

und seiner Männer ein Denkmal für ihre heldische Pflichterfüllung gesetzt. Der I. militärisch-politische Teil gibt in einer marinepolitischen Umschau von Konteradmiral Reinhold G a d o w einen Überblick über den Verlauf des Seekrieges von Oktober 1940 bis Ende September 1941. Korvettenkapitän Hans E r d m e n g e r berichtet über den Einsatz der Kriegsmarine bei der Besetzung Dänemarks und Norwegens im Frühjahr 1940, während ein aus der Feder eines italienischen Seeoffiziers stammender Aufsatz die Aufgaben der verbündeten italienischen Kriegsmarine im ersten Kriegsjahr schildert. Eine historische Betrachtung „Seemacht und Reichsschicksal“ bringt uns die deutsche Ohnmacht zur See in vergangenen Zeiten ebenso nahe wie die große Aufgabe des Reiches, Mittler zu sein zwischen Ost und West. Im II. militärisch-technischen Teil und im III. Teil erfahren vor allem Nachwuchsfragen, wie das Mannschaftersatzwesen der deutschen Kriegsmarine, Auswahl der Fachsoldaten, Wehrtüchtigung bei der Marine-HJ., Heranbildung des Personals der deutschen Handelsflotte usw. eine besonders eingehende Behandlung. Trotzdem im II. Teil der Berichterstattung über Fragen der Bewaffnung u. a. verständlicherweise bestimmte Grenzen gesetzt sind, so entschädigen Ausführungen über den Ausbau der artilleristischen Küstenfronten im Freiheitskampf Großdeutschlands bis zum Winter 1940/41, über den Kriegssanitätsdienst, sowie den Marinewetterdienst und über Grundfragen der Schiffsstabilität weitgehend für das, was heute noch nicht gesagt werden kann. Staatssekretär i. W. Gustav K o e n i g s leitet mit einer Abhandlung über die deutsche Handelsschiffahrt im Kriege den III. Teil über Handelsschiffahrt und Handelsschiffbau ein. Ein Aufsatz von Unterstaatssekretär, Vizeadmiral z. V. Paul W ü l f i n g v. D i t t e n, dem Leiter des Seeschiffahrtsamtes im Reichsverkehrsministerium befaßt sich mit Gedanken über den Aufbau einer neuzeitlichen Handelsflotte. Ein IV. Luftfahrtteil behandelt die Vereisungsgefahren im Fernflugverkehr, sowie den französischen Luftverkehr und die französische Verkehrsflugzeugentwicklung vor dem Kriege. Besonderes Interesse wird schließlich der V. wirtschaftliche Teil finden, der die Bedeutung und Möglichkeiten von Großraumwirtschaften, die südamerikanische Wirtschaft im Kriege, sowie Japans wirtschaftliche Entwicklung im letzten Jahr behandelt. Reichhaltige Wirtschafts- und Kriegsmarinestatistiken beschließen dieses schöne Werk, das in seiner Reichhaltigkeit und in seiner formschönen Ausstattung viele Freunde finden wird.

F r i n g s.

**W. Weirauch**, Dr. jur., Direktor der Deutschen Reichsbahn, Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 mit allgemeinen Ausführungsbestimmungen. Textausgabe mit Anmerkungen. Sechste Auflage. Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze, Nr. 91. Berlin 1942. Verlag Walter de Gruyter & Co. X, 338 S. nebst 1 Nachtrag. Kart. RM 7,50.

Neben den bekannten Kommentaren zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) von Kittel-Friebe-Hay u. a. gehört der Kommentar von Weirauch wohl mit zu den besten Arbeiten auf diesem Gebiete. Die vorliegende sechste Auflage, die sämtliche Entscheidungen und das gesamte umfangreiche Rechtsschrifttum und Verordnungswerk bis zur neuesten Zeit berücksichtigt, wird wie ihre Vorgänger daher überall großen Anklang finden. Dies um so mehr, als auch die in 31 Verordnungen zur EVO. ergangenen Kriegsbestimmungen trotz ihres nur vorübergehenden Charakters behandelt werden. Besonders vermerkt seien von den 10 aufgeführten Anlagen die Einführung der EVO. in den eingegliederten Ostgebieten vom 30. 12. 1940, die Verordnungen über die Bekämpfung von Notständen im Verkehr, sowie die Verordnung gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme der Eisenbahn. Ein übersichtlich gegliedertes Sachregister erleichtert das schnelle Auffinden der gesuchten Paragraphen und die Benutzung als Nachschlagewerk für den praktischen Gebrauch.

F r i n g s.

## ABHANDLUNGEN.

### Grundbegriffe des Verkehrs.

Von A. F. N a p p - Z i n n.

