

Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs

Von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln

Vorbemerkung: Abfassung und Veröffentlichung nachstehender Ausführungen entspringen der Überzeugung, daß neben der in den Vordergrund verkehrswissenschaftlicher Arbeit zu stellenden Behandlung konkreter verkehrswirtschaftlicher und -politischer Probleme die Bewußtmachung und -haltung grundlegender allgemeiner Erscheinungen dieses Wissensgebietes nicht vernachlässigt werden soll. Mag der praktische verkehrspolitische Ertrag auch auf den ersten Blick gering erscheinen, so kann doch auf diese Weise die allgemeine Übersicht und die begriffliche Klarheit und letztlich auch die Erkenntnis der Grundlagen, auf die sich die betriebspolitischen Entscheidungen der Verkehrsunternehmen und die verkehrspolitischen Maßnahmen des Staates aufzubauen und zu erstrecken haben, gefördert werden. — Wie die Lehre von den Bedürfnissen an die Spitze der allgemeinen Volkswirtschaftslehre gehört, bildet die Behandlung der Verkehrsbedürfnisse zweckmäßig das erste Kapitel der Lehre von den allgemeinen und theoretischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft.

Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsbedarf

Für das Entstehen von Verkehr sind bestimmte körperliche und seelische Spannungen im Menschen Voraussetzung. Es muß das Verlangen nach am Orte nicht zur Hand befindlichen Gütern bestehen oder der Wunsch, den Aufenthaltsplatz zu wechseln, oder das Verlangen nach Kunde von anderen Orten. Solche klar empfundenen Verlangen (nicht Träume und Neigungen allein) nennen wir Verkehrsbedürfnisse. Zumeist können nicht alle Verkehrsbedürfnisse Befriedigung finden, da diese Kosten verursacht, die Fähigkeit zur Kostenaufbringung aber beschränkt ist. Soweit die Verkehrsbedürfnisse sich auf bestimmte Verkehrsleistungen richten und durch die Bereitschaft, d. i. Willigkeit und Fähigkeit zur nötigen Kostentragung, gestützt sind, spricht man von Verkehrsbedarf. Während also die Nichtbefriedigung eines Teiles der Verkehrsbedürfnisse als normal zu bezeichnen ist, liegt, sofern ein Teil des Verkehrsbedarfes nicht befriedigt wird, ein Fehler in der optimalen Organisation der Volkswirtschaft vor. Als latent bezeichnet man einen Verkehrsbedarf, wenn Bedürfnisse nach bestimmten Verkehrsleistungen in einem solchen Umfang vorhanden oder weckbar sind, daß sie deren Kostendeckung ermöglichen, aber mangels Angebotes dieser Verkehrsleistungen nicht in Erscheinung treten.

Die Verkehrsbedürfnisse sind von Volk zu Volk, von Mensch zu Mensch verschieden und ändern sich mit der Zeit, und zwar innerhalb der bisherigen Menschheitsgeschichte grundsätzlich im Sinne einer Vermehrung und Ausweitung. Sie sind einmal abhängig von den im einzelnen Menschen entstehenden Verlangen nach Gütern, nach Reisen, nach Nachrichten, und ihrer Beeinflussung durch Reden und Tun der Mitmenschen. Ein andermal wirkt der Stand der Bedürfnisbefriedigungsmöglichkeit auf die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse ein. So werden manche Bedürfnisse erst durch ein entsprechendes Leistungsangebot wach. Vielfach tritt eine für das kapitalistische Wirtschaftssystem kennzeichnende Umkehrung des Kausalverhältnisses ein, indem primär nicht das Bedürfnis des Konsumenten, sondern das Verdienstinteresse des Leistungsanbieters Verkehr verursacht. Dabei kann hinwieder die Konkurrenz eines

anderen Leistungsanbieters den Anstoß für eine Leistungserhöhung des ersten Anbieters bilden. Ferner knüpft sich vielfach beim Konsumenten an die Erreichung eines bestimmten Standes der Bedürfnisbefriedigung eine Ausweitung der Bedürfnisse. D. h. die Verkehrsbedürfnisse eilen dem befriedigbaren Verkehrsbedarf immer wieder voraus. (Ein trauriges Menschheitsgeschick, wenn der Mensch nicht fähig wäre, sich doch mit einem bestimmten Bedürfnisbefriedigungsstand zufrieden zu geben bzw. auch im Verlangen nach weiteren Zielen glücklich zu sein!)

Inwieweit Verkehrsbedürfnisse den Charakter von Verkehrsbedarf annehmen, ist generell von dem Stand der Erzeugungs- und Transporttechnik und -organisation abhängig. Je fortgeschrittener diese sind, je größer die Ergiebigkeit des Produktions- und Transportprozesses ist, um so mehr Verkehrsbedürfnisse sind befriedigbar, vermögen also als Verkehrsbedarf aufzutreten. Die zunehmende Arbeitsteilung in der Produktion geht weitgehend Hand in Hand mit der Entwicklung von Transportvorgängen zwischen den räumlich getrennten, arbeitsteilig miteinander verbundenen Produktionsstätten. Je weniger Güter in einem einzigen Produktionsprozeß an einem einzigen Orte zur Konsumreife gebracht werden können, um so seltener beschränkt sich der Verkehrsbedarf auf einen einzigen von dem Bedarf des Konsumenten direkt abhängigen Transport. Vielmehr gewinnen die zwischen Produktionsvorgänge eingeschalteten Transporte, die nur indirekt von der Konsumentennachfrage abhängig sind, immer größere Bedeutung.

Wenn wir im folgenden versuchen, die wichtigsten menschlichen Bedürfnisse zu systematisieren und ihre Auswirkung als Verkehrsbedürfnis herauszustellen, so sind wir uns dessen bewußt, daß ein solcher Versuch sowohl in Aufgliederung und Reihenfolge wie in der Auswahl der Beispiele subjektiven Charakter trägt. Die folgende Betrachtung schreitet einmal von den von dem Einzelmenschen getragenen über die von einer Personalmehrzahl abhängigen zu den von dem staatlich geeinten Volke getragenen Bedürfnissen fort. Innerhalb der erstgenannten Gruppe bewegt sie sich von vorwiegend primären, existenznotwendigen, jedoch in der Wertungsskala menschlichen Tuns geringer veranschlagten Bedürfnissen zu höherstufigen und höhergewerteten fort. Wir beschränken uns dabei unter Bezug auf die zuvor gemachten Ausführungen aus Gründen der Übersichtsmöglichkeit und der Übersichtlichkeit auf die Darlegung der direkten Auswirkungen der Bedürfnisse in verkehrlicher Hinsicht, ohne die weiteren Auswirkungen innerhalb des arbeitsteiligen Produktionsprozesses verfolgen zu können.

Individuelle Verkehrsbedürfnisse

Die grundlegenden Lebensbedürfnisse, die Befriedigung des Hungers und die Abwehr der Unbill der Natur, insbesondere der Schutz gegen Kälte stellen mit den Befriedigungsmitteln der Nahrung, der Kleidung, der Wohnung auch den Grundstock der Verkehrsnachfrage. Dabei hat das Nahrungsbedürfnis mit seiner kurzfristigen Wiederkehr und Unabweisbarkeit die Tendenz, zeitlich und mengenmäßig kontinuierliche Güterverkehrsströme hervorzurufen. Die Bindung der landwirtschaftlichen Produktion an bestimmte Jahreszeiten führt indessen weitgehend zu einer stoßweisen Gestaltung, die aber hinwieder in dem Maße verringert wird, in dem die landwirtschaftlichen Produzenten selbst oder dem Produktionsgebiet näher liegende Handelszweischenglieder die

Lagerhaltung für die Produkte bis zu ihrer Benötigung durch den Konsum übernehmen. Der ungleichmäßige Ausfall der Ernten hat des ferneren auch bedeutende Verschiebungen, d. h. Zu- und Abnahmen der dem Nahrungsbedarf dienenden Warenströme von Jahr zu Jahr zur Folge. Die Gesamtmenge der Nahrungsmitteltransporte unterliegt hingegen auch bei Betrachtung längerer Zeiträume verhältnismäßig geringen Schwankungen, da bei steigender Lebenshaltung der reine Mengenbedarf an Nahrungsmitteln nur wenig wächst, wohingegen die Steigerung der qualitativen Ansprüche auf die Zusammensetzung und damit auch die Bezugsrichtungen und -weite der Nahrungs- und weiter der Genußmittel bedeutenden Einfluß übt. Die Entwicklung tropischer Getränkestoffe (Kaffee, Kakao, Tee) und von Südfrüchten (Apfelsinen, Bananen) zu Gegenständen des Massenkonsums bietet hierfür ein hervorragendes Beispiel.

Soweit die Bekleidungs nachfrage sich letztlich auch auf agrarwirtschaftliche Rohstoffe erstreckt, gilt gleichfalls das hinsichtlich der Nahrungsmittelnachfrage über jahreszeitliche Bindung der Produktion, Lagerhaltung und Herkunftswechsel der Rohstofftransporte Gesagte. Andererseits zeigt hier die Nachfrage selbst jahreszeitliche Unterschiede (siehe Sommer- oder Winterkleidungsbedarf) und wirkt, verstärkt durch Modegewohnheiten, im Sinne einer jahreszeitlichen Betonung der Fertigwaretransporte. Sowohl in der Qualität wie in der Menge weist sie von Volk zu Volk und von Mensch zu Mensch sehr große Unterschiede auf. Ferner ist sie einer größeren zeitlichen Elastizität, Voreindeckung einerseits, vollem Verschleiß des Vorhandenen andererseits, zugänglich.

Der Wohnungsbedarf wirkt sich produktions- und transportmäßig als einmaliger Einrichtungsbedarf aus. In einer der Bevölkerungszunahme nachhinkenden Kurve ist er in erster Linie von der Entwicklung der Hausstandsgründungen abhängig. Bleibt die Zahl der Haushaltungen gleich, so beschränkt sich seine Auswirkung auf den an sich nur in großen Zeitabständen notwendigen Ersatzbau und eine vom gesamten Volkswohlstand und den Wohnungsansprüchen abhängige Vermehrung des Raumes pro Wohnung. Rein mengenmäßig stellt das Bauwesen äußerst umfangreiche Transportanforderungen. Die zumeist gegebene Möglichkeit, die Baustoffe aus der näheren Umgebung zu beziehen, schränkt allerdings die räumliche Bedeutung dieser Transporte stark ein. — Neben dem mit Hilfe gleichfalls als Verkehrsmittel anzusprechender Leitungsnetze befriedigten Wasser- und Beleuchtungsbedarf stellt der Heizungsbedarf den wichtigsten Wohnungsergänzungsbedarf dar. Auch seine Transportmengen fallen sehr stark ins Gewicht, allerdings lediglich und hier wieder in starken Abstufungen in den Ländern der gemäßigten und kalten Zonen der Erde. Die heute vorwiegende Abhängigkeit seiner Befriedigung vom Kohlenbergbau hat die Entwicklung eines starken von diesen Gebieten ausstrahlenden Verkehrs zur Folge, der die Verbraucherewirtschaften mit deren zunehmender Entfernung von diesen empfindlich belastet.

Zu den durch die großen Bedürfniskategorien der Nahrung, der Bekleidung, der Wohnung hervorgerufenen Gütertransporten gesellen sich die sie begleitenden Personenverkehrsakte, unter denen die Einkaufsfahrten sich zumeist auf einen räumlich eng begrenzten Umkreis beschränken, wohingegen die in den arbeitsteiligen Produktionsprozeß verwobenen „Absatzreisen“ sich über alle Entfernungen erstrecken. Angebote, Geschäftsverhandlungen, Bestellungen bilden des weiteren einen Hauptpfeiler des Nachrichtenverkehrs.

Zu den primären auf Lebenserhaltung gerichteten Bedürfnissen gehört auch das auf Wiederherstellung der irgendwie beeinträchtigten Gesundheit. Dieses Heilungsbedürfnis wirkt sich verkehrsmäßig in verschiedenen Richtungen aus.

Einmal bedingt die Dienstleistung des Arztes ein Aufsuchen des Patienten bzw. den Besuch des Patienten beim Arzt, wobei insbesondere der Ruf bestimmter Ärzte und Heilkundiger, bisweilen auch der von Kurpfuschern, selbst längere Reisen von Genesungsuchenden herbeiführt. Wenn umgekehrt der wohlhabende Patient sich gelegentlich Kapazitäten aus fremden Städten kommen läßt, so sei auch daran erinnert, daß in vergangenen Jahrhunderten und vielfach auch heute bei anderen Völkern Ärzte ihrerseits auf Patientensuche im Lande umherreisten bzw. umherziehen. In dem berühmt-berüchtigten Dr. Eisenbart lebt noch heute die Erinnerung fort an jene nicht kleine Zahl weltkundiger Scharlatane, die mit großem Troß — Possenreißern, Musikern und sonstigen Trabanten — allerorts ihre Gastrollen gaben¹⁾. Ein andermal führt der Heilmittelbedarf zu einer sich oft auf ferne Gebiete richtenden Medikamentensuche und dementsprechenden Verkehrsbeziehungen. Manche Güter, die zunächst nur zu Heilzwecken herangezogen wurden, haben sich dabei später zu allgemeinen Genußgütern entwickelt. So sind Zucker, Kaffee und Tee bei uns ursprünglich nur als Medikamente verwandt worden. Ebenso ist Opium, dessen Verbrauch insbesondere durch die Skrupellosigkeit der Engländer und Japaner zu einem Volkslaster in weiten Gebieten Asiens entwickelt wurde, zunächst als Heilmittel gebraucht worden. Die Schrittmacherrolle des Heilbedarfs für die Entfaltung von Weltverkehrsbeziehungen zeigte sich u. a. auch in der Durchstreifung der amerikanischen Tropen durch Europäer seit Anfang des 16. Jahrhunderts nach Medikamenten der Indianer, die zur Heranziehung zahlreicher neuer Drogen aus deren Wäldern führte²⁾. Schließlich hat das Gesundungsverlangen in großem Maßstab zu Reisen nach ihm dienenden Plätzen geführt. An erster Stelle ist hier an den Besuch von Heilbädern zu denken. Das regional begrenzte Vorkommen der heißen Quellen mußte zur Entfaltung eines sich auf einzelne Plätze bzw. Ortstetten innerhalb bestimmter Gebiete richtenden Reiseverkehrs führen. Er ist gebunden an Gegenden stärkerer Lagerstörungen der Erdschichten und vieler Bruchspalten, insbesondere vulkanische Gebiete, wie die Kette der mitteldeutschen und böhmischen Bäder bzw. die zahlreichen Thermalquellen Japans dazun³⁾. Für das Alter des Bäderverkehrs zeugt das Aufsuchen von Heilquellen bereits durch die Römer, für seine internationale Bedeutung u. a. der große Anteil wohlhabender Russen an dem Verkehr verschiedener großer deutscher Bäder in der Zeit vor dem Weltkrieg. — Neben den Heilbädern dienen klimatische Kurorte dem Gesundheitsbedürfnis. Bestimmte, z. T. von größerer Höhenlage abhängige Luftverhältnisse haben einzelnen Orten, wie z. B. Davos und Arosa in der Schweiz, St. Blasien und Höchenschwand im Schwarzwald, ihre Anziehungskraft für Lungenkranke verliehen. Die Bedeutung des Klimas für Wohlbefinden und Arbeitsfähigkeit der Menschen hat des ferneren dazu geführt, daß man in bestimmten Ländern während der ungünstigeren Jahreszeit unzutragliche Arbeitsplätze mit vorteilhafteren zu tauschen strebt. Das hervorragendste Beispiel hierfür bietet Indien, wo sich der Vizekönig mit seinem Beamtenstab regelmäßig in der heißen Jahreszeit nach Simla in den Vorbergen des Himalaya zu verpflanzen pflegt, während die Gouvernementsregierungen ihre Höhenorte aufsuchen, so in Bengalen Dardschiling, in Madras die Nilgiri-Berge. — Es ist denk-

¹⁾ Edith Heischkel, Die Straße in der Geschichte der Medizin. Technikgeschichte. Bd. 23. Berlin 1934. S. 41.

²⁾ Bruno Kuske, Entstehung und Gestaltung des Wirtschaftsraumes. Bonn 1930. S. 13 u. 18.

³⁾ G. Wegener, Der Fremdenverkehr in geographischer Betrachtung. In: Fremdenverkehr. Hrsg. v. d. Industrie- u. Handelskammer Berlin. Berlin 1929. S. 47. Auch einige im folgenden gegebene Beispiele decken sich mit in diesem Beitrag angeführten.

bar, daß die heute fast nur wohlgestellten Nichtstuern offenstehende Möglichkeit, ihren Wohnsitz in Ländern der kälteren gemäßigten Zone in der kalten Jahreszeit mit wärmeren Plätzen zu tauschen, in kommenden Jahrhunderten von größeren Menschenmengen wahrgenommen werden kann.

Verwandt in Ursprung und Auswirkung mit dem Kurortverkehr ist der allgemeine Erholungsverkehr. Motivmäßig läßt er sich z. T. auch unter das Gesundheitsbedürfnis subsumieren. Andererseits wird er durch zwei weitere Bedürfniskategorien mitbedingt, deren Verkehrsbedürfnisse weckende Wirkungen hier weiter zu verfolgen sind. Es handelt sich einmal um das allgemeine Bewegungsbedürfnis des Menschen, das insbesondere in jeder Art von Bewegungssport seinen Ausdruck findet. Verkehrsmäßig wirkt es sich direkt in allen Bewegungen zu Fuß oder per mit animalischer oder mechanischer Kraft betriebenen Fahrzeug wie Wandern, Reiten, Rudern, Segeln, Radfahren, Kraftfahrt aus. Darüber hinaus ergibt das Aufsuchen von Orten, wo diese und andere Sportarten betrieben werden können, insbesondere also auch jede mit dieser Absicht unternommene Erholungsreise Verkehr. Ein andermal verknüpft sich mit Erholungsreisen das weitere Bedürfnis des Erfahrens und Erlebens, zu welcher Bedürfniskategorie sich alle Wißbegierde, jedes Schau- und Hörbedürfnis zusammenfassen lassen. Das Verlangen, Land und Leute kennenzulernen und Eindrücke von einer fremden Natur zu empfangen, bildet somit einen wesentlichen Anreiz erholsamer Reisen, wenngleich es auch den Forscher antreibt, auf oft mühsamen und gefährvollen Wegen Neuland dem Wissen zu erschließen.

In dem aus verschiedenen Bedürfnissen entspringenden Bedarf großer Menschenmengen an Erholungsreisen haben wir vorzugsweise eine Erscheinerung der neueren Zeit vor uns. Namentlich die beiden entgegengesetzten Pole der Reiseünsche, die Seeküste einerseits, das Hochgebirge andererseits, sind erst seit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zu Anziehungsgebieten für immer breitere Kreise geworden, für die sie bis dahin uninteressant bzw. abschreckend waren. Zwar kannten schon die Römer auch einen Seebäderbesuch — Bajä bei Neapel war ihr glänzendstes Seebad —, in der abendländischen Kulturepoche ist er aber erst im 18. Jahrhundert bei den Engländern volkstümlich geworden und Deutschland erhielt sein erstes Seebad 1793 in dem mecklenburgischen Doberan (Heiligendamm), einer Gründung des Großherzogs Friedrich Franz¹⁾. — Als epochaler Ausdruck für das von Ablehnung zu für seine eigenen Reize empfänglicher Hinnegung sich wandelnde Verhältnis des Menschen zum winterlichen Gebirge kann uns Goethes Harzreise im Winter 1777 gelten, die von ihm sowohl bergbaulicher und menschlicher (Plessing!) Interessen halber wie insbesondere um des Naturerlebnisses willen — „alles Winterwesen hatte in jener Zeit für mich große Reize“ — unternommen wurde²⁾ und in der Brockenbesteigung am 10. 12. 1777 gipfelte³⁾. Auch Goethes Schweizerreise zu Winterbeginn 1779 zeigt ihn als einen Schrittmacher winterlichen Erlebens der Alpenwelt, belegt jedoch zugleich, daß in den Sommermonaten die „Savoyer Eisgebirge“, das „Thal Chamouni“ schon ihre Anziehungskraft auf Fremde auszuüben begonnen hatten. Vereinzelt haben die Schauer des Hochgebirges allerdings noch früher Fremde herbeigelockt, z. B. um die Wende des 17. Jahrhunderts den Grafen Albrecht von Hohenzollern,

¹⁾ Über Glanz und Niedergang dieses ersten deutschen Seebades, insbesondere die gesellschaftlichen Faktoren seines Verkehrs, unterrichtet höchst anschaulich ein Reisebrief Theodor Fontanes von 1875, der in der Zeitschrift *Atlantis*, Jg. VI, 1934, S. 449 ff. wieder abgedruckt wurde.

²⁾ Vgl. Goethe, *Campagne in Frankreich*, Abschnitt: Duisburg, Ende November 1792.

³⁾ Vgl. Goethes Brief an Frau von Stein vom 10./11. Dezember 1777.

einen Sohn des Großen Kurfürsten, der damals gemeinsam mit dem englischen Gesandten bei der Eidgenossenschaft die „Kuriositäten des gräulichen Gletschergolfs von Grindelwald“ besuchte. Aber erst Anfang des 19. Jahrhunderts beginnt sich im Berner Oberland im Anschluß an die wiederaufgefrischten Hirtenfeste von Unspunnen ein regelmäßiger Fremdenverkehr zu entwickeln, der dann im Laufe eines reichlichen Jahrhunderts mit seinen Verkehrseinrichtungen, endend mit der Vollendung der Jungfraubahn (1912), diesem Landesteil in kaum zu überbietender Weise seinen Stempel aufgedrückt hat. Grundsätzlich bleibt zu betonen, daß das auf die Natur gerichtete Schaubedürfnis gerade erst durch die Entwicklung geeigneter Verkehrsmittel, angefangen mit verbesserten Straßen und den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs über Zahnrad- und Drahtseilbahnen bis zu den hauptsächlich erst nach dem Weltkrieg entwickelten Seilschwebebahnen starke Anregung erfuhr.

Außer auf die Natur erstreckt sich das Erfahrungs- und Erlebensbedürfnis noch auf zahlreiche Gegenstände und Vorgänge und wird damit zur Triebkraft für mancherlei Reisen. Wir nennen einmal den Besuch bestimmter Städte ob der Schönheit ihrer Stadtansicht (z. B. Stockholm, Prag, Budapest), der Einzigartigkeit ihrer Raumwirkung (Tuilerien, Champs Elysées in Paris, Markusplatz in Venedig), der Größe oder Einzigartigkeit ihrer Bauwerke (Peterskirche in Rom, Akropolis in Athen) oder der Altertümlichkeit ihres Stadtbildes (Rothenburg, Carcassonne). Das Reisen um des Eindrucks willen, den insbesondere verfallene Kulturen auf den späteren Beschauer machen, ist wieder eine bis in das Altertum zurückverfolgbare Erscheinung. Schon die Römer der ersten Kaiserzeit vollführten und erlebten ihre Ägyptenreisen in ähnlicher Weise wie die Globetrotter der Gegenwart. Geschichtliches Interesse, ästhetische Bedürfnisse und allgemein der Bildungsdrang reizen den Menschen weiter zum Besuch von Sammlungen der verschiedensten Art wie geschichtlichen, Kunst- oder naturwissenschaftlichen und technischen Museen. In diesem Reisemotiv haben wir hinwieder eine Erscheinung vorzugsweise der neueren Zeit vor Augen. Denn ursprünglich dienten Gemäldegalerien u. ä. nur dem Bedürfnis ihrer fürstlichen Sammler und erst über die Zutrittsgewährung für andere interessierte Kreise ging der Weg im 19. und 20. Jahrhundert zur Entwicklung von Museen um der Bildungsbedürfnisse eines Volkes willen. Bildungs-, verbunden mit Berufsinteressen sind des ferneren das Fundament des gewaltigen, durch die Jahrhunderte bedeutsamen Verkehrs zu Schulen aller Art, wobei die starke Verbreitung der niederen Schulgattungen einen alltäglichen lokalen Massenverkehr, die Seltenheit der höchsten Schulgattungen (Universitäten, Hochschulen) außer dem Ortsverkehr einen periodischen Weitverkehr von und zu dem Hochschulort hervorruft. — Das Schaubedürfnis, z. T. verbunden mit dem Hörbedürfnis, findet ferner seine Befriedigung in dem Besuch von Schauspielen, Opern, Konzerten, Kinos, wie von sportlichen und militärischen Veranstaltungen. Von rein lokalem Interesse wächst ihre Anziehungskraft bis zu weltweiter Wirkung, wie etwa die Bayreuther Festspiele oder die Olympiaden beweisen. Die Veranstaltungen dieser und aus anderen noch zu behandelnden Motiven entspringender Art stellen an die Verkehrsmittel besondere Anforderungen, insofern es sich um einmalige auf einen bestimmten Ort gerichtete Verkehrsstöße handelt, zu deren Bewältigung eine über den normalen Bedarf hinausgehende Leistungsfähigkeit der Verkehrseinrichtungen Voraussetzung ist. — Die erwähnten geistigen Interessen beschränken sich keineswegs auf die Auslösung von Personenverkehr. Neben den umfangreichen Transporten für den Bau ihnen dienender Gemeinschaftsbauten bedingt einmal die Einrichtung der öffent-

lichen Sammlungen oft besonders wertvolle Transporte; ein andermal rufen auch die Sammelinteressen des Einzelmenschen, mögen sie sich auf Bücher, Altertümer oder andere Dinge erstrecken, Gütersendungen hervor. Schließlich bleibt der gewaltigen Bedeutung des Erfahrungsbedürfnisses für die Entfaltung der Tages- und Zeitschriftenpresse zu gedenken, womit es zu einem Hauptpfeiler des Nachrichtenverkehrs geworden ist.

Es entspräche einer einseitigen, alle Arbeit nur als Mühe und Last wertenden Betrachtungsweise des Wirtschaftslebens, wollte man nur die vorstehend entwickelten vorzugsweise rezeptiven Bedürfnisse als ursprüngliche Bedürfnisse anerkennen, alle menschliche Tätigkeit, insbesondere alle erwerbswirtschaftliche, lediglich als Mittel zu ihrer Befriedigung betrachten. Vielmehr muß für bestimmte Völker zumindest teilweise die Tätigkeit des Menschen auch als ein ursprüngliches Bedürfnis anerkannt werden, das den rezeptiven als expansives gegenübersteht. Alle Wirk- und Werkfreude zeugt von der Ursprünglichkeit des Tätigkeitsbedürfnisses. Somit erfüllen zahlreiche im eigenen Bedarfsdeckungs- oder im Erwerbsinteresse ausgeführte Reisen dieses Eigenbedürfnis, wenn sie auch auf der anderen Seite als Aufwandleistungen zwecks Befriedigung anderer Bedürfnisse in Rechnung gestellt werden.

Es bleiben nunmehr die Auswirkungen des religiösen Bedürfnisses, d. i. des Verbindungs- und Harmonieverlangens des Menschen mit einem oder mehreren höheren Wesen, auf den Verkehr zu erörtern. Einmal hat das Streben nach einem gottgefälligen Leben auf die Gestaltung des Konsums und damit der ihm dienenden Gütertransporte eingewirkt. Das uns nächstliegende Beispiel sind die Folgen des katholischen Fastengebotes für den Fischkonsum und -transport. Dieser hat einerseits hierdurch einen bedeutenden Auftrieb erfahren, andererseits hat die Bindung des Fastengebotes an einen bestimmten Wochentag ihm eine eigene Periodizität verliehen. Während der Kultbedarf des Katholizismus dem Weinbau förderlich war, hat der Mohammedanismus ihn abgeschafft bzw. auf die Rosinenerzeugung eingeschränkt und damit nun deren Ausfuhr aus mohammedanischen Ländern angeregt. Ebenso haben die den Genuß warmblütiger Tiere verbietenden asiatischen Religionen die Produktion und über diese den Weltverkehr in Ölsaaten und -früchten belebt. Ein andermal hat das Verlangen des Menschen, bei Gott oder Göttern und Heiligen Vergebung für seine Missetaten und Hilfe in seinen Nöten zu erlangen, den Personenverkehr nachhaltigst beeinflusst. Abgesehen von dem Besuch der örtlichen Kirchen oder Tempel hat sich in den meisten Religionen ein gewaltiger Wallfahrtsverkehr nach hervorragenden heiligen Stätten entwickelt. An der Spitze in der Welt steht in dieser Hinsicht Indien mit seiner Unzahl von Heiligtümern, in denen die überwiegend religiös fundierte Baukunst Indiens gewaltige Triumphe gefeiert hat, wie namentlich in Madura oder Srirangham. Besondere Anziehungskraft innerhalb der asiatischen Religionen übt eine Reihe sich im Landschaftsbild betonender Berge aus, die, wie der Fuji-Yama in Japan, der Tái shan und der O mi shan in China, der Adamspik auf Ceylon, bestiegen oder, wie der Kailas in Tibet, umwandert werden. Wenn Benares am Ganges der größte Wallfahrtsort des Brahmanismus, Lhasa und Tashilunpo die Sammelpunkte des Lamaismus geworden sind, so hat der Mohammedanismus in Mekka das größte Wallfahrtsziel auf der Welt geschaffen, das sogar eigene Schifffahrts- und Eisenbahnlinien ins Leben gerufen hat. Dem Christentum fehlt ein gleich überragender Sammelpunkt. Jerusalem hat vor dem Weltkrieg wohl für das orthodoxe Christentum eine größere religiöse Anziehungskraft ausgeübt, während der Besuch seitens anderer Christen überwiegend

den Charakter von Touristenverkehr trug (was mehr oder minder religiöse Empfindungen des einzelnen Besuchers nicht ausschließt). Rom hat durch die Jahrhunderte, wenn auch mit Schwankungen, seinen Rang als Sammelpunkt der katholischen Welt behauptet und namentlich in den Veranstaltungen der letzten Heiligen Jahre seine gewaltige religiöse Anziehungskraft erneut bewiesen. Daneben hat das noch relativ junge Lourdes in den Pyrenäen den stärksten Verkehr Heilung und Hilfe suchender Gläubigen auf sich gezogen. In Deutschland hat zuletzt die Ausstellung des Heiligen Rockes in Trier 1933 die Kraft der Konfession als Wecker umfangreichen Personenverkehrs erwiesen.

Sozial bedingte Verkehrsbedürfnisse

Wenn wir hiermit die wesentlichen zielmäßigen Bedürfnisse des Einzelmenschen in ihrer Wirkung auf den Verkehr erfaßt haben, so wollen wir grundsätzlich nicht verkennen, daß diese selbst weitgehend gesellschaftlich bedingt sind, d. h. daß alle Bedürfnisse in niemals völlig aufgliederbarer Weise zugleich Ausdruck der Beeinflussung des Individuums durch seine Mitwelt wie seines eigenen Wesens sind. Darüber hinaus ist aber die Tatsache des Menschen als geselligen Wesens noch in ihren Wirkungen auf das Verkehrsbedürfnis herauszustellen. Es liegt auf der Hand, daß das Geselligkeitsbedürfnis des Menschen auch als solches zu einer Haupttriebkraft des Personenverkehrs werden mußte. Das gilt sowohl für die reine Sympathieempfindung wie den Wunsch, bestimmte andere Bedürfnisbefriedigungen (z. B. Essen, Wandern, Schauspielbesuch) gemeinsam vorzunehmen, als auch das Verlangen, durch Gedankenaustausch wechselseitig dem Erfahrungs- und Erlebensbedürfnis Genüge zu leisten. Neben den schon angeführten Reisearten entwächst somit dem Gesellungsbedürfnis noch eine besondere Gruppe von Reisen, die wir als solche aus sozialem Anlaß bezeichnen. Hierunter fallen einmal allgemeine Besuchsreisen des Individuums und solche aus besonderem Anlaß wie Geburtstagsfeiern, Kindtaufen, Hochzeiten, Begräbnissen, ebenso die Zusammenkünfte irgendwelcher Erinnerungen pflegender Vereinigungen wie Schüler- und Studierendenverbindungen oder Kriegervereinen. Ein andermal kommen Besuchsfahrten irgendwelcher Personengemeinschaften in Betracht, man mag z. B. an die „Malangas“ der Samoaner denken, bei denen ganze Dörfer sich wechselseitig zu fröhlichem Schmaus und Spiel besuchen, oder an die gegenseitigen Besuche von Karnevalsgesellschaften verschiedener Städte, wie Kölns und Münchens. — Von größter Bedeutung ist der Sozialtrieb alsdann für die Entfaltung des Nachrichtenverkehrs, wobei in erster Linie der briefliche Austausch, alsdann der Unterhaltung durch den Fernsprecher, schließlich der Benutzung des Telegraphen vornehmlich bei festlichen Anlässen zu gedenken ist.

Gesellschaftliche Momente wirken aber noch weiter auch auf den Verkehr ein. Bekanntlich spielt der Auszeichnungstrieb in der Gestaltung der Lebenshaltung eine große Rolle, wobei insbesondere ein von bestimmten Personen erreichter Vorsprung hinwieder vielfach einen Ansporn für weitere Kreise bedeutet. Wenn wir eine generelle Tendenz annehmen können, daß höherwertige Waren neben höherem Produktionsaufwand höheren Transportaufwand, d. h. für längere Beförderung, verkörpern, so wirkt sich also der auf die Lebenshaltung gerichtete Auszeichnungstrieb auch im Sinn einer Ausweitung der Bezugsgebiete aus. Des weiteren spielt die Absicht, sich vor anderen hervorzuheben oder es anderen gleichzutun, im Personenverkehr sowohl in der Wahl der Qualität der Beförderungsleistung, d. h. der bei verschiedenen Verkehrsmitteln bestehenden Personenklassen, wie in der Erstreckung konsumtiver Reisen ihre Rolle. In bestimmten Ge-

sellschaftskreisen gehört es zweifelsohne zum guten Ton, schon in bestimmten Ländern und Städten, etwa Italien oder Paris, gewesen zu sein.

Staatliche Verkehrsbedürfnisse

Wie man den Staat als die Gesamtkörperschaft betrachten kann, innerhalb deren sich das Leben des einzelnen und seiner Vereinigungen vollzieht, stellt auch der Staat an die Verkehrsmittel und die Verkehrsvollziehung bestimmte Ansprüche, die sich einmal durch ihre Größe hervorheben, ein andermal den Rahmen für die Befriedigung der individuellen und gesellschaftlichen Verkehrsbedürfnisse abgeben. Die wichtigste Aufgabe des Staates, die der Selbstbehauptung gegen äußere Feinde, veranlaßt ihn, auf einen Ausbau der Verkehrsanlagen Bedacht zu nehmen, der den militärischen Ansprüchen im Ernstfall Genüge leistet. Hieraus hat insbesondere der Straßenbau durch die Jahrhunderte, angefangen von den vorderasiatischen Reichen und dem römischen Imperium bis zu Napoleon und heute wieder in dem Eroberungszug der Italiener gegen Absinien, stärkste Impulse erfahren. Im Eisenbahnwesen bildet die Anlage sogenannter strategischer Bahnen die augenfälligste Erscheinung. Von solchen und ähnlichen, ursprünglich militärischen Erwägungen ihren Ursprung verdankenden Verkehrsanlagen kann das normale Wirtschaftsleben der betreffenden Gebiete manchen Vorteil ziehen. Indessen kommt auch der Fall vor, daß militärische Gesichtspunkte restriktiv auf die Entwicklung von Verkehrsanlagen einwirken, so wenn feindlicher Einwirkung besonders leicht unterliegenden Einrichtungen, z. B. der Elektrifizierung von Bahnen, widersprochen wird oder die verkehrsmäßige Erschließung solcher Landesteile, die man gegenüber feindlichen Angriffen nicht halten zu können oder zu sollen glaubt, verzögert wird, wie das russischerseits vor dem Weltkrieg in Polen geschah. Das somit nach militärischen Gesichtspunkten ausgerichtete Verkehrswesen hat im Kriegsfall mit den Leistungen der Truppen-, Munitions-, Ausrüstungs- und Versorgungstransporte den Beweis für Zulänglichkeit und Zweckmäßigkeit der Anlagen zu erbringen. Aber auch im Frieden stellt die Wehrmacht mit den Beförderungen der eigentlichen Truppe sowie der Eingezogenen, Entlassenen und Urlauber, ferner den Transporten des gesamten Heeresbedarfes beträchtliche Anforderungen an die Verkehrsmittel. Diese betonen sich, wenn ein Staat, wie Deutschland in der Gegenwart, im Wiederaufbau seiner Wehrmacht begriffen ist.

Doch nicht nur die Abwehr äußerer Feinde, sondern auch die Herrschaftswahrung nach innen, also die Vorsorge gegen innere Revolten, verlangt eine Einspannung des Verkehrswesens, dessen Bedeutung für diesen Zweck uns in Deutschland die traurigen Jahre 1919/20 und 1923 hinreichend gezeigt haben. Von besonderer Wichtigkeit für die Machtwahrung im Innern ist Besitz und Funktionieren des Nachrichtenapparates. Bereits die Reiche des Altertums haben eine Staatspost entwickelt, die allerdings damals nicht wie heute der Benutzung durch jedermann, sondern lediglich staatlichen Nachrichten- und Personentransportbedürfnissen diente. In der Gegenwart kommt insbesondere dem Rundfunk größte innerpolitische Bedeutung zu, da von seinen Meldungen über politische Vorgänge und Machtverhältnisse die öffentliche Meinung und Willensbildung stärkstens beeinflußt werden kann. Wie das Beispiel des nationalsozialistischen Deutschlands zeigt, kann er des weiteren als ein Hauptinstrument zur Entwicklung des Gemeinschaftsbewußtseins und -willens einer Nation verwendet werden. Ebenfalls vom nationalsozialistischen Deutschland in bisher einzig dastehender Weise wurden die Personenverkehrsmittel dem Gemeinschafts-

leben der Nation dienstbar gemacht. Verkehrswirtschaftlich bedeuten die Parteitage in Nürnberg die Lösung der größten Personen-Massenverkehrsaufgaben für friedliche Zwecke durch Eisenbahnen.

Dem politischen Wesen des Staates entspringende Zielsetzungen wirken sich noch vielfältig auf das Verkehrswesen aus. Sowohl der Gedanke der Landesmelioration im weitesten Sinn wie die Absicht der Arbeitsbeschaffung führen in großem Umfang zu Verkehrsneubauten und -verbesserungen, die unter dem reinen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkt nicht zustand kämen. Ebenso wirkt sich der Wille zu tätiger Manifestation der Herrschaft in großem Maßstab in Neuschöpfungen des Verkehrs aus. Im Deutschland Wilhelms II. zog hiervon der Wasserstraßenausbau Nutzen. Adolf Hitler verleiht dem Schöpferwillen des Nationalsozialismus in den Reichsautobahnen Ausdruck.

Zweckgruppen des Verkehrs

Es stellt sich die Frage: Läßt sich die Vielheit der von uns im einzelnen nach Motiven und Trägern auseinandergebreiteten Verkehrsbedürfnisse irgendwie nach Zweckgruppen möglichst einfach zusammenfassen? Emil Sax hat in seiner „Allgemeinen Verkehrslehre“ eine Zweiteilung vorgenommen, indem er ausführte: „Die Stellung der Verkehrsmittel im Gesamtgebiete der menschlichen Betätigung ist eine zweifache. Einerseits ist der Verkehr ein Hilfsmittel des Güterlebens, andererseits ist er ein Mittel zur Erreichung außerökonomischer Zwecke.“¹⁾ An dieser Aussage ist zu beanstanden, daß Sax jene Transportvorgänge wie Reisen zur Erholung oder aus sozialem Anlaß den der Güterbeschaffung dienenden Transporten als außerökonomisch bedingt gegenüberstellt. In Wirklichkeit ist Wirtschaft weder in dem einen noch in dem anderen Fall Zweck, sondern in beiden Fällen Mittel, das eine Mal zur Befriedigung von Bedürfnissen, die von Ge- oder Verbrauch bestimmter Güter abhängig ist, das andere Mal zur Befriedigung von Bedürfnissen, die nicht an Güter, sondern lediglich an Dienstleistungen gebunden ist. An sich läßt sich indessen die Saxsche Einteilung in der Güterbereitstellung dienenden Verkehr einerseits, und sonstigen Verkehr andererseits rechtfertigen.

Verwandt mit dieser Gliederung — ohne sich aber mit ihr zu decken — ist eine hiermit von mir in Vorschlag gebrachte Einteilung in erwerbswirtschaftlich bedingten Verkehr einerseits, verbrauchswirtschaftlich bedingten Verkehr andererseits. In die erste Kategorie fällt aller Verkehr, der durch die Absicht, fremden Bedarf zu befriedigen und sich selbst Einkommen zu verschaffen, bedingt ist, in die zweite aller Verkehr, der der Bedarfsbefriedigung des die Verkehrsmittel Benutzenden selbst dient. Dementsprechend sind als erwerbswirtschaftlich bedingter Verkehr anzusprechen im Güterverkehr alle Transporte von Waren, die der Weiterverarbeitung und fremdem Konsum gegen Entgelt zugeführt werden, im Personenverkehr der Wanderungsverkehr, d. i. der durch die Aufsuchung einer neuen Arbeitsstätte bedingte Verkehr, wie der regelmäßige Arbeitsstättenverkehr, ferner die Geschäfts- und Berufsreisen, im Nachrichtenverkehr alle auf Geschäftsabschluß und -abwicklung und sonstige berufliche Tätigkeit gerichteten Mitteilungen. Demgegenüber fällt unter den Begriff des konsumwirtschaftlichen Verkehrs aus dem Güterverkehr die Heranführung von Gütern für den eigenen Bedarf, z. B. im bäuerlichen Betrieb oder bei in der Stadt getätigten Einkäufen, ferner Geschenktransporte, aus dem Personen- und Nachrichtenverkehr alle den zahlreichen dargelegten eigenen Bedürfnissen des Transportbegehrenden entspringenden Reisen und Nachrichtenübermittlungen.

¹⁾ Sax, a. a. O., S. 13.

Abgesehen davon, daß mit einem Transportvorgang Zielsetzungen sowohl erwerbs- wie konsumwirtschaftlicher Art verknüpft sein können (z. B. Verbindung von Geschäfts- mit Erholungsreise), beinhaltet allerdings auch manche konkrete Zielsetzung sowohl erwerbs- wie konsumwirtschaftliche Motive. So erfüllt der in erster Linie als erwerbswirtschaftlich bedingt anzusprechende Wanderungsverkehr teilweise auch konsumwirtschaftliche Wünsche (z. B. bessere Wohnungs- oder Vergnügungsverhältnisse am anderen Ort). Der Besuch von Schulen dient sowohl dem der konsumwirtschaftlichen Sphäre zuzurechnenden Erfahrungsbedürfnis wie den erwerbswirtschaftlichen Ausbildungsinteressen.

Man wird indessen in die Gruppen des erwerbs- und des konsumwirtschaftlich bedingten Verkehrs die durch die eigentlichen Staatsbedürfnisse hervorgerufenen Transporte, z. B. Truppen- oder Gefangenentransporte, Aktenfahrten oder den Nachrichtenverkehr zwischen staatlichen Dienststellen, nicht einzwängen können und daher dem erwerbs- und verbrauchswirtschaftlichen Verkehr der Individuen noch den staatlich bedingten Verkehr als besondere Gruppe beordnen. Allerdings wird man wieder zweckmäßig den im Auftrag staatlicher Wirtschaftsbetriebe sich vollziehenden Verkehr dem erwerbswirtschaftlichen, d. i. dem auf fremde Bedarfsdeckung abgestellten Verkehr zurechnen.

Den vorgenommenen Gliederungen des Verkehrs nach einzelnen Bedürfniskategorien wie nach großen Zweckgruppen kommt sowohl wissenschaftlicher Wert für die Erkenntnis der Stellung des Verkehrs im Wirtschaftsleben wie praktische Bedeutung für bestimmte betriebspolitische Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zu. Grundsätzlich müssen wir feststellen, daß, wenn wir von Verkehrsbedürfnissen sprechen, wir es allergrößtenteils mit abgeleiteten Bedürfnissen zu tun haben. D. h. nicht der Transport selbst ist ursprüngliches Bedürfnisobjekt, sondern z. B. ein bestimmtes Gut, der Aufenthalt an einem bestimmten Platz, das Wissen um das Befinden eines andernorts weilenden Menschen. Der Transport stellt als solcher hingegen in der Regel einen Aufwand dar, den man an sich durchaus missen könnte, der also nur, weil die Bedürfnisbefriedigung von ihm abhängig ist, begehrt wird. Diese Feststellung erfährt jedoch im Personenverkehr eine wesentliche Einschränkung. Denn es gibt auch Reisen, durch die selbst eine Bedürfnisbefriedigung erfolgt. Es kommen hierfür Fahrten in Betracht, bei denen nicht die Erreichung eines anderen Ortes der Zweck ist, sondern etwa die Freude an der vorüberziehenden Landschaft oder der Reiz, in einem neuen Verkehrsmittel zu fahren, oder das Vergnügen, „Kilometer zu fressen“. Wennschon auch hier letzten Endes das Erfahrungs- und Erlebens- oder das Bewegungsbedürfnis Anstoß gebend sind, so können wir doch, genau so gut wie wir von einem Bedürfnis nach Brot oder Kleidern sprechen, auch ein direktes Bedürfnis nach Fahrten anerkennen. Weiter ist aber noch von Bedeutung, daß bei zahlreichen anders motivierten Reisen ihre Stellung als Aufwand und damit nur abgeleitetes Bedürfnis nicht schlechthin feststeht. Vielmehr kann die Qualität der Transportleistung Bedeutung gewinnen. Während z. B. bei weniger vollkommenen oder bei überfüllten Verkehrsmitteln die Reise an einen Erholungsplatz, selbst durch landschaftlich anziehende Gebiete, nur erzwungenes Mittel zum Zweck ist, kann sie bei angenehm empfundener Beförderungsweise selbst zum Genuß werden und direkt einem Bedürfnis entsprechen. Der große Wandel, dem die Stellung des Personentransports im Bedarfsleben durch eine Steigerung der Beförderungsqualität zu unterliegen vermag und der auf Umfang und Erstreckung von Reisen wesentlichen Einfluß nehmen kann, ist von K. Remy treffend in folgenden Anforderungen an die Güte der Leistungen der

Reichsbahn umrissen worden: „Die Fahrt zu einer geschäftlichen Aussprache muß eine Erholung sein, die Fahrt zum Sommer- oder Winteraufenthalt eine Freude erweckende Einleitung zur Sommer- oder Winterfrische bedeuten. Die Fahrt zum Beruf im Großstadtverkehr und die Heimfahrt muß — ein Widerspruch in sich selbst — ein Ruhepunkt in der Hetze des modernen Berufslebens werden“¹⁾.

Die unterschiedliche Stellung, die den Verkehrsvorgängen im Bedarfsleben zukommt, bedingt einerseits eine Abhängigkeit von verschiedenen Kräften, andererseits eine verschiedene Beeinflußbarkeit durch Werbungs-, Betriebs- und Preismaßnahmen der Verkehrsunternehmen. An dieser Stelle sei lediglich in ersterer Richtung auf die unterschiedliche Beeinflussung des Personenverkehrs durch die Konjunktur exemplifiziert. Stellen wir den erwerbswirtschaftlich bedingten Arbeitsstättenverkehr und — summarisch — die konsumwirtschaftlich bedingten Reisen einander gegenüber: Durch Arbeitslosigkeit entfällt ersterer vollständig. Ist aber Arbeit vorhanden, so tritt von einer bestimmten Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte an ein bestimmter Verkehrsmittelbedarf in Erscheinung, der leistungsmäßig eine annähernd konstante Größe (durchgängig 2 oder 4 Fahrten pro Tag) bedeutet, die weder durch Überstunden noch durch wechselnde Lohnhöhe beeinflußt wird. Andererseits ist der konsumwirtschaftliche Verkehr von der Höhe des Einkommens abhängig. Er kommt selbst bei Arbeitslosigkeit, sofern noch anderes Einkommen vorhanden ist, nicht ganz zum Erliegen und zeigt mit steigendem Einkommen eine fortschreitende, allerdings nicht näher bestimmbare (ob proportional, unter- oder überproportional?) Zunahme. Generell läßt sich jedenfalls eine größere konjunkturelle Anschließbarkeit des konsumwirtschaftlichen, dagegen eine sprunghafte Beeinflussung des Arbeitsstättenverkehrs feststellen. Indessen ist weder beim Arbeitsstättenverkehr eine doch auch hier gegebene Auswirkungsmöglichkeit wechselnder Lohnhöhe in der Wahl des Verkehrsmittels (Fahrrad oder Straßenbahn bzw. Eisenbahn) noch bei beiden Verkehrsgruppen die Überdeckung konjunktureller Einflüsse durch strukturelle Wandlungen (Verschiebung der Wettbewerbskraft verschiedener Verkehrsmittel) zu übersehen.

Unser Wissen um die Bedürfnisstruktur des Verkehrs, das den betriebs- und preispolitischen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen eine wertvolle Grundlage geben könnte und sollte, ist bislang recht gering. Was den hierbei im Vordergrund stehenden Personenverkehr betrifft, so gibt uns zwar die Ausgabe zahlreicher Ausnahmetariffahrkarten des Eisenbahnverkehrs beschränkte Aufschlüsse über gewissen Bedürfnisarten entspringenden Verkehr. Ebenso läßt sich bei einigen Verkehrsunternehmen speziellen Charakters (Bergbahnen, Fluß- oder Seen-Personenschiffahrtsunternehmen) die Bedürfnisstruktur des Verkehrs mehr oder minder genau erkennen. Gleiches gilt von einzelnen oder wiederkehrenden Verkehrsstößen bei den meisten Verkehrsmitteln. Bei dem größten Teil des Personenverkehrs kennen wir indessen nicht die bedürfnismäßige Zielsetzung, entbehren damit bislang der Einsicht in seine mehr oder minder große Dringlichkeit — Fritze hat diese Problematik in die Alternative „Muß- oder Kannverkehr“ gefaßt²⁾ — und damit auch der Möglichkeit, die Einwirkungen von Tarifänderungen auf die verschiedenen Verkehrssparten zuverlässig zu erfassen und aus den Erfahrungen Schlüsse für die wahrscheinliche Wirksamkeit späterer Tarifmaßnahmen zu ziehen.

¹⁾ K. Remy, Die wirtschaftliche und staatspolitische Aufgabe der Reichsbahn im Dritten Reich. Z. f. V.-W., 12. Jg. 1934, S. 10.

²⁾ Fritze, Reisen und Fahrpreise. Ztg. d. VDEV. 1932, Nr. 9, S. 197.

Allerdings muß, um wissenschaftlich und praktisch wirklich brauchbare Ergebnisse zu erhalten, die Aufteilung des Verkehrs in eine ziemlich große Zahl von Zweckarten erfolgen, und nur ein williges Publikum könnte den nötigen Stichzählungen mittels Fragezetteln zum Erfolg verhelfen.

Diese Zielsetzung zugleich vor Augen, vergegenwärtigt die hier beigefügte Übersicht der Personenverkehrs-Zweckarten nochmals die vielseitigen Auswirkungen der verschiedenen Bedürfnisse auf die Personenverkehrsnachfrage und ordnet die Zweckarten in die vorentwickelten Zweckgruppen des erwerbswirtschaftlich (I), konsumwirtschaftlich (II) und staatlich (III) bedingten Verkehrs ein.

Übersicht der Personenverkehrs-Zweckarten

1. Berufsort- und Wohnortwechsel (I mit II).
2. Regelmäßiger Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (I).
3. Geschäfts- bzw. Berufsreisen (I).
4. Dienstreisen (III).
5. Fahrten zum Einkauf für den Haushalt (II).
6. Regelmäßiger Verkehr zwischen Wohnung und Schule (II mit I).
7. Reisen zu und von Schulorten (II mit I).
8. Studienreisen (II mit I)¹⁾.
9. Reisen zu wissenschaftlichen und ähnlichen Kongressen (II mit I)¹⁾.
10. Reisen zu Heilungszwecken und Erholungsaufenthalt (II).
11. Ausflugsfahrten (II).
12. Reisen aus sozialem Anlaß (zwecks Besuch und Treffen von Verwandten und Bekannten) (II).
13. Fahrten zwecks Besuch wissenschaftlicher, künstlerischer und unterhaltender Veranstaltungen (Vorträge, Konzerte, Schau- und Hörspiele, Ausstellungen, Lustbarkeiten) (II).
14. Fahrten zwecks Besuch sportlicher und militärischer Veranstaltungen (II).
15. Fahrten aus religiösem Anlaß (Kirchenbesuch, Wallfahrten) (II).
16. Fahrten zwecks Teilnahme an politischen Veranstaltungen (III, auch II)²⁾.
17. Fahrten bei Dienstantritt und Dienstbeendigung in der Wehrmacht (III).
18. Truppentransporte (III).
19. Transporte politischer Funktionäre (III).
20. Gefangenentransporte (III).

Schlußbemerkung: Über den Gesamtumfang erfüllten Verkehrsbedarfes unterrichten die Untersuchungen von Pirath in seinem Werk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, Berlin 1934, S. 27 ff.

An die Betrachtung von Verkehrsbedürfnissen und -bedarf läßt sich die der Verkehrsbedarfspolitik, sowohl der Verkehrsunternehmen wie des Staates, anschließen. Ihre Behandlung bleibt einer späteren Studie vorbehalten.

¹⁾ (auch III, wenn in staatlichem Auftrag).

²⁾ Dem Zwecke nach gehören diese Fahrten in die Gruppe des staatlich bedingten Verkehrs; ausgabenwirtschaftlich fallen sie indessen in der Regel in die Konsumwirtschaft.