, weil er mit dem Messer einen Blinddarm herausgeschnitten hat — was der Mensch aus der natürlichen Abwehrkraft heraus nicht schafft, sondern stirbt, wenn der vereitert —, so wenig können Sie dem Bundesverkehrsminister vorwerfen, er betreibe dirigistische Politik, weil er der Überzeugung ist, daß die Regularien und die natürlichen Kräfte in der Marktwirtschaft im gegenwärtigen Stadium nicht mehr ausreichen, die Ordnung zustande zu bringen, die wir alle für nötig halten, und ihn deswegen, weil er einen Eingriff vornehmen zu müssen glaubt, des Dirigismus bezichtigt.

Für ein freiheitliches Verkehrswesen ohne staatliche Eingriffe

Ich sage Ihnen im voraus: Ich will ein freiheitliches — ein viel freiheitlicheres, als mancher Verkehrsträger es vielleicht am Ende wünscht, ich gehe da weiter — sich selbst in Ordnung bringendes Verkehrswesen, ohne staatliche Eingriffe. Ich bin aber überzeugt davon, daß wir zu diesem Zustand erst kommen, wenn wir den Mut haben, jetzt in dieser Situation ein paar Einschnitte und ein paar Eingriffe vorzunehmen. Ich wollte das medizinisch ausdrücken, weil ich glaube, daß das ein passender Vergleich ist.

Nun, ich stimme da überein mit allen Verkehrsträgern; Sie werden das nicht glauben: Bei allen Gesprächen mit jedem wichtigen Verkehrsträger ist sichtbar geworden, daß es dort auch so gesehen wird. Ich habe kein Gespräch geführt mit einem Verkehrsträger — ob Schiene oder Straße, den Gruppen auf der Straße, ob Binnenschifffahrt oder Häfen — in dem nicht verlangt worden ist, daß vom Staat eingegriffen wird, in dem nicht dargetan worden ist, daß das mit marktwirtschaftlichen Regularien im Übergangsstadium, bis wir zur Ordnung kommen, nicht geht. Nur unterscheide ich mich von diesen Herren in einem Punkt: Jeder, der das kategorisch verlangt hat — hat den anderen gemeint, nicht sich selbst!

Meine Damen und Herren, ich ziehe daraus eine Schlußfolgerung: Es ist im Prinzip nötig, vorübergehend einzugreifen. Zweitens appelliere ich an die Einsicht aller Verkehrsträger, die mir diesen Rat gegeben haben: Wenn jeder an sich nur 15 Prozent dessen verträgt oder hinzunehmen bereit ist, was er mir in bezug auf andere geraten hat, dann werden wir das Ganze in Ordnung bringen, ohne daß es irgendeinen Streit gibt.

Maßnahmen zur Modernisierung der Bundesbahn

Ich komme nun zu den Maßnahmen. Ich fange auch da bei der Bundesbahn an, weil ich glaube, daß das von der Kontinuität der Gedankenführung her ein Ausgangspunkt ist, ohne daß es hier darum geht, nur die Bundesbahn in Ordnung zu bringen. Es geht darum, Ordnung bei allen Verkehrsträgern zustande zu bringen, und es sind nicht einfache Einschnitte, die da vorgenommen werden.

Die Bundesbahn muß an Haupt und Gliedern überholt werden. Sie muß ihren Charakter ändern. Die Bundesbahn ist ein hundert Jahre altes Unternehmen. Die Wirtschaft hat sich in

der Zwischenzeit völlig gewandelt und verändert. Die Bundesbahn arbeitet mit dieser Wirtschaft zusammen, und wenn sie so bliebe, wie sie einmal war, jetzt bei einer sich verändernden Wirtschaft, mit der sie in Wirtschaftsbeziehungen steht, müßte sie zur Kenntnis nehmen, daß sie als völlig veraltet vom Markt ausgeschieden wird. Sie muß sich diese Korrekturen an sich selbst also gefallen lassen und auch viel an ihrer Haltung ändern. Die Deutsche Bundesbahn muß sich als Unternehmen im öffentlichen Besitz wandeln und den Charakter eines Wirtschaftsunternehmens annehmen, das nach den modernen Erkenntnissen unserer Wirtschaft geführt wird.

1. Ich habe gesagt und wiederhole das hier — ich weiß, nicht jeder Eisenbahner hört das gerne —, sofern es noch Restbestände dieser Art geben sollte, in der höhere Chargen bei der Deutschen Bundesbahn einstmals Schlepplabel und Schulterstücke trugen, müssen die weggelegt werden, und die Ausstellung eines Frachtbriefes ist nicht mehr ein behördlicher Hoheitsakt, sondern künftig Kundendienst. Das ist im Prinzip das Thema, das über allen Aufgaben der Bundesbahn steht.

2. Sie muß ihre Organisationsform, ihr eigenes Dasein den veränderten Bedingungen anpassen. Die Deutsche Bundesbahn hat gegenwärtig 410 000 beschäftigte Personen. Der Vorschlag des Bundesverkehrsministers lautet, davon bis zum Jahre 1972 75 000 Personen, die im Fahrdienst und im Dienstbetrieb eingesetzt sind, abzubauen.

Dieses ist ein gewaltiger Einschnitt. Der kann sich ohne Hysterie dadurch vollziehen, daß in dieser langen Zeit von fünf Jahren im Rahmen der mittelfristigen Planung Abgänge durch Altersgrenze, natürliche Fluktuation usw. nicht ersetzt werden. Aber es wird dabei auch Einschnitte geben, die nicht ganz so harmonisch verlaufen. Wenn ich z. B. auf einen Punkt hinweisen darf: In unserem ganzen Lande besteht das natürliche Verlangen, von der Dampflokomotive zur Elektrolok überzugehen. Die Bundesbahn befördert heute 55 Prozent aller Güter über elektrifizierte Strecken. Wenn man elektrifizieren will, ist das also etwa, was dem Willen nach Fortschritt durchaus entspricht und dem die Bundesbahn damit Rechnung trägt. Wer aber Elektrolokomotiven verlangt, kann nicht auch gleichzeitig verlangen, daß die Deutsche Bundesbahn Ausbesserungswerke, in denen Dampflokomotiven repariert wurden, auch künftig unterhält. Es gibt keine Dampflokomotiven mehr zu reparieren, und solche Ausbesserungswerke, in denen Dampflokomotiven repariert werden, in denen Tausende von Menschen beschäftigt sind, werden künftig nicht mehr gebraucht werden. Hier werden Umsetzungsprozesse stattfinden, die der einzelne, wenn er Einsicht genug aufbringt, auch an sich ertragen muß. Wir wollen dabei soziale Härten nach Möglichkeit vermeiden.

3. In den Verwaltungen, Ämtern und Dienststellen der Deutschen Bundesbahn — dieses ist ein schwierigerer Punkt — sollen 7 000 Personen in diesen fünf Jahren eingespart werden. Das ist bei der verhältnismäßig geringeren Zahl von Beamten in diesen Ämtern ein sehr weitgehender Einschnitt. Meine Damen und Herren, es wird zu sehr heftigen Diskussionen und sicher auch zu Widerstand kommen. Im ganzen bedeutet das, daß der Personalstand der Bundesbahn — und es ist wichtig, daß man den Punkt im Auge behält — um 20 Prozent reduziert wird.

4. Es gibt eine ganze Anzahl von Strecken, die nicht mehr wirtschaftlich sind, bei denen heute schon feststeht, daß man sie nicht mehr benutzt. Ich habe festgestellt: Es gibt Eisenbahnstrecken mit sechs Stationen, einem Personalstand von 21 Personen, die dort Stationen und Fahrdienst versehen — und es werden in der Woche 750 kg Frachtgut befördert. Ich habe einmal die Anregung gemacht, auszurechnen, ob es nicht sinnvoll wäre, den 21 Personen in Raten jeden dritten Tag 15 kg auf die Schultern zu tun und das dem Empfänger ins Haus zu bringen. Das würde wahrscheinlich sogar die Bediensteten der Eisenbahn, die das machen müssen, davor bewahren, mit Kreislaufstörungen zum Arzt zu müssen und das wäre für die Eisenbahn ungeheuer wichtig.

Streckenstilllegungen und technische Neuerungen

Meine Damen und Herren, 6 500 km Strecken stilllegen heißt, gemessen an dem jetzigen Streckennetz von 31 000 km, 20 v. H. der Strecken stillzulegen. Ich darf Ihnen einen kleinen Vergleich sagen: England hat etwa die gleiche geographische Formation wie die Bundesrepublik Deutschland; es ist von Norden nach Süden gezogen. England hatte nach dem Zweiten Weltkrieg etwa das gleiche Streckennetz wie die Deutsche

Bundesbahn, nämlich auch genau 31 000 km, und hatte fast die gleiche Zahl von Bahnhöfen und Stationen, die gleiche Zahl von Eisenbahnbediensteten usw. England hat gegenwärtig sein Streckennetz schon korrigiert und hat noch 22 500 km.

Wir würden mit einer Verringerung um 6 500 km von 31 000 km auf 24 500 km zurückgehen. Diese Korrekturen im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn sollen unter zwei Gesichtspunkten erfolgen:

Erstens raumordnerische und damit in Verbindung stehende wirtschaftsstrukturbedingte Interessen in den entsprechenden Gebieten unter allen Umständen zu beachten; in jedem Falle für ausreichenden Ersatzverkehr zu sorgen, wenn es zu einer Stilllegung kommt — aber sie muß erfolgen — und außerdem für Streckenstilllegungen im Zonenrandgebiet aus politischen Gründen ein Verfahren zu entwickeln, das uns vor auch psychologisch unangenehmen Prozeduren bewahrt, damit hier die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn und politisches Interesse in einer vernünftigen Weise koordiniert und einander angeglichen werden.

Im ganzen geht es dabei um eine Verbesserung des Leistungsangebots bei der Bundesbahn und um eine Konzentration auf die wirtschaftlich bedeutsamen Strecken nach dem Grundsatz: Schwere Last auf langer Strecke muß auf der Schiene sein.

Der nächste Punkt, der bei der Bundesbahn von Bedeutung ist, sind die technischen Neuerungen. Ich will daraus nur einiges herausgreifen. Im Rahmen der Modernisierung der Deutschen Bundesbahn müssen vor allem die neuen Verkehrsarten im Auge behalten werden. Das ist einmal der Huckepack-Verkehr. Hier hat sich die Bundesbahn fast ein Jahrzehnt dagegen gewehrt, daß der Werkverkehr die sondertariflichen Vorteile des Huckepack-Verkehrs in Anspruch nimmt. Ich schlage vor, daß der Werkverkehr künftig in den Huckepack-Verkehr und die Sondertarifbedingungen einbezogen wird. Ob da allerdings der große Wurf liegt, möchte ich offenlassen.

Viel mehr Bedeutung messe ich dem Aufkommen des Container-Verkehrs bei. Es geht darum, den kombinierten Verkehr zwischen Schiene und Straße zu ermöglichen und technisch eine Lösung zu finden, wie sich eine Last, die sich auf der Straße befindet, ohne daß man einen Kran oder ein anderes Hebegerät, das Hunderttausende von Mark kostet, umständlich ansetzen muß, von Kraftwagen aus, ohne fremde Hilfe, ja sogar ohne Beifahrer, auf die Bahn bringen läßt und sich hernach ebenso leicht wieder übernehmen läßt.

Da ist eine der vielen technischen Entwicklungen, die es gibt. Wir sind also in der Lage, das technisch zu meistern. Es ist eine Neuerung, die wir fördern, wie wir alle künftigen Entwicklungen dieser Art fördern werden.

Die Bedeutung des Container-Verkehrs

Wir verbinden hier drei Aufgaben miteinander. Erstens wollen wir die Straße vom Schwerverkehr auf langer Strecke entlasten, zweitens diesen Verkehr an die Bundesbahn zurückführen und drittens die mittelständische Existenz, die sich bisher im Straßenverkehr betätigt hat, in vollem Umfang erhalten.

Wir wollen niemand ruinieren. Ich möchte Ihnen an einem Beispiel zeigen, wie das gedacht ist. Nehmen wir einen Fuhrunternehmer, der fünfmal in der Woche von Hannover nach München fährt. Bisher ist er mit zwei Fahrern auf verstopften Straßen unter allen Unbilden und Kosten, die ihm dabei entstehen, nach München gefahren. Künftig soll er nach dem Container-Verfahren, das sich in fünf Minuten vollziehen läßt, seine Fracht folgendermaßen bewegen: Er soll in Hannover auf den Güterbahnhof fahren, seine Behälter dort auf den Waggon stellen und meinetwegen dann schlafen gehen. Dann wird der Waggon mit diesem Behälter, zusammen mit anderen Behältern, die auch nach München gehen, in einem sicheren Verkehr am nächsten Morgen in München sein. Die Bundesbahn wird diese Bedienung exakt und dem Willen des Verbrauchers entsprechend ausführen, wie das in der Wirtschaft üblich ist. Der Wille des Verbrauchers wird hier maßgebend sein. Der Behälter wird dann in München von der Bahn genommen und im Nahverkehr dem Empfänger zugestellt. Das ist also technisch möglich und läßt sich auch organisatorisch vollziehen. Der Fuhrunternehmer, der über die Straße gefahren ist, bleibt dabei der Kontrahent des Verladers so wie bisher. Er bekommt auch den gleichen Tarif nach dem Reichskraftwagentarif wie bisher. Er selbst zahlt aber an die Bun-

desbahn keinen Tarif, sondern wir haben die Bahn veranlaßt, sich einer Neuerung zu bedienen, die sogar bis in den Wortschatz geht. Sie nimmt keinen Tarif, sondern macht dem Fuhrunternehmer einen Preis, als mit ihm kontrahierendes Verkehrsunternehmen, der etwa den Selbstkosten identisch ist, die der Unternehmer hätte, wenn er weiter nachts auf verstopften Straßen nach München fahren müßte.

Die Bundesbahn muß etwa 30 Container von Hannover billiger befördern können, als wenn die gleiche Last in 30 Lastwagen mit 30 Motoren und 60 Fahrern nachts über die Straßen nach München geschaukelt würde. So wie ein Produzent einem Händler, der zwischen ihm und dem Verbraucher steht, einen Wiederverkäuferrabatt einräumt, von dem der Händler lebt, der seine Existenz bedeutet, muß auch die Bahn dem Fuhrunternehmer eine Gewinnspanne einräumen können durch den Preis, den sie nimmt im Verhältnis zu den Tarifen, die der Fuhrunternehmer von den Verladern erhält, und trotzdem noch selbst einen Gewinn machen.

Auf diese Weise schließt sich der Kreis: Entlastung der Straße, Transportgut auf die Schiene, Entlastung der öffentlichen Finanzen vom Defizit und gleichzeitig eine Garantie für die mittelständische Existenz.

Zusätzliche notwendige Maßnahmen

Das waren die drei wichtigsten Maßnahmen. Wir haben aber außerdem noch eine ganze Reihe anderer Maßnahmen bei der Bundesbahn vor. Hinzu kommt die Investitionsplanung bis 1972. Die Bundesbahn wird 12,5 Mrd. DM — diese Zahl ist identisch mit dem in der mittelfristigen Finanzplanung dafür vorgesehenen Betrag — investieren, um sich zu modernisieren.

Als fünfte Maßnahme möchte ich dann erwähnen, die Deutsche Bundesbahn im Zusammenhang mit der Absicht, Wettbewerbsgleichheit herbeizuführen, zu allen Steuern, die auch die übrigen Verkehrsträger zahlen, heranzuziehen. Es wird keine Ausnahme mehr für dieses öffentliche Verkehrsunternehmen geben. Die Bundesbahn wird künftig Körperschafts-, Mehrwert-, Kapitalverkehrs-, Grundsteuer, Gewerbesteuer zu bezahlen haben wie jeder andere Verkehrsträger auch.

Diese Maßnahmen schneiden tief in das Fleisch der Deutschen Bundesbahn. Über alle diese Fragen kann man mit vielen Leuten sprechen, und alle sagen, es sei vernünftig, den Personalbestand in Ordnung zu bringen, das Streckennetz zu korrigieren usw. Ich habe noch keinen Gesprächspartner erlebt, ob in einer großen Versammlung oder in einem persönlichen Gespräch, der das verneint hätte. Im allgemeinen hält man das für klar und vernünftig. Nur wenn es darum geht, gerade die Strecke stillzulegen, die an dem eigenen Dorf vorbeiführt, gerade diesen Bahnhof nicht mehr zu betreiben, dann steht das Volk auf und wehrt sich dagegen. Ich hatte kürzlich ein Gespräch mit einem Pfarrer, das mich sehr berührt hat und das nicht zu meinem Trost war. Er sagte mir, es gehe ihm fast so wie mir. Er müsse jeden morgen früh aufstehen und Gottesdienst abhalten, obwohl werktags fast niemand mehr in die Kirche komme. Er habe kürzlich gedroht, wenn doch niemand komme, keinen Gottesdienst mehr abzuhalten. Da habe sich die ganze Gemeinde empört und gemeint, dann läute es ja auch nicht mehr. Und das muß wohl sein. So ähnlich ist das auch mit der Deutschen Bundesbahn. Es fährt niemand mehr mit ihr, aber die Bundesbahn muß fahren, das gehört ganz einfach zum Klima der Landschaft. Aber das kostet uns Milliarden.

Wenn bei der Deutschen Bundesbahn nichts geschieht und die Entwicklung so weitertreibt, dann wird das Defizit der Bundesbahn, das in diesem Jahr 3 Mrd. DM beträgt, im Jahre 1971/72 auf 5 bis 5,5 Mrd. DM steigen. Das bedeutet, daß die gesamten Einsparungen, die der Verteidigungsetat und der Sozialetat im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung jetzt hingenommen haben, allein durch das wachsende Defizit der Bundesbahn wieder vernichtet werden. Das ist der Druck, unter dem die Verkehrspolitik, die Bundesregierung und alle, die dafür Verantwortung tragen, stehen.

Ähnlich ist es mit all den anderen Fragen. Ich brauche nichts darüber zu sagen, auf welchen Widerstand wir stoßen werden, wenn wir etwa Bundesbahndirektionen in Angriff nehmen und prüfen, ob sie noch gebraucht werden. Der Bundesminister für Verkehr wird nicht anordnen, wie das zu vollziehen ist, sondern wird sich das vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn vorschlagen lassen. Dabei denke ich auch an die Verteilung des Widerstandes. Wenn ich anordne, daß eine Strecke stillgelegt werden soll, dann kann es mir passieren, daß der Bahn-

rat X in die betreffende Gegend fährt und sagt, er würde diese Strecke ja noch befahren lassen, aber „die in Bonn“ hätten befohlen, daß sie stillgelegt werden solle. Ich will, nachdem angeordnet worden ist, daß 6 500 km stillgelegt werden sollen, von der Deutschen Bundesbahn vorgeschlagen haben, welche Strecken das nach allen Untersuchungen, die angestellt werden, sein sollen; und ich genehmige, was die Bundesbahn mir vorschlägt. Genau so wird sich das bei der Verwaltung verhalten.

Die Bahn muß erneuert werden, und ich hoffe, daß die Eisenbahner, von denen ich weiß, daß sie auf ihr Unternehmen stolz sind, es lieber haben, auf Grund dieser Maßnahmen — wenn sie auch hart sein mögen — eines Tages wieder in einem Unternehmen arbeiten zu können, das nicht auf öffentliche Unterstützung fast karitativer Art angewiesen ist, sondern das auch soziale Leistungen aus der eigenen Ertragskraft des Unternehmens erbringen kann. Ich weiß, daß das die sozialste Einstellung eines Unternehmens ist, erst einmal Geld zu verdienen, wirtschaftlich zu werden und dann soziale Leistungen zu vollbringen. Das muß auch bei der Bundesbahn wieder zuwege gebracht werden. Ich weiß aber auch, daß man durch Maßnahmen dieser Art allein die Bundesbahn nicht wirtschaftlich machen kann, selbst wenn sie sie noch kleiner machen würden. Ich verweise dabei wieder auf England. Die Engländer haben Strecken gestrichen, haben Personal verringert, viel weitergehend als wir es jemals beabsichtigen und hatten 1966 trotzdem noch ein Defizit von 140 Mill. Pfund, das sind 1,6 Mrd. DM. Damit ist der Beweis erbracht, daß durch Reformen im Unternehmen verkehrspolitisch im ganzen noch keine Lösung zustande kommt. Dazu muß ein Verkehrsträger mit dem anderen korrespondieren und zusammengreifen.

Maßnahmen zur Entlastung der Straße

Zu den Maßnahmen auf der Straße: Die Personenkraftwagen nehmen weiter zu. Niemand will den Personenkraftwagen und ihrer Entwicklung irgendeine Begrenzung auferlegen. Ich halte ihn für das Barometer unseres Wohlstandes. Den Personenkraftwagen muß freie Fahrt und grünes Licht gegeben werden. Das ist ein wichtiger Punkt unserer Politik. Die Ansatzpunkte für unsere Überlegungen sind folgende: Wir haben es auf unseren Fernstraßen, die heute Schleichwege geworden sind, mit einem langsam und schwermütig dahinkriechenden Verkehr zu tun.

Folgende Maßnahmen sollen ergriffen werden:

Erstens: Es wird in den kommenden Jahren keine Ausweitung der Genehmigungen für den Güterfernverkehr und keine neuen Lizenzen geben. Ich bin überzeugt, daß das Güterfernverkehrsgewerbe mit mir übereinstimmt.

Zweitens: Wenn nichts geschieht, wird die Beförderungssteuer, die heute im Werkverkehr erhoben wird, am 31. Dezember ersatzlos fortfallen.

Wenn das geschähe, wäre das wahrscheinlich auch ein ruinöser Vorgang für den Güterfernverkehr; denn ein ersatzloser Fortfall der 3 Pfennige Fernverkehrssteuer würde eine Kostensenkung von 21 v. H. im Werkverkehrsgewerbe bedeuten. Das würde eine neue Flut schwerer Lastwagen auf den Straßen auslösen. Wir kennen schon eine ganze Reihe von Dispositionen in dieser Richtung. Außerdem würde eine neue Welle schwerer Fahrzeuge, die aus diesen Gründen auf die Straße gereizt wird — ein Unternehmer wäre unklug, wenn er diese Chance nicht ergreifen würde — eine Vermehrung des Defizits bei der Bundesbahn bedeuten. Es würde noch mehr Verkehr von der Schiene auf die Straße wandern und die Straßen verstopfen. Das würde auch den Güterfernverkehr stark betreffen, wenn Frachten, die bisher den privaten Fuhrunternehmen übergeben wurden, künftig, nachdem man keine Steuern mehr bezahlen braucht, billiger im Werkverkehr zu transportieren sind, und der Güterfernverkehr würde in eine ruinöse Situation kommen. Das behaupte ich nicht, sondern es ist die für mich glaubwürdige Darstellung des Güterfernverkehrsgewerbes selbst, die ich voll abnehme. Der Güterfernverkehr würde, ehe er sich ruinieren ließe, versuchen, sich an der Bundesbahn durch verzweifelte Dumpingmethoden schadlos zu halten. Er würde damit in vielen Fällen wohl Erfolg haben und einen weiteren Abfluß der Güter von der Schiene zur Straße zur Folge haben, so daß am Ende die Rechnung so aussehen würde: Weiterhin verstopfte Straßen, ein an die Grenze des Ruins gebrachtes Fernverkehrsgewerbe und eine wesentliche Erhöhung des Defizits noch über die Zahlen hinaus, die ich hier genannt habe.

Neuregelung der Beförderungssteuer

Aus diesen Gründen schlagen wir vor, die am 31. Dezember fortfallende Beförderungssteuer wie folgt neu zu erheben:

Motorfahrzeuge mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 4 000 kg sollen von der Beförderungssteuer freigestellt werden. Wir wollen das, weil wir das kleinere und schnellere Fahrzeug fördern müssen. Ich habe einen Leitartikel in einer angesehenen Frankfurter Zeitung gelesen, in dem das auch angeregt wurde. Ich freue mich, daß Sie in dieser Frage mit mir einer Meinung sind. Wir wollen aber Fahrzeuge mit einer Nutzlast von weniger als 4 000 kg, die einen Anhänger haben und auf diese Weise doch größere Lasten transportieren mit einer Steuer von 3 Pf je tkm belegt lassen. Wir wollen weiter Fahrzeuge mit einer Nutzlast zwischen 4 und 6 t mit einer Steuer von 4 Pf pro tkm und Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mehr als 6 t mit 5 Pf je tkm belasten. Es geht also um eine Steigerung nach dem Maßstab der Schwere der Last.

Das ist das Politikum, das wir sehen. Wir müssen versuchen, ein Gefälle von der Straße zur Schiene zu schaffen, dadurch, daß wir der Straße eine Belastung auferlegen. Wir können die Bundesbahn nicht veranlassen, dieses Gefälle dadurch herzustellen, daß sie ihre Tarife erheblich senkt. Sie müßte dann ins Defizit, in eine größere Belastung der öffentlichen Hand ausweichen. Deshalb kann es nur durch die partielle Belastung des Straßenverkehrs geschehen.

Bei der zweiten Maßnahme handelt es sich um eine Steuer für alle Lastkraftwagen über 4 t Nutzlast im gewerblichen Güterfernverkehr von 1 Pf je tkm.

Wir halten diese Steuern aus mehreren Gründen für gerechtfertigt. Einmal deswegen, weil sie im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Straße und Schiene gerechtfertigt sind. Ich habe vorhin schon gesagt, daß die Bundesbahn ihre Wegkosten selbst aufbringt, der Straßenverkehr bei den schweren Lasten, die er bewegt, mit Sicherheit nicht. Wir nähern uns also mit dieser Belastung von 3, 4 und 5 Pf und 1 Pf beim Güterfernverkehr auch einem besseren Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen zwischen schwerer Last auf der Straße und schwerer Last auf der Schiene. Das ist wichtig, wenn man eines Tages marktwirtschaftliche Regeln in völliger Freiheit zum Zuge kommen lassen will. Weiter ist es auch deswegen bedeutsam, weil die Bundesbahn eine Beförderungspflicht für alle Güter hat. Viele hochtarifizierte Güter werden auf der Straße befördert, und die Emballagen, die leeren Kisten, muß dann die Bundesbahn zurückbefördern, wofür es nicht allzuviel gibt an Fracht. Dann hat die Bundesbahn genügend Frachtraum auch für Spitzenzeiten des Bedarfs vorzuhalten. Wehe der Bahn, wenn sie nicht genügend Waggons hat. Sie muß sie haben. Das Straßengewerbe dagegen hält nur soviel Kapazitäten vor — das ist vernünftig, daß es dies tut —, wie es das ganze Jahr über voll auslasten kann. Das sind zwei wichtige Gründe für diese Belastung, die außerdem auch noch aus Gründen der Gerechtigkeit erfolgt.

Noch ein paar Bemerkungen zur Belastung von 1 Pf beim Güterfernverkehr. Ich sage das an die Adresse des Güterfernverkehrsgewerbes. Wenn es nicht zu einer Besteuerung des Werkverkehrs um 3, 4 und 5 Pf und damit natürlich auch nicht zur Besteuerung des gewerblichen Güterfernverkehrs von 1 Pf käme, dann würde es mit gutem Recht zu einem Aufstand für die Erhaltung der Existenz beim Güterfernverkehrsgewerbe kommen, davon bin ich überzeugt. Es würde sonst für dieses Gewerbe ruinös. Die Frage, ob man allein den Werkfernverkehr und nicht das Güterfernverkehrsgewerbe besteuern darf, ist vom Bundesverfassungsgericht sehr offen gelassen worden. Es hat ein paar dicke Fragezeichen hinter die Frage gemacht, ob man gleiche Verkehrsträger steuerlich ungleich behandeln kann. Dem Güterfernverkehrsgewerbe wäre wenig damit gedient, wenn man allein den Werkverkehr besteuern und damit diese Steuern juristisch und vor dem Verfassungsgericht in Frage stellen würde. So aber manifestiert die Steuer von 1 Pf in einer sehr eindeutigen Weise auch juristisch die Besteuerung des Werkverkehrs.

Das allein reicht jedoch für die Straße nicht aus. Wir müssen weitere Maßnahmen treffen. Ich sehe als Staatsbürger und als der für den Verkehr verantwortliche Minister nicht ein, daß da einige Dinge geschehen, die nicht zu sein brauchen. Wir kaufen einen großen Teil unseres Holzes in unserem Nachbarland Österreich. Das Holz wird dort fast ausnahmslos auf Waggons verladen, kommt über die Grenze und wird auf dem ersten deutschen Grenzbahnhof von den Waggons auf

Lastwagen umgeladen und dann auf unseren Autobahnen im 25-Kilometer-Tempo nach Oldenburg, Braunschweig oder Hannover gefahren. Das soll auf der Schiene bleiben. Das sind keine Güter, die kurzfristig beim Empfänger sein müssen. Es handelt sich dabei um langfristige Dispositionen. Man kauft Holz, und das kommt dann zwei Monate später.

Wir haben mit hohen Kosten einen Kanal gebaut, der den Rhein mit Stuttgart verbindet, und ich sehe auch nicht ein, daß jemand, der von Karlsruhe nach Stuttgart fährt, mit Sicherheit ein Dutzend schwere Lastwagen überholt oder auch nicht überholen kann, die Rheinkies und Rheinsand geladen haben, der im Fernverkehr vom Rhein nach Stuttgart gefahren, dort möglicherweise in einen Silo gebracht und dann im Nahverkehr zur Baustelle gefahren wird. Das geht künftig über den Kanal oder mit der Eisenbahn.

Es wird verboten werden, solche Baustoffe im Fernverkehr ans Ziel zu bringen. Wenn man hinter einem solchen Fahrzeug herfährt — das ist nicht nur mir passiert, der Herr Bundeskanzler hat mir erzählt, er habe das auch schon erlebt — und es ist zufällig Januar, dann wird jeder Tropfen Wasser, der da herabtröpfelt, zu einem Eisfleck von der Größe eines Fünfmärkstüchkes. Das muß nicht sein. Ich sehe auch nicht ein, daß Bimserzeugnisse, Hohlblocksteine usw. aus dem Neuwieder Becken vom Produzenten zum Auslieferungslager nach Frankfurt im Fernverkehr auf der Straße befördert werden, denn in Neuwied und in Frankfurt gibt es Gleisanschlüsse, in Frankfurt abgeladen und gestapelt und dann im Nahverkehr zur Baustelle gebracht werden. Das letztere muß sein, das erstere braucht nicht zu sein. Es belastet die Straße in einem volkswirtschaftlich unangemessenen Ausmaß. Ich nenne nur diese drei Beispiele für das, was mich stört.

Beförderungsverbote im Güterfernverkehr

Im Güterfernverkehr soll daher die Beförderung folgender Güter verboten werden:

Getreide, Grubenholz, Faserholz, sonstiges Rohholz, Holzschwellen und sonstiges bearbeitetes Holz, Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken, Marmor, Granit und andere Naturwerksteine, Schiefer, Gips- und Kalkstein, Findlinge, Kiesel, Schotter und andere zerkleinerte Steine, sonstige Rohminerale, Eisenerze, Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Nichteisen-Metallerze, -abfälle und -schrott, Steinkohle, Steinkohlenbriketts und -koks, Braunkohle, Braunkohlenbriketts und -koks, Torf, Kalk und Zement — das ist einer der größten Posten — Beton-, Zement-, Kalksandstein-, Terrazzo- u. ä. Kunststeinerzeugnisse, Bimswaren, Natursteine, bearbeitet (Werksteine) und Waren daraus, ausgenommen Schmucksteine, Roheisen, Ferrolegierungen, Rohstahl, gewalztes Eisen- und Stahlhalbzeug, sonstiges Eisen- und Stahlhalbzeug, Betoneisen und Betonstahl (Moniereisen), gewalzte Stahlbleche in Platten und Rollen, Breitflachstahl, sonstige Stahlbleche, Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl — sogar das gibt es, daß Eisenbahnschienen im Fernverkehr über die Straße zur Eisenbahn gebracht werden —, Rohre, Rohrverschluß- und -verbindungsstücke aus Stahl, Personenkraftwagen, soweit mehr als 2 zusammen befördert werden, diese ästhetisch schönen Gebilde, die sich da langsam über die Straßen bewegen.

Dafür soll eine Umstellungsfrist bis zum 1. Juli 1970 vorgesehen werden. In dieser Zeit wird sich einiges vollziehen.

Wenn nun gesagt wird, das bedeute den Ruin für dieses Gewerbe, dann muß ich antworten: Es gehört zur Ordnung des Verkehrs, daß das durchgeführt wird. Im übrigen wird es eine Serie neuer Aufgaben für die Verkehrsunternehmen geben wie auch für die Automobilindustrie. Es findet eine Umstellung auf Container statt, die man sich ohne große Kosten auf die Lastwagen montieren lassen kann. Ich wäre bereit zu empfehlen, eine solche Umstellung etwas durch steuerliche Maßnahmen zu fördern, damit sie leichter fallen. Es kostet gar nicht viel.

Außerdem wird Ersatzverkehr für 6 500 km stillgelegte Strecken benötigt. So gut, wie man einem Bergmann, der im Ruhrgebiet infolge der Strukturkrise keine Arbeit mehr findet, zumutet, sich woanders anzusiedeln, muß man auch einem Unternehmer, der bis jetzt diese Erzeugnisse gefahren hat, zumuten, Ersatzverkehr für die Eisenbahn als selbständiger Unternehmer zu betreiben. Dort werden mehr gebraucht, als auf der anderen Seite frei werden. Außerdem wird in den nächsten vier oder fünf Jahren das Aufkommen im Nahverkehr um mindestens 8 Prozent steigen. Warum soll sich nicht jemand

im Nahverkehr das gleiche Einkommen verdienen, das er sonst im Fernverkehr gehabt hat?

Größere Freizügigkeit für die Unternehmer

Überdies läuft das alles auch auf mehr Freizügigkeit hinaus. Von der verladenden Wirtschaft wurde mir gesagt, man müsse Werkverkehr betreiben, weil der Güterfernverkehr immer nur zu große Kapazitäten vorgehalten hätte. Wenn ein Unternehmer eine Genehmigung für 9 t bekommt, dann kauft er natürlich auch ein 9-t-Fahrzeug, obwohl ein Fahrzeug von 6 t oft praktischer wäre. Die Genehmigung wird natürlich voll ausgeschöpft. Jetzt sollen die Unternehmer, ohne einen Inspektor oder Regierungsrat irgendwo in Deutschland fragen zu müssen, im Rahmen ihres Kontingents freizügig umtauschen können. Das heißt, daß ein Unternehmer, der ein 9-t-Fahrzeug hat, es ohne jemand zu fragen in drei Fahrzeuge von 3 t oder zwei Fahrzeuge von 4½ t umtauschen kann. Ich bin überzeugt, daß davon rege Gebrauch gemacht werden wird, denn mit mehreren kleineren Fahrzeugen werden die Unternehmen flexibler und kommen in die Steuerfreigrenze hinein.

Das ist eine Maßnahme, die gewollt ist, die den Interessen der verladenden Wirtschaft entspricht und die außerdem auch noch verkehrspolitisch gewünscht wird; denn das ist der schnellere Verkehr.

Um den Verkehr auf den Straßen zu beschleunigen, wird vorgeschrieben werden, daß die Kraft der Motorfahrzeuge vergrößert wird. Die Leistung pro t beträgt jetzt 6 PS. Sie soll nach einer Übergangszeit, bis zum Jahre 1970, von 6 auf 8 PS pro t erhöht werden. Das bedeutet für die Automobilindustrie neben den anderen Ansätzen, die hier schon vorhanden sind, wahrscheinlich nicht Beschäftigungslosigkeit, sondern Veränderung in unserem Kraftfahrzeugbestand.

Es ist außerdem vorgesehen, das ganze Konzessionierungswesen künftig liberaler zu gestalten, damit wir von diesen starren Kapazitäts- und Konzessionsregeln loskommen und eine freierlichere Handhabung erreichen. Das muß jedoch behutsam und zusammen mit der europäischen Entwicklung geschehen. Hinzu kommen dann noch Maßnahmen für größere Sicherheit im Straßenverkehr. Die beabsichtigten Maßnahmen werden Ihnen in schriftlicher Form (vgl. S. 890 ff.) überreicht, ich kann das jetzt hier nicht alles aufzählen, denn das würde einen langen Vortrag notwendig machen. Ich erwähne nur Abgasentgiftung und alle die sonst notwendigen technischen und verkehrspolitischen Vorschriften, Straßenverkehrsordnung usw. Sie werden kommen, sie sind bereits bis auf die Straßenverkehrsordnung fertiggestellt, bei der wir noch abwarten müssen, was die Weltkonferenz der Vereinten Nationen Anfang nächsten Jahres bringt. Die Termine für die Durchführung dieser Maßnahmen werden mit der produzierenden Industrie im einzelnen noch abgesprochen werden. Wir haben jetzt die Termine lediglich prophylaktisch eingesetzt.

Für die Binnenschifffahrt haben wir eine Abwrackaktion, eine Selbsthilfeaktion zur Stilllegung vorübergehend nicht gebrauchten Schiffsraums, die Anwendung des Territorialitätsprinzips für die Frachten auf dem Rhein für alle dort Schifffahrt treibenden Nationen und ein neues Frachtenbildungsverfahren mit einer entsprechenden Kontrolle vorgesehen.

Gestatten Sie, daß ich damit die Aufzählung der wichtigsten Maßnahmen abschließen. Sie haben ja bereits schriftliche Unterlagen von uns bekommen und werden auch noch ausführliche Mitteilungen erhalten.

Verkehrsprogramm und Konjunktur

Können diese Maßnahmen konjunkturstörend sein? Wir haben 891 000 Lastkraftwagen. Von unseren steuerlichen und sonstigen Maßnahmen werden davon etwa 60 000 Lastkraftwagen auf den langen Strecken betroffen. Sie müssen dabei aber nicht ruiniert werden, sondern können sich in guter Weise anderen Verkehrsarten zuwenden, die durch dieses Programm in großer Zahl ausgelöst werden. Es muß auch nicht zu Preissteigerungen kommen, wenn die Fuhrunternehmer und die verladende Wirtschaft sich entschließen, diesen Verbundverkehr zu betreiben. Es bleibt dann bei den alten Preisen, ja es wird zu Preisen kommen, die erheblich niedriger sind als jetzt.

Die Steuer halte ich für ein Ordnungselement. Vor einigen Tagen ist noch darüber gestritten worden, ob man in Deutschland, nachdem die Mehrwertsteuer eingeführt ist, eine Sondersteuer für den Straßenverkehr einführen könne, da wir der EWG angehören. Ich habe die Auffassung vertreten, daß Deutschland, wenn es sich um spezifisch deutsche Bedingungen

handelt, den Mut haben muß, diese auch in Europa zu vertreten und Sondermöglichkeiten einer Lösung ins Auge zu fassen. Das ist viel diskutiert und von einigen Gesprächspartnern bestritten worden. Seit gestern habe ich es etwas leichter. Mein Kollege Michael Debré hat für das Jahr 1968 im französischen Haushaltsvorschlag eine Sondersteuer für den aggressiven französischen schweren Verkehr eingestellt und dafür die Summe von 282 Millionen Fr. in den Haushalt eingesetzt. Ich hoffe, daß es nun manchem Deutschen auch leichterfällt, so etwas zu machen, nachdem die Franzosen in Europa auch so etwas für sich in Anspruch nehmen.

Durch diese Maßnahmen werden die Straßen entlastet, es kommen 30 Millionen t Gut auf die Bundesbahn zu. Das ist eine Vermehrung des von ihr zu befördernden Gutes um 10 v. H. des jetzigen Frachtaufkommens. Die Bundesbahn ist ja nicht vollständig bankrott, sie hat nur 10 Prozent Frachtgut weniger als sie haben müßte. Mit diesen 10 Prozent mehr an Fracht kommt die Bundesbahn aus der Defizitzone heraus in den Bereich einer ausgeglichenen Bilanz im Güterverkehr. Das ist eine Lösung, die nach meiner Meinung im Zentrum der Überlegungen stehen muß. Es ist eine große Operation.

Mut und Bereitschaft zur Durchführung des Programms

Was kann man vom Verkehrsminister erwarten?

Erstens, daß er eine Analyse der Situation herbeiführt, daß er die Diagnose stellt; daß er

zweitens eine Therapie entwickelt. Die liegt jetzt vor Ihnen auf dem Tisch. Wir haben sie nach allen Seiten hin überlegt.

Drittens, daß er Mut und Bereitschaft besitzt, sich dafür einzusetzen, daß die Therapie auch durchgeführt wird.

Aber er ist nicht allein zuständig; wir leben in einer Demokratie. Ich fühle mich bewußt als Demokrat. Ich bin zusammen mit den anderen zuständig. Es ist ein ganzes Arztekollegium, das darüber zu beschließen hat, ob die Therapie, die wir entwickelt haben, auch angewandt werden soll. Die Regierung und das ganze Parlament haben darüber zu entscheiden.

Man kann darüber diskutieren, ob die eine oder andere Maßnahme durch andere Vorschläge, die ich aber noch nicht kenne, ersetzt werden kann. Ich bin durchaus bereit, darüber

zu diskutieren, denn ich wäre ein Tor, einen Vorschlag, der hier gemacht ist, nicht durch einen anderen, der vielleicht ebenso wirkungsvoll oder noch wirkungsvoller ist, zu ersetzen. Dazu also jede Bereitschaft! Und ich werde auch daraufhin die Presse und alles, was Sie dazu beitragen, verfolgen. Lassen Sie uns da Gesprächspartner sein!

Aber das hier nicht tun wollen oder Lösungen streichen und damit das Problem vor sich herzuschieben heißt, es eines Tages unter schmerzvolleren und schlimmeren Bedingungen doch lösen zu müssen. Wir sollten uns da die Kohlenkrise als mahnendes Beispiel vor Augen halten. 1958 wäre noch mit verhältnismäßig weniger Eingriffen die Strukturveränderung bei der Kohle zu lösen gewesen. Damals gab es Einwände, man dürfe das in einer freiheitlichen Wirtschaft nicht machen. Jetzt gibt es Leute, die sich damals dagegen gewehrt haben, daß die Freiheit, wie sie glaubten, mißbraucht werde, die bereit sind, den Kohlebergbau zu verstaatlichen, wenn man sie das tun ließe.

Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, daß die Bundesbahn mit 410 000 Leuten mehr Personal als der Bergbau beschäftigt und daß das, was sie heute bereits vom Staat bekommt, mehr ist als das, was der Bergbau bekommt. Das ist also heute schon tragischer und wird noch viel schlimmer werden. Das sollte uns mahnen.

Ich bin deswegen der Überzeugung, daß die Bevölkerung die Notwendigkeit dieser Einschnitte einsieht. Ich möchte ein freiheitliches Verkehrswesen, ich betone das zum Abschluß noch einmal!

Wir werden, dessen bin ich gewiß, einen dornenreichen Weg zu gehen haben, der voll von Mißverständnissen, Mißdeutungen, Diskriminierungen und Vorwürfen sein wird. Das muß man ertragen können, sonst hätten wir die Verantwortung dafür nicht übernehmen dürfen.

Wenn wir auf diese Weise vielleicht ein wenig zusammenarbeiten, dann habe ich die Hoffnung, daß wir eines Tages zu einem geordneten Verkehrswesen auf unseren Straßen, bei der Eisenbahn, bei unserer Schifffahrt und auch in der Luft kommen werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit, die ich so lange in Anspruch genommen habe.

Die Lage des binnenländischen Verkehrs

Auszug aus dem verkehrspolitischen Programm des Bundesministers für Verkehr

1. Eisenbahnen

Die unbefriedigende wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Bundesbahn (DB) hat eine ständig steigende Belastung des Bundeshaushalts zur Folge. Die Leistungen des Bundes betragen ohne Investitionsdarlehen 1960 rd. 360 Mill. DM. Sie erhöhten sich bis 1966 einschließlich des Kapitaldienstes für einen bestimmten Teil der Anleihen auf rd. 2 800 Mill. DM. Darin sind rd. 1 140 Mill. DM für die Abgeltung betriebsfremder und politischer Lasten enthalten. Der starke Anstieg konnte trotz intensiver Rationalisierungsmaßnahmen und erheblicher Personaleinsparungen nicht verhindert werden. Zugleich mußte die Deutsche Bundesbahn als Folge von Strukturveränderungen und Konjunkturschwankungen Verkehrsverluste hinnehmen.

Es kommt hinzu, daß die Bundesbahn durch die Ortsgebundenheit des Fahrweges geringe Anpassungsmöglichkeiten an veränderte Verkehrsstrukturen hat. Sie hätte deshalb durch die Änderung der Verkehrsströme nach dem Krieg größere Schwierigkeiten als andere Verkehrsträger.

Die im Rahmen der allgemeinen Entwicklung erhöhten Personalkosten konnten durch höhere Erträge nicht aufgefangen werden. Entsprechende Tarifierhöhungen waren aus Wettbewerbsgründen nicht möglich. Der Reorganisation, der weiteren Rationalisierung und dem künftigen Verkehrsaufkommen der Deutschen Bundesbahn kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Die wirtschaftliche Lage der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) hat sich in den letzten Jahren aus den gleichen Gründen wie bei der Bundesbahn zunehmend verschlechtert. Die Aufrechterhaltung des Betriebes ist bei der Mehrzahl der Bahnen nur mit Hilfe von Zuschüssen und Darlehen der aufsichtsführenden Länder möglich.

2. Straßenverkehr

a) Überlastung des Straßennetzes - Gefährdung der Sicherheit

Die Bundesrepublik Deutschland hat in den vergangenen Jahren alles in ihren Kräften stehende getan, um das Straßennetz auszubauen und zu verbessern. Hierfür sind von 1950 bis 1966 rd. 88 Mrd. DM aufgewendet worden. Daran ist der Bund mit rd. 24,5 Mrd. DM beteiligt.

Trotz dieser Leistungen sind auch künftig noch große Aufgaben zu bewältigen. Nur etwa 40 v. H. der Bundesfernstraßen sind gegenwärtig mit Fahrbahndecken ausgestattet, die der Verkehrsbelastung entsprechen, nur etwa 45 v. H. der Bundesfernstraßen verfügen über die Standardbreite für zweispurige Straßen. Schon hieraus wird deutlich, daß eine intensive Fortführung des Straßenbaues unumgänglich ist, und zwar gleichermaßen durch Bund, Länder und Gemeinden.

Alle Bemühungen um den weiteren Ausbau des Straßennetzes werden jedoch von der noch stärkeren Zunahme der Motorisierung überholt werden.

Der Pkw-Bestand ist von 1960 mit 4 Millionen bis 1966 auf 10,3 Millionen Fahrzeuge angestiegen. Das Verhältnis zur Einwohnerzahl betrug 1960 = 12 Einwohner je Pkw; 1966 = 6 Einwohner je Pkw. Nach Schätzung des Ifo-Instituts in München wird sich der Pkw-Bestand in den kommenden Jahren etwa wie folgt entwickeln:

1970: rd. 13,5 Millionen Pkw (5 Einwohner je Pkw)
1975: rd. 17 Millionen Pkw (4 Einwohner je Pkw)
1980: rd. 20 Millionen Pkw (3 Einwohner je Pkw)

Hinzu kommt die besondere Lage der Bundesrepublik Deutschland. Sie wird bei einem Vergleich mit anderen

Ländern Europas deutlich. Über einen Kilometer Straße führen nach Berechnungen auf der Grundlage der von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) veröffentlichten Zahlen über Fahrleistungen und Straßenlängen im Jahre 1965 im Durchschnitt

in Frankreich	105 000 Pkw
in Dänemark	187 000 Pkw
in Italien	200 000 Pkw
in Belgien	260 000 Pkw
in England	334 000 Pkw
in der Bundesrepublik Deutschland	400 000 Pkw

Darüber hinaus führt der ständig zunehmende Schwerlastverkehr mit deutschen und ausländischen Fahrzeugen zu einer starken Beanspruchung der Straßen.

Insgesamt hat dies zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und zu einer Zunahme der Verkehrsunfälle beigetragen.

1965 wurden im Straßenverkehr 15 753 Menschen getötet und 433 490 verletzt. 1966 waren es bereits 16 864 Tote und 456 582 Verletzte. Das sind pro Tag 46 Verkehrstote und 1 270 Verletzte.

Für 1967 muß ein weiterer Anstieg befürchtet werden. Die Straßenverkehrsunfälle verursachen auch große volkswirtschaftliche Verluste. Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln beziffert sie für das Jahr 1966 auf mindestens 6,7 Mrd. DM.

b) Straßengüterverkehr

Die Zahl der im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzten Fahrzeuge stieg von 1956 mit 20 542 Einheiten im Rahmen der Kontingenterhöhung bis 1966 auf 24 899 Einheiten.

Das ist eine Zunahme von 21,2 v.H. Außerdem hat sich das Leistungsangebot durch die Erhöhung der Maße und Gewichte und die technischen Verbesserungen im Fahrzeugbau weiter erhöht. Die Verbesserung des Straßennetzes hat darüber hinaus zu verkürzten Umlaufzeiten der Fahrzeuge geführt.

Die wirtschaftliche Lage dieses Verkehrszweiges ist in den letzten Monaten zwar ungünstiger geworden. Die Kostenentwicklung wirkt sich allerdings in den einzelnen Unternehmen nicht einheitlich aus und konnte bisher in vielen Betrieben weitgehend kompensiert werden. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ist die Ertragslage deutscher Unternehmer wegen der Wettbewerbsverzerrungen wesentlich ungünstiger als für die meisten ausländischen Konkurrenten.

Die Zahl der im Werkfernverkehr eingesetzten Fahrzeuge ist von 1956 mit 42 869 Einheiten auf 77 431 Einheiten im Jahre 1966 gestiegen. Dies ist eine Zunahme von 80,7 v.H. Insbesondere hat die Senkung der Werkfernverkehrsteuer von 5 auf 3 Pf./tkm seit 1964 zu einer verstärkten Ausweitung geführt. Allein von August 1964 bis August 1966 erhöhte sich im Werkfernverkehr die Ladekapazität der gemeldeten Fahrzeuge um rd. 18 v.H. und die beförderte Gütermenge um rd. 20 v.H.

Der gewerbliche Güternahverkehr, der bei der Bedienung der Fläche und zur Ergänzung der Leistungen der übrigen Verkehrsträger eine unentbehrliche Funktion erfüllt, wird von rd. 75 000 Unternehmen betrieben. Der Zugang zum Gewerbe ist praktisch so gut wie unbeschränkt. Trotz einer erheblichen Leistungssteigerung in den letzten Jahren muß die wirtschaftliche Lage dieses typisch mittelständischen Gewerbezweiges angesichts des hohen Laderaumangebots und des dadurch möglichen Preisdrucks als unbefriedigend bezeichnet werden. Die Entwicklung der Erlös-Kosten-Relation ist im gewerblichen Güternahverkehr erheblich ungünstiger als im gewerblichen Güterfernverkehr.

c) Straßenpersonenverkehr

Die steigende Verkehrsdichte in den Großstädten und ihrem Einzugsbereich, aber auch auf vielen Fernstraßen,

behindert mehr und mehr den Verkehrsfluß. Dadurch entstehen nicht nur hoher zusätzlicher Kraftstoffverbrauch und Materialverschleiß sondern auch erhebliche Zeitverluste, die die Vorteile des eigenen Pkw teilweise wieder aufheben.

Diese Entwicklung beeinträchtigt zudem in hohem Maße die Verkehrsabwicklung im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße. Mit dem Verlust an Pünktlichkeit und Schnelligkeit vermindert sich die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies führt zu einer weiteren Abwanderung auf private Personenkraftwagen, insbesondere im Berufs- und Stadtverkehr. Die Wertigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel sinkt weiter.

Dadurch wird die wirtschaftliche Lage dieses Verkehrszweiges, insbesondere der kommunalen Verkehrsbetriebe zunehmend verschlechtert. Steigenden Kosten stehen sinkende Erträge gegenüber. Diesem negativen Entwicklungsprozeß entgegenzuwirken und die Anziehungskraft des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern, wird im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden angestrebt.

3. Binnenschifffahrt

Von den 4 100 Binnenschifffahrtsunternehmen sind 95 v.H. mittelständische Partikulierbetriebe, die in der Regel über nur ein Schiff verfügen, und 5 v.H. Reedereien. Dagegen beträgt das Verhältnis gemessen an der Tonnage rd. 56 (Reedereien) : 44 (Partikuliere). Die Partikuliere erhalten ihre Beschäftigung nahezu ausschließlich von den Reedern, für die sie die Transporte als Unterfrachtführer durchführen.

Diese strukturellen Eigenarten haben zusammen mit dem von den schwankenden Wasserständen abhängigen Ausnutzungsgrad der Transportmittel, der starken Konzentration auf der Nachfrageseite und dem scharfen internationalen Wettbewerb dazu beigetragen, daß — ungeachtet insgesamt steigender Beförderungsleistungen — ein ständiger Preisverfall eingetreten ist. Dies wirkt sich bei den davon betroffenen Gütern auch auf die Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn aus. Der daraus folgende wirtschaftliche Verfall innerhalb des Schifffahrtsgewerbes kommt unter anderem in einer Zunahme der Zwangsversteigerungen zum Ausdruck. Das Gewerbe kann sich allein durch eigene Maßnahmen aus dieser Situation nicht befreien.

4. Entwicklung der Verkehrsleistungen

Das Gesamtaufkommen des Güterverkehrs ohne Straßengüternahverkehr betrug

1959 =	117,7 Mrd. tkm,
1963 =	144,9 Mrd. tkm,
1965 =	153,5 Mrd. tkm,
1966 =	155,2 Mrd. tkm.

An der Bewältigung dieser Transportleistung waren die einzelnen Verkehrsträger wie folgt beteiligt:

Verkehrszweige	1959	1963	1965	1966
Eisenbahnen	51,5 v.H.	50,0 v.H.	44,6 v.H.	43,0 v.H.
Binnenschifffahrt	28,4 v.H.	27,3 v.H.	28,4 v.H.	28,9 v.H.
Straßengüterfernverkehr	18,6 v.H.	19,3 v.H.	21,2 v.H.	21,7 v.H.
Rohölfernleitungen	1,5 v.H.	3,4 v.H.	5,8 v.H.	6,4 v.H.

Nach Schätzungen des Ifo-Instituts werden die Güterverkehrsleistungen aller genannten Verkehrszweige von 155,2 Mrd. tkm im Jahre 1966 auf 194,4 Mrd. tkm im Jahre 1975 ansteigen.

Diese absolute Zunahme wird sich bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich auswirken. Es ist damit zu rechnen, daß sich der Anteil der Eisenbahnen weiter verringert. Dazu tragen der Rückgang des Massengüterverkehrs und die zunehmende Bedeutung der Rohrleitungstransporte bei, wenn auch das Grundnetz der Rohölleitungen bereits weitgehend errichtet ist. Bei Rohrleitungen für Mineralöl-

produkte ist die Wirtschaftlichkeit erst bei Verkehrsströmen in einer Größenordnung gegeben, die in der Bundesrepublik Deutschland z. Z. noch kaum erreicht wird. Planung und Bau von Rohrleitungen sind in das Bundesverkehrswegeprogramm einzubeziehen. Der Notwendigkeit hoher Sicherheitsvorkehrungen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Zielsetzung und Schwerpunkte der verkehrspolitischen Maßnahmen des vom Bundesminister für Verkehr aufgestellten Programms für die Jahre 1968 bis 1972

Die vorgesehenen, zum Teil einschneidenden Maßnahmen bilden ein geschlossenes Ganzes. Sie sind geeignet,

- den berechtigten Forderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft nach modernen, sicheren und leistungsfähigen Verkehrsdiensten zu entsprechen
- die wirtschaftliche Lage der Verkehrsträger so zu gestalten, daß sie langfristig aus eigener Kraft ihre Aufgaben erfüllen können
- insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn wiederherzustellen, das heißt ihr Defizit zu beseitigen, ihre arbeitsintensiven Vorteile zu aktivieren und das Unternehmen auf seine zukünftigen Aufgaben auszurichten
 - auf diese Weise die Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn im wesentlichen auf die Abgeltung betriebsfremder und politischer Lasten zu begrenzen und damit den deutschen Eisenbahner von dem unerträglichen Druck zu befreien, in einem dauernd defizitären Unternehmen tätig zu sein
- dem Straßengüterfernverkehr trotz der ihm vorübergehend auferlegten Einschränkungen die Existenzgrundlage zu sichern
- durch Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße die Zusammenarbeit der Verkehrsträger zu beleben und die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluß auf den Straßen zu heben
- den Seeverkehr und die Luftfahrt für die Wahrnehmung ihrer weltweiten und kontinentalen Aufgaben zu stärken
- insgesamt den deutschen Verkehr so zu ordnen und seine Infrastruktur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten so auszugestalten, daß die Bundesrepublik Deutschland als Partner im internationalen Handel und Austausch ihre künftige, vor allem europäische Aufgabe erfüllen kann.

Im einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

I. Deutsche Bundesbahn (DB)

1. Durch straffe Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung in Verwaltung und Betrieb des Unternehmens Einsparung von 82 000 Bediensteten.
2. Stilllegung von 6 500 km verkehrsschwacher und unwirtschaftlicher Eisenbahnstrecken; volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Gesichtspunkte sind zu berücksichtigen.
3. Weitere Verbesserung des Leistungsangebots in kommerzieller, betrieblicher und technischer Hinsicht

im gesamten Verkehr

durch Verstärkung des Kundendienstes und der Kundenbetreuung

Bau und Ausbau von Gleisanschlüssen insbesondere zu den See- und Flughäfen
weitere Automatisierung mit Hilfe der Elektronik und Kybernetik

im Güterverkehr

durch Ausbau des Knotenpunktverkehrs über weite Strecken

verstärkte Anreize für Großcontainer- und Huckepackverkehr

Modernisierung des Wagenparks und der Umschlagseinrichtungen

Anteilsverschiebungen innerhalb der Verkehrsträger können sich auch durch verbesserte Transporttechniken, wie z. B. den Großcontainerverkehr, ergeben.

Es ist eine vordringliche Aufgabe der Verkehrspolitik, diese Veränderungen bei den einzelnen Verkehrsträgern im Sinne einer volkswirtschaftlich richtigen und vertretbaren Verkehrsteilung zu beeinflussen.

im Personenverkehr

durch Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots

Vereinfachung des Abfertigungsdienstes

Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern in den Ballungsgebieten

4. Heranziehung der DB zur Körperschaft-, Gewerbe-, Vermögen-, Grund-, Wechsel- und Kapitalverkehrsteuer.
5. Investitionsplanung für die Jahre 1968 bis 1972 in einer Größenordnung von rd. 12,5 Mrd. DM im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes.

II. Straßenverkehr

1. Keine Ausweitung des Kontingents für den gewerblichen Güterfernverkehr.
2. Fortfall der Beförderungsteuer im Werkfernverkehr für Motorfahrzeuge mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 4 000 kg und Besteuerung des schweren Straßengüterverkehrs wie folgt:

Im Werkfernverkehr

- a) für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 4 000 kg mit Anhängern 3 Pf/tkm
- b) für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 6 000 kg 4 Pf/tkm
- c) für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Nutzlast von 6 000 kg und darüber 5 Pf/tkm

Im gewerblichen Güterfernverkehr

für Lastkraftwagen über 4 000 kg Nutzlast 1 Pf/tkm

3. Ab 1. Juli 1970 vorübergehendes Verbot für bestimmte Massen- und Schwerguttransporte (Verzeichnis vgl. Anlage, S. 891) im Straßengüterfernverkehr; das Genehmigungskontingent im gewerblichen Güterfernverkehr wird entsprechend verringert.
4. Schaffung eines Anreizes, im Güterfernverkehr verstärkt auch kleinere Fahrzeuge einzusetzen; das Konzessionierungssystem, wird entsprechend geändert, ohne daß eine Kapazitätsausweitung eintritt.
5. Prüfung, in welcher Weise die eingeleitete Modernisierung des Konzessionierungssystems noch stärker fortgesetzt werden kann.
6. Sicherung des Straßenverkehrs durch Änderung kraftfahrtechnischer Vorschriften; Heraufsetzung der Mindestmotorleistung von zur Zeit 6 PS/t auf 8 PS/t ab 1. Januar 1971; verstärkter Schutz vor Luftverunreinigungen durch Kraftfahrzeuge; Geräuschminderung bei Kraftfahrzeugen.
7. Erlaß einer europäischen Straßenverkehrsordnung entsprechend den Empfehlungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und der Ergebnisse der 1968 stattfindenden Weltkonferenz des Straßenverkehrs.

III. Binnenschifffahrt

1. Einführen einer langfristig wirkenden Kapazitätsregelung, die es auch ermöglicht, den Neubau von Binnenschiffen zu beeinflussen; soweit erforderlich Abwrackaktion zur Strukturverbesserung.

2. Zusammenschluß mittelständischer Schiffsverkehrsunternehmen, z. B. Genossenschaften, denen das Recht eingeräumt wird, sich wie Reeder zu betätigen.
3. Stabilisierung der Beförderungsentgelte durch gleichberechtigtes Mitwirken von Unternehmen und Verladern an der Frachtenbildung in Frachenausschüssen und wirksamere Frachtenkontrolle, indem den Überwachungsbehörden das Recht zu Initiativprüfungen eingeräumt wird.
4. Anwendung der rechtsverbindlich festgesetzten Binnenfrachten auch für den deutschen Streckenanteil im grenzüberschreitenden Verkehr deutscher und ausländischer Unternehmer.

IV. Luftfahrt

1. Konzentration der Beteiligung des Bundes am Bau und Ausbau der Flughäfen Berlin (Tempelhof und Tegel), Frankfurt (Main), Hamburg-Kaltenkirchen, Köln-Bonn und München 2.
2. Flugsicherung und Flugsicherheit werden technisch und personell der dynamischen Entwicklung der Luftfahrt angepaßt, der Bund wird sich an den notwendigen Investitionen im Rahmen eines Zehnjahresplans beteiligen.
3. Weiterer Ausbau der für den Fluglinienverkehr erforderlichen Verkehrsrechte unter Vergabe von Gegenrechten in liberaler Weise; die Wirtschaftlichkeit des nationalen Fluglinienunternehmens, die Deutsche Lufthansa, muß jedoch gesichert bleiben.

V. Seeverkehr

1. Um die Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt weiter zu erhalten, wird sich die Bundesregierung auch in Zukunft für größtmögliche Freiheit in ihrer weltweiten Tätigkeit und dafür einsetzen, die Wettbewerbsbedingungen denen ihrer ausländischen Konkurrenten anzugleichen.
2. Die Bundesregierung wird die internationalen Bemühungen unterstützen, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen, Unfälle in der Tankschifffahrt zu verhüten, die Unfallfolgen koordiniert zu bekämpfen und die Haftung zu verschärfen.
3. Weitere Bemühungen, die Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der deutschen Seehäfen zu beseitigen.

VI. Zusammenarbeit der Verkehrsträger

1. Förderung des kombinierten Verkehrs durch
 - Unterstützung des Neubaus von Containerschiffen
 - Konzentration des Großcontainertransports auf die Schiene
 - steuerliche Begünstigung des Huckepackverkehrs
 - eine gemeinsame Organisation der Verkehrsträger für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße
 - Zulassung des Werkfernverkehrs zum Huckepackverkehr
2. Förderung der regionalen Verkehrsbedienung besonders in den Gebieten, in denen die Eisenbahn Strecken stilllegt oder Abfertigungsdienste einstellt durch
 - Auflockerung der Standortbestimmungen im Güternahverkehr
 - Einrichtung von Linienverkehren auch im Bezirksgüterfernverkehr
 - Befreiung bestimmter Beförderungen von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes
3. Verbesserung des Personenverkehrs in der Fläche durch entsprechende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und eine engere Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn und Bundespost im Omnibuslinienverkehr.

4. Weitere Bemühungen der Bundesregierung im Rahmen der EWG um kartellrechtliche Erleichterungen für die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern.

VII. Infrastruktur

1. Die Bundesregierung wird sich weiterhin mit Nachdruck für eine beschleunigte Zwischenlösung des Wegekostenproblems bei der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehr einsetzen.
2. Aufstellung eines Bundesverkehrswegeprogramms für Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr mit dem Ziel,

Verdichtungsräume, Industriezentren und Häfen besser zu verbinden

die Verkehrswege in Ballungsräumen zu entlasten

die seewärtigen Zufahrtswege zu den Häfen auszubauen

die wirtschaftlich schwächeren Räume zu fördern die Verkehrsverhältnisse auf die Wiedervereinigung Deutschlands auszurichten

die Verkehrsnetze der Bundesrepublik und ihrer europäischen Nachbarländer enger zu verzahnen.

3. Weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Rahmen eines von Bund und Ländern gemeinsam aufzustellenden Mehrjahresprogramms.

Anlage

Verzeichnis

der im Güterfernverkehr und Werkfernverkehr zur Beförderung nicht zugelassenen Güter

1. Getreide
2. Grubenholz
3. Faserholz
4. Sonstiges Rohholz
5. Holzschwellen und sonstiges bearbeitetes Holz
6. Sand, Kies, Bims, Ton, Schlacken
7. Marmor, Granit und andere Naturwerksteine, Schiefer
8. Gips- und Kalkstein
9. Findlinge, Kiesel, Schotter und andere zerkleinerte Steine
10. Sonstige Rohmineralien
11. Eisenerze
12. Eisen- und Stahlabfälle und -schrott
13. Nichteisen-Metallerze, -abfälle und -schrott
14. Steinkohle, Steinkohlenbriketts und -koks
15. Braunkohle, Braunkohlenbriketts und -koks, Torf
16. Kalk und Zement
17. Beton-, Zement, Kalksandstein-, Terrazzo- u. ä. Kunststein-erzeugnisse
18. Bimswaren
19. Natursteine, bearbeitet (Werksteine) und Waren daraus, ausgenommen Schmucksteine
20. Roheisen, Ferrolegerungen, Rohstahl
21. Gewalztes Eisen- und Stahlhalbzeug
22. Sonstiges Eisen- und Stahlhalbzeug
23. Betoneisen und Betonstahl (Moniereisen)
24. Gewalzte Stahlbleche in Platten und Rollen, Breitflachstahl
25. Sonstige Stahlbleche
26. Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl
27. Rohre, Rohrverschluß- und -verbindungsstücke aus Stahl
28. Personenkraftwagen, soweit mehr als zwei zusammen befördert werden