„Klare Gedanken — klare Begriffe.“

#### A. Einleitung: Ziele und Grenzen verkehrswissenschaftlicher Begriffsbildung.

Mit den folgenden Darlegungen nehme ich Gedankengänge erneut auf, die mich bereits 1935 einmal näher beschäftigten, die ich damals auch mit einigen Fachkollegen unter deren Zustimmung besprach und dem Vorsitzenden des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium als Anregung übermittelte<sup>1</sup>. Den Anstoß, diesen Fragenkreis erneut aufzugreifen, gab mir Otto Blum s neues Werk „Die Entwicklung des Verkehrs“, Erster Band, Berlin 1941, in dem er wieder eine Reihe verkehrswissenschaftlicher Begriffe entwickelt, mit der Bemerkung, daß „in der Verkehrswissenschaft leider teilweise noch keine allgemeingültigen Bezeichnungen eingeführt sind“ (a. a. O., S. 9). Bereits in verschiedenen früheren Werken hatte sich Blum um die Gewinnung verkehrswissenschaftlicher Grundbegriffe bemüht<sup>2</sup>. Neben Blum hat vor allem Carl Pirath in seinem Werk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, Berlin 1934, Wesentliches für eine allgemeingültige verkehrswissenschaftliche Begriffsbildung geleistet<sup>3</sup>, so daß ich mit meinen Darlegungen und Anregungen vielfach an Blum und Pirath — wie ich im einzelnen noch zeige — anknüpfe.

Gerade jetzt, noch inmitten des Krieges, diesen Fragenkreis wieder aufzugreifen, scheint mir aus folgender Erwägung-berechtigt: Naheliegende Gründe machen die Fortführung der verkehrswissenschaftlichen Forschung während des Krieges auf verschiedenen Gebieten unmöglich. Diese Wartezeit kann aber gerade dazu benutzt werden, um grundlegende Arbeit zu leisten, auf der die Forschung nach Wiederkehr des Friedens weiterbauen kann.

Die kommende verkehrswissenschaftliche Friedensarbeit kann von der Aufstellung und Annahme verkehrswissenschaftlicher Begriffe durch die maßgebenden Vertreter der Verkehrswissenschaft folgende Vorteile erwarten: Es erübrigt sich zukünftig für die Fachvertreter wie die Nutzer der Verkehrswissenschaft, die grundlegenden Begriffe von Fall

<sup>1</sup> Die Frage der Schaffung einer verkehrswissenschaftlichen Terminologie wurde zufolge der zweiten Sitzung des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates am 21. 3. 1936 einstweilen zurückgestellt.

<sup>2</sup> So: Otto Blum, Abschnitt „Verkehr“, in: Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen (Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil, 8. Band), Berlin 1925, S. 9 f. betr. Verkehrsarten, S. 95 betr. Tarifbegriffe. — Verkehrsgeographie, Berlin 1936, S. 9 f. betr. Verkehrsgruppen und Verkehrsarten. — Grundtatsachen zur Verkehrsgeographie, in: Union Géographique Internationale, Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Amsterdam 1938, Tome II, Section III b, Géographie Economique, S. 76 ff. betr. Verkehrsarten, Verkehrsgruppen, Verkehrsanstalten, Verkehrsmittel.

<sup>3</sup> Insbesondere in der Einleitung „Begriff und Ziel der Verkehrswirtschaft“, S. 1—4, und in dem Abschnitt „Verkehrsformen“, S. 45—51.



zu Fall immer wieder neu zu entwickeln und zu begründen. Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten infolge verschiedener Anwendung und Auslegung der Begriffe werden vermieden. Die Studierenden der Verkehrswissenschaft empfangen allorts hinsichtlich der grundlegenden Erscheinungen und Begriffe die gleiche Unterweisung, brauchen also bei einem Wechsel der Lehrer oder der Hochschule nicht umzulernen. Wir gewinnen somit eine fortschreitende einheitliche Ausrichtung in der Erfassung der allgemeinen Erscheinungen. Hiermit verbindet sich der Vorteil, daß bei zwischenstaatlichem Vergleich von Verkehrserscheinungen stets mit dem gleichen Begriffsschema an diese herangegangen und eine einheitliche Betrachtungsweise erzielt wird. Allgemein anerkannte deutsche verkehrswissenschaftliche Grundbegriffe bedeuten des weiteren eine Anregung für die Deutschland kulturell befreundeten Nationen, diesen Begriffen konforme Begriffe in ihren Sprachen zu entwickeln, und erleichtern die Fortentwicklung der von Deutschland mit an erster Stelle geförderten Verkehrswissenschaft zu einem zwischenstaatlich anerkannten und gepflegten Wissenschaftszweig.

Daß meine Anregungen bei manchen Fachvertretern auf Gleichgültigkeit oder Ablehnung stoßen, erachte ich für möglich. Soweit eine solche Verneinung nur einer vermeintlichen Notwendigkeit, als freier Forscher eigene Begriffe zu entwickeln, in Wirklichkeit aber nur der persönlichen Eitelkeit entspringt<sup>1</sup>, wird man eine solche Opposition am zweckmäßigsten mit Stillschweigen übergehen. Beachtung verdienen hingegen folgende Einwände. Einmal: Die Abgrenzung und die begriffliche Festlegung von Verkehrserscheinungen sei nicht objektmäßig zwingend bedingt, sondern aus der Natur der Dinge vom Standpunkt des Beschauers abhängig, also wandelbar, womit gerade eine Begriffsfestlegung einen unsachlichen Zwang beinhalte; ein andermal: eine Begriffsfestlegung bedeute zeitlich eine Bindung, so daß man unter Umständen einem Wandel der Erscheinungen mit dem festgelegten Begriffsschema nicht gerecht werden könne. Hierzu Folgendes: Ich halte in der Tat eine verkehrswissenschaftliche Begriffsfestlegung nur insoweit für zweckmäßig, als es sich um fundamentale Erscheinungen handelt, die Begriffe somit an wesentliche, für die verkehrswissenschaftliche Betrachtung entscheidende Kriterien anknüpfen, so daß hier in der Sache nur wenige Meinungsverschiedenheiten möglich sind. Wo die Abgrenzung der Erscheinungen noch Schwierigkeiten bereitet, werde ich selbst darauf hinweisen und nur unter Vorbehalt die Möglichkeiten einer Begriffsfestlegung erörtern. Eine Begrenzung der Festlegung auf grundlegende und häufig gebrauchte Begriffe erscheint mir angebracht, weil nur in diesen Fällen die oben erwähnten Vorteile einer Terminologie stark ins Gewicht fallen. Mir kommt es bei diesem Versuch entscheidend darauf an, daß die Erscheinungen als solche begrifflich fixiert werden. Die Frage, ob für sie die von mir vorgeschlagenen Bezeichnungen oder andere angewendet werden sollen, steht erst an zweiter Stelle. Gegenüber dem Bedenken, man stecke sich durch eine Begriffsfestlegung zeitlich in eine Art Zwangsjacke, erwidere ich, daß es niemandem benommen sein soll, bei neu auftauchenden Erscheinungen, oder wenn ein neuer Gesichtspunkt dies erwünscht erscheinen läßt, abweichende Begriffe zu verwenden, freilich unter Hinweis und Begründung dieser anderen Sichtweise. Ferner steht nichts im Wege, eine allgemein angenommene Terminologie im Lauf der Zeit durch Entscheidung der maßgeblich Beteiligten veränderten Verhältnissen anzupassen.

Aus den genannten Gründen und mit den vorerwähnten Einschränkungen betrachte ich die Schaffung einer allgemein anerkannten verkehrswissenschaftlichen Terminologie auf zwei Gebieten als erwünscht:

<sup>1</sup> Werner Sombart wies gelegentlich der Züricher Tagung des Vereins für Sozialpolitik 1928 auf die Abneigung gerade in den Kollegenkreisen hin, „fremde Terminologien zu akzeptieren, wie Max Weber es einmal ausgedrückt hat, als ob es sich um eine fremde Zahnbürste handle“.

1. dem der Grundbegriffe, insbesondere der Erscheinungsformen des Verkehrs,
2. dem der Kosten und Preisbildung des Verkehrs, insbesondere des Eisenbahntarifwesens.

Der folgende Versuch gilt nur dem ersten Gebiet. Die Aufnahme, die er findet, mag darüber entscheiden, ob er später auch auf das zweite Gebiet zu erstrecken ist. Ein drittes Gebiet, auf dem heute noch manche begriffliche Unklarheit besteht und das daher vielleicht auch einmal für eine Begriffsfestlegung in Frage kommt, ist das der Betriebs- und Unterstützungsformen der Seeschifffahrt.

Das hier zur Behandlung stehende Gebiet der Grundbegriffe des Verkehrs gliedert sich in zwei Teile, nämlich einerseits die Begriffe, die die Gesamterscheinung des Verkehrs erfassen, andererseits die Begriffe, die die verschiedenen im Gegensatz zueinander stehenden Verkehrsformen betreffen. Innerhalb des Systems der Verkehrswissenschaft stehen die der Gesamterscheinung des Verkehrs gewidmeten Begriffe am Anfang aller Doktrin, während die Verkehrsformen ein Glied in der allgemeinen (und theoretischen) Volkswirtschaftslehre des Verkehrs bilden.

Es ist hiermit bereits gesagt, daß die hier zu entwickelnden Begriffe solche verkehrswissenschaftlichen Charakters sind. Die Stellung der Verkehrswissenschaft im System der Wissenschaften zu umreißen, ist an dieser Stelle natürlich nicht angängig. Es muß hier genügen, sie als einen Wissenschaftszweig aus dem Gebiet der wirtschaftlichen Staatswissenschaften zu erklären, der, basierend auf geographisch-natürlichen und auf technischen Elementen, volks- und betriebswirtschaftlicher Natur ist. Als der wirtschaftswissenschaftlichen Betrachtung entsprungen tragen die hier darzulegenden Begriffe naturgemäß keinen rechtswissenschaftlichen Charakter. Dies hindert indessen nicht, daß diese Begriffe großenteils in die Ideenwelt und in die Sprache des Rechtes übernommen werden können. In manchen Fällen ist aber eine Übertragung in das Recht nur unter Modifikation oder Präzisierung möglich. Z. B. benötigt das Recht bei der Abgrenzung des Eigen- oder Werkverkehrs gegenüber dem Anderen dienenden Verkehr eine genauere, mehr kasuistische Umschreibung, als dies für die verkehrswissenschaftliche Begriffsbildung notwendig ist. Oder: die Unterscheidung von allgemeinem und örtlichem Verkehr im verkehrswissenschaftlichen Sinn wandelt sich bei der rechtlichen Abgrenzung von dem allgemeinen Verkehr gegenüber dem örtlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in die Aufstellung unterschiedlicher technischer Anforderungen an die Betriebsausstattung und -abwicklung der bezüglichen Bahnen. Umgekehrt hinwieder hängt es von der rechtlichen Gestaltung des Beförderungsanspruches ab, wie die auch wirtschaftlich wesentlichen Grenzen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Verkehr (in dem unten näher zu bezeichnenden Sinn) zu liegen kommen. Grundsätzlich zeigen sich also mancherlei, recht verschiedene Beziehungen zwischen den verkehrswissenschaftlichen Begriffen und den rechtlichen Kategorien, die zu beachten zweckmäßig ist, ohne daß man eine Kongruenz erwarten dürfte oder erzwingen sollte.

## B. Ausführung: Grundbegriffe des Verkehrs.

V o r b e m e r k u n g: Bei dem folgenden Vorschlag einer Festlegung der Grundbegriffe des Verkehrs wird wie folgt verfahren: Soweit es mir nach dem heutigen Stand der Äußerungen maßgebender Fachvertreter und der eigenen Anschauung vertretbar erschien, Begriffe zwecks allgemeiner Anerkennung in Vorschlag zu bringen, sind diese jeweils in Sperrdruck vorangestellt. Hieran ist — je nach Stoff und Anlaß — eine gedrängte Wiedergabe von Begriffsinterpretationen anderer Fachvertreter sowie eine „Füllung“ des Begriffes nach verschiedenen Seiten angeschlossen, die naturgemäß teilweise persönlichen Charakter trägt. Bei der Anführung anderer Meinungsäußerungen habe ich



mit Ausnahme weniger Fälle, in denen eine Berücksichtigung wichtiger Schriften zu Sonderfragen unerlässlich erschien, mich auf die Anführung von Autoren beschränkt, die in der Zeit seit dem ersten Weltkrieg größere grundrißartige Werke über Verkehrswirtschaft in deutscher Sprache veröffentlichten, nämlich (nach Zeitfolge geordnet)

Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Auflage. 3 Bände. Berlin 1918—1922.

von der Borgh, R.: Das Verkehrswesen. 3. Auflage. Leipzig 1925.

Wiedefeld, Kurt: Transportwesen. Grundriß der Sozialökonomik, V. Abteilung, III. Teil. Tübingen 1930.

Napp-Zinn, A. F.: Verkehrswesen. (Ein Grundriß in Artikelform.) In: Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Auflage. 3 Bände. Jena 1931—1933.

Schmitt, Alfons: Verkehrspolitik. In: Adolf Weber: Volkswirtschaftslehre. Vierter Band: Handels- und Verkehrspolitik. München 1933.

Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.

Blum, Otto: Die Entwicklung des Verkehrs. Erster Band. Berlin 1941.

Die Anführungen der vorgenannten Autoren im Folgenden beziehen sich, soweit nicht ausdrücklich anders erwähnt, auf vorstehende Werke.

## I. Die Gesamterscheinung des Verkehrs.

### 1. Verkehr.

Verkehr (im verkehrswissenschaftlichen Sinn) ist die räumliche Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten.

Sachlich besteht in der Verwendung des Begriffes allgemeine Übereinstimmung. Statt der von mir gewählten Ausdrucksweise „räumliche Übertragung“ — van der Borgh sagt „räumliche Fortbewegung“ — sprechen Blum und Pirath einfach von „Ortsveränderung“, Schmitt und Wiedefeld von „Raumüberwindung“. Mir erscheint die Bezeichnung „Ortsveränderung“ im Hinblick auf den unkörperlichen Nachrichtenverkehr (Fernsprech-, Fernschreib- und Fernsehwesen) nicht glücklich, weshalb wohl auch Sax (a. a. O., Bd. 1, S. 1) von „Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten sowie unmittelbarer Gedankenmitteilung zwischen örtlich getrennten Personen“ spricht. Die Ausdrucksweise „räumliche Übertragung“ scheint mir dem Wort „Raumüberwindung“ vorzuziehen, da zufolge der Lehre von den Verkehrsbedürfnissen auch solche Personenfahrten unter den Verkehr fallen, bei denen das Reiseziel, somit die Raumüberwindung nichts oder nur wenig gilt, die Fahrt als solche dagegen alles oder doch viel.

Ich bekenne, daß die Abgrenzung des Verkehrs gegenüber der innerbetrieblichen Förderung, die ja auch eine „räumliche Übertragung“ darstellt, nicht deutlich ist. Zunächst steht zwar grundsätzlich fest, daß die innerbetriebliche Förderung, insbesondere auch die bergbauliche Förderung, nicht unter den Verkehr im hier gedachten Sinn gerechnet wird. Es kommt daher in Betracht, der obenstehenden Definition den Zusatz „ausschließlich der innerbetrieblichen Förderung“ beizufügen. Wieweit aber eine Beförderung noch als innerbetrieblich anzusprechen ist, bleibt umstritten. Z. B. ist der Roheisentransport zwischen einem Hochofenwerk und einem Stahlwerk innerbetriebliche Förderung, wenn man die beiden Werke betrieblich als eine Einheit („Hütte“) ansieht, hingegen zwischenbetrieblicher Transport und damit ein Verkehrsvorgang in dem hier interessierenden Sinn, wenn man an der Zweierheit der Betriebe festhält. Wollte man diesem Dilemma entgehen durch Aufstellung des Prinzips, daß nur Transporte von einem Unternehmen zu einem anderen Unternehmen „Verkehr“ darstellen, so käme man

in noch größere Schwierigkeiten, insofern man dann beispielsweise dem durch einen Schiffahrtsbetrieb einer Zeche über mehrere 100 km bis zu dem Platz ihres Handelsbetriebs durchgeführten Kohlentransport den Verkehrscharakter abzusprechen gezwungen wäre. Dies ist jedoch undiskutabel. Gerade die für das Problem der Organisation der Verkehrswirtschaft so wesentliche Frage, inwieweit der Verkehr zwischen den Betrieben eines Unternehmens, z. B. zwischen Zeche und Hütte bei Unternehmen der Schwerindustrie, mit eigenen Verkehrsmitteln des Unternehmens oder mit fremden bewerkstelligt wird, legt es nahe, die Grenzen des außerhalb der verkehrswissenschaftlichen Betrachtung bleibenden innerbetrieblichen Verkehrs eng zu ziehen.

Notwendig scheint mir gegenwärtig, zu betonen, daß nach allgemeiner wissenschaftlicher Auffassung der Nachrichtenverkehr einen Teil des die Verkehrswissenschaft angehenden Verkehrs ausmacht, und daß es im Sinn einer einheitlichen Erfassung der Raumüberwindung zweckvoll ist, an dieser Einbeziehung festzuhalten. Somit verneine ich das von einigen deutschen Postfachleuten in den letzten Jahren entwickelte Bestreben, eine Postwissenschaft neben die Verkehrswissenschaft zu stellen. Ich verkenne dabei keineswegs die grundsätzliche Sonderstellung der Post als einer sich verschiedener Verkehrsmittel bedienenden Verkehrsorganisation noch die in vielen Staaten, so in Deutschland, von den Eisenbahnen und anderen Verkehrsmitteln abweichende verwaltungsmäßige Sonderstellung der Post. Dies kann aber nicht hindern, der Behandlung der Post einen Platz innerhalb, nicht neben der Verkehrswissenschaft anzuweisen.

Man wird sich damit abfinden müssen, daß das Wort Verkehr außer in der eingangs angeführten Weise auch für andere Inhalte verwendet wird, weshalb es angezeigt erschien, von „Verkehr in verkehrswissenschaftlichem Sinn“ zu sprechen, da gegenständlich-begrifflich die Verkehrswissenschaft fester, eindeutiger dasteht als der „Verkehr“. Sax äußerte schon im Hinblick auf diese Unbestimmtheit von „Verkehr“ (a. a. O. Bd. 1, S. 1): „Im allgemeinsten Sinne als persönliche Beziehungen der Menschen untereinander verstanden, ist er uns als wirtschaftlicher terminus technicus für den regelmäßigen Austausch wirtschaftlicher Güter und Leistungen geläufig, in welcher Bedeutung er oft durch ein Bestimmungswort auf ein Teilgebiet der Tauscherscheinungen eingeschränkt und an sich ohne Beziehung auf eine inzwischen liegende Ortsveränderung gebraucht wird.“ Die Verschiedenheit des zur Behandlung stehenden Gegenstandes wird in der Regel davor bewahren, daß Irrtümer durch diese verschiedenen Begriffsinhalte des Wortes „Verkehr“ entstehen.

Bedenklicher ist, daß, wie noch zu zeigen sein wird, innerhalb des Verkehrs im verkehrswissenschaftlichen Sinn dem Worte „Verkehr“ noch eine Sonderbedeutung im Sinn eines Arbeitsleistungsgebietes in den Verkehrsbetrieben („Verkehr“ im Gegensatz zu „Betrieb“; siehe Punkt 10) zukommt.

### 2. Verkehrsarten.

Die Verkehrsarten sind Personenverkehr, Güterverkehr und Nachrichtenverkehr.

Die Vorbehaltung der Bezeichnung „Verkehrsarten“ für die Gliederung des Verkehrs nach den großen Transportobjektgattungen stammt m. W. von Otto Blum, der in den in Fußnote 2 auf S. 201 genannten Werken sie dauernd in diesem Sinn angewandt hat. Pirath hat sich diesem Brauch angeschlossen (a. a. O. S. 22).

„Güterverkehr“ ist in dem umfassenden Sinn des wirtschaftlichen Begriffes „Gut“ (Dinge oder Kräfte, die am Bedarfsort nur aufwandsweise erhältlich sind) zu interpretieren. Neben Tieren und unbelebten festen Gegenständen kommen als Beförderungsgegenstände auch tropfbar oder gasförmig flüssige Güter, die außer mittels Gefäßen und



Fahrzeugen auch durch Leitungen befördert werden können (wie Erdöl, Wasser, Dampf, Luft, Gas) sowie elektrische Kraft in Betracht.

Der Nachrichtenverkehr umfaßt sowohl die Beförderung körperlicher Nachrichten (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Zeitungen) wie die unkörperlicher Nachrichten durch Fernsprecher, Fernschreiber, Fernseher, wobei allerdings beim Fernschreiber (Schrift- und Bildtelegraphie), der Nachricht im Endzustand wieder körperliche Form gegeben wird.

Blum hat mit Recht wiederholt darauf hingewiesen, daß hinsichtlich der betrieblichen Abwicklung die Grenzen zwischen den Verkehrsarten sich nicht mit denen der großen Transportobjekt-Gattungen decken. So umfaßt der Personenverkehr betriebstechnisch bei zahlreichen Verkehrsmitteln, insbesondere den Eisenbahnen, außer der Beförderung von Menschen auch die von Gepäck, mitgeführten Tieren, besonders eilbedürftigen Gütern („Expreßgut“) und körperlichen Nachrichten. Hingegen fällt betriebstechnisch unter den Güterverkehr in der Regel auch der Truppentransport, verschiedentlich auch die Beförderung freiwillig oder zwangsweise auswandernder Menschenmassen.

### 3. Verkehrswesen.

Verkehrswesen ist die Gesamtheit der technischen und organisatorischen Einrichtungen zum Zwecke räumlicher Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten.

Unbeschadet der unter „Verkehr“ bereits erwähnten, wenig bedeutenden Abweichungen („Ortsveränderung“, „Raumüberwindung“) besteht bei den oben genannten Autoren Einigkeit über den Inhalt des Begriffes Verkehrswesen. Abgesehen von van der Borcht, der von „Gesamtheit der Hilfsmittel und Veranstaltungen“ spricht, kehrt überall selbst die Ausdrucksweise „Gesamtheit der technischen und organisatorischen Einrichtungen“ bzw. „Gestaltungen“ wieder. Wesentlich ist, daß sämtliche Autoren die technische wie die betrieblich-organisatorische Seite in den Begriff des Verkehrswesens einbeziehen, daß sie indessen der verkehrswissenschaftlichen Betrachtung nur die allgemeinen wirtschaftlichen wesentlich technischen Daten — nicht etwa die technischen Einzelheiten des Verkehrswesens — und die organisatorischen Erscheinungen des Verkehrswesens unterwerfen. In diesem Sinne bietet sich das Verkehrswesen als das Gebilde und die Apparatur dar, mittels deren die nunmehr zu erläuternde Verkehrswirtschaft arbeitet.

(Wenn die Arbeiten von van der Borcht, Wiedenfeld und mir den Titel Verkehrswesen bzw. Transportwesen tragen, so erklärt und rechtfertigt ihre Stellung als Beiträge zu umfassenden wirtschaftswissenschaftlichen Sammelwerken ihre sich lediglich auf das Gebilde beziehende Bezeichnung, während sie inhaltlich tatsächlich darüber hinaus gehen und auch seine Funktion im Wirtschaftsganzen darstellen, somit die Verkehrswirtschaft im nachfolgend dargelegten Sinn behandeln.)

### 4. Verkehrswirtschaft.

Verkehrswirtschaft ist der Teil der Volkswirtschaft, der der räumlichen Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten dient.

Diese Interpretation schließt sich eng an die Carl Piraths in seinem Werk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ (S. 2) an. In diesem Standardwerk der deutschen Verkehrswissenschaft hat Pirath mit der ihm eigenen gedanklichen Dynamik Wesen und Ziel der Verkehrswirtschaft herausgestellt: „Ihr ist die Aufgabe gestellt, der Befriedigung aller aus den Einzelwirtschaften und der Allgemeinwirtschaft sich ergebenden Verkehrsbedürfnisse durch das zweckmäßigste Verkehrsmittel zu dienen . . . Sie beurteilt

die Arbeit der einzelnen Verkehrsmittel in ihrem Verkehrswert und wirtschaftlichen Erfolg und sucht sie zu fördern. Die Verkehrsbedürfnisse nimmt sie nicht allein von der Wirtschaft hin, sondern sie sucht sie durch Verkehrsverbesserungen anzuregen. Die Verkehrswirtschaft ist in starkem Maß abhängig von den Entwicklungserscheinungen der Gesamtwirtschaft eines Volkes und der Welt. Auch ihr Gesetz ist es daher, niemals zu sein, sondern immer zu werden.“

Die Verkehrswirtschaft in vorbezeichnetem Sinn ist ein noch verhältnismäßig junger Begriff, der sich jedoch rasch zunehmender Verwendung erfreut. Wir finden ihn beispielsweise angewandt durch Peter Heinrich Schmidt (Die geographischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Jena 1934), P. H. Seraphim (Die Verkehrswirtschaft Finnlands, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1933), Willi Hüfner (Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft, Berlin 1936), Wilhelm Hempel (Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen, Münster 1937) oder durch mich bei meinen vorerst Torso gebliebenen „Studien zur Verkehrswirtschaft der Niederlande“ (Band I, Binnenschiffahrtspolitik der Niederlande, Jena 1938).

Der große Gegenpart zur Verkehrswirtschaft innerhalb der Volkswirtschaft ist die Erzeugungswirtschaft (Agrar-, Forst-, Bergbau-, Handwerks- und Industrierwirtschaft). Die Gegenüberstellung der Fortschritte der Erzeugungswirtschaft einerseits, der Verkehrswirtschaft andererseits ist eines der wichtigsten Mittel zur konkreten wie theoretischen Erkenntnis der Bedeutung der beiderseitigen Entwicklung für die Gestaltung der Gesamtwirtschaft, namentlich unter raumwirtschaftlichem Gesichtspunkt. Schwester der Verkehrswirtschaft ist die Handels- (oder Absatz- und Bezugs-)Wirtschaft, die die organisatorische (im Gegensatz zur räumlichen) Überbrückung zwischen Erzeugern und Verbrauchern vollbringt.

Die wohlbegründete Inanspruchnahme des Wortes Verkehrswirtschaft zur Bezeichnung des der räumlichen Übertragung gewidmeten Teiles der Volkswirtschaft läßt es mir zur Vermeidung von Irrtümern, die sich bei gelegentlicher interpretationsloser Verwendung des Wortes ergeben können, unzweckmäßig erscheinen, das Wort Verkehrswirtschaft gleichzeitig zur Bezeichnung einer bestimmten Ordnung der gesamten Volkswirtschaft zu gebrauchen, wie dies seitens verschiedener Nationalökonomien mit im einzelnen wieder abweichendem Inhalt geschieht. Als Beispiele für letztere Verwendung des Begriffes Verkehrswirtschaft sei auf Eugen von Philippovich, Werner Sombart und Walter Eucken verwiesen.

Von Philippovich verwandte den Begriff Verkehrswirtschaft im Rahmen der heute von allen Kennern der Wirtschaftsgeschichte als Irrweg erkannten, früher aber vielfach als allgemeingültig prätendierten Wirtschaftsstufentheorie. So führte er in seinem Grundriß der Politischen Ökonomie (Erster Band, Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 13. Auflage, Tübingen 1919, S. 10) aus: „Es scheint mir daher wichtig, vor allem die zwei Entwicklungsperioden auseinander zu halten, die alle Kulturvölker zweifellos durchlaufen haben: die der geschlossenen Hauswirtschaft (Naturalwirtschaft) und die der Verkehrswirtschaft. Stadtwirtschaft, Territorialwirtschaft, Staatswirtschaft sind dann Phasen der zweiten Hauptperiode der Entwicklung. Sie stellen verschiedene Stadien der in der Entwicklung begriffenen Volkswirtschaft dar, die von der örtlichen Begrenzung des Verkehrs zur staatlichen Ordnung und weiter zum freien Verkehr vorgeschritten ist . . .“

Sombart hat einmal Bedarfsdeckungs- und Erwerbsprinzip als Arten der Wirtschaftsgesinnung einander gegenübergestellt — an sich mit Recht, aber unter fälschlicher Verallgemeinerung des Bedarfsdeckungsprinzips als mittelalterlicher Wirtschaftsgesinnung —, ein andermal Bedarfsdeckungsprinzip und Verkehrsprinzip als Prinzipien „der



objektiven Regelung und Organisation des Wirtschaftslebens“ herausgehoben (Die Ordnung des Wirtschaftslebens, Berlin 1925, S. 18). Das Bedarfsdeckungsprinzip „kennzeichnet hier eine Wirtschaftsverfassung, bei welcher die Güterproduktion als Gebrauchsgüterproduktion erfolgt, sei es, daß die Produktionswirtschaftseinheit zugleich die Konsumwirtschaftseinheit ist, wie in den verschiedenen Formen der Eigenwirtschaft i. e. S., sei es, daß eine größere Produktionsgemeinschaft Gebrauchsgüter für eine Anzahl von Konsumwirtschaften herstellt, wie es in einer (gedachten) sozialistischen Wirtschaft der Fall sein würde, oder heute schon in einer genossenschaftlich organisierten Wirtschaftsverfassung der Fall ist. Dagegen bezeichnen wir mit dem Worte Verkehrswirtschaft eine Wirtschaftsverfassung, in der die Güter grundsätzlich für den Austausch gegen andere Güter, also nicht als Gebrauchsgüter, sondern als Tauschgüter (Waren) hergestellt werden“.

Eucken hat in seinem Werk „Die Grundlagen der Nationalökonomie“, das in einer methodisch wie erkenntnismäßig gleich hervorragenden Weise die Einheit von Geschichte und Theorie der Nationalökonomie dartut, die idealtypischen Wirtschaftssysteme der „Zentralgeleiteten Wirtschaft“ und der „Verkehrswirtschaft“ entwickelt. „Das Wirtschaftssystem ‚Zentralgeleiteter Wirtschaft‘ ist dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkung des gesamten wirtschaftlichen Alltags eines Gemeinwesens auf Grund des Planes einer Zentralstelle erfolgt. Diese eine Stelle bestimmt, wie die vorhandene Knappheit an Gütern überwunden werden soll. Setzt sich jedoch die gesellschaftliche Wirtschaft aus zwei oder vielen Einzelwirtschaften zusammen, von denen jede Wirtschaftspläne aufstellt und durchführt, so ist das Wirtschaftssystem der Verkehrswirtschaft gegeben“ (a. a. O., 2. Auflage, Jena 1941, S. 96). „Verkehrswirtschaft“ ist eine reine, konstitutive, idealtypische Grundform — ebenso wie die „Zentralgeleitete Wirtschaft“, die sich in allen Epochen der Menschheitsgeschichte findet und die auf Grund exakter Beobachtung der Einzelwirtschaften und durch pointierend hervorhebende Abstraktion gewonnen wird. Eine solche idealtypische Verkehrswirtschaft besteht aus Betrieben und Haushalten, die miteinander in Verkehr oder Tausch stehen“ (a. a. O., S. 106).

So treffend und bedeutsam ich die Herausstellung der beiden idealtypischen Wirtschaftssysteme durch Eucken erachte, so erscheint mir doch die Benennung des zweiten Typs gegenüber der des ersten nichtssagend. Denn einerseits wird man auch in dem System der zentralgeleiteten Wirtschaft die Übergabe von Gütern von Erzeugungs- zu Erzeugungsstelle oder von Erzeugungs- zu Verbrauchsstelle als Verkehr in dem allgemeinsten Sinn (daneben natürlich in der Regel auch in verkehrswissenschaftlichem Sinn) bezeichnen können; andererseits sagt das Wort Verkehrswirtschaft nichts über die Lenkung der Erzeugung usw. in diesem Wirtschaftssystem aus. Treffender würde es mir erscheinen, statt von Verkehrswirtschaft von „Plural gesteuerter Wirtschaft“ zu sprechen und damit den Gegensatz zur „Zentral geleiteten Wirtschaft“ schon im Wort zum Ausdruck zu bringen.

Anderer Systematiker der Nationalökonomie, so Friedrich von Wieser und Adolf Weber, kommen in ihren Darstellungen der neuzeitlichen Volkswirtschaft ohne den Ordnungsbegriff der „Verkehrswirtschaft“ aus.

Berücksichtigt man einmal die Unterschiedlichkeit der Interpretation der Verkehrswirtschaft als volkswirtschaftlichen Ordnungsbegriffes, ein andermal seine Entbehrlichkeit, und stellt man dem die eindeutige Verwendung des Begriffes Verkehrswirtschaft im verkehrswissenschaftlichen Sinn gegenüber, so dürfte die Forderung gerechtfertigt sein:

Von einer Verwendung des Begriffes Verkehrswirtschaft zur Kennzeichnung des volkswirtschaftlichen Ordnungssystems ist abzusehen.

### 5. Verkehrspolitik.

Verkehrspolitik (im engeren Sinn) ist die Gesamtheit der Maßnahmen, die der Staat und andere Gebietskörperschaften im Hinblick auf das Verkehrswesen ergreifen.

Es kommt sowohl das Wirksamwerden des Staates usw. als Träger eigener Verkehrseinrichtungen und -betriebe als auch die Beeinflussung von Privaten getragener Verkehrsbetriebe in Betracht. Die Maßnahmen können sowohl fördernder wie einschränkender oder auch lediglich formender Art sein. Sie beziehen sich vornehmlich auf das Verkehrswesen des betreffenden Staates bzw. der betreffenden öffentlichen Körperschaft, können aber auch sich darüber hinaus erstrecken, sowohl bei kriegerischer Unterwerfung oder Besetzung eines fremden Staates und durch Rückwirkungen eigener Maßnahmen auf die Verkehrsverhältnisse eines fremden Staates als auch im Gefolge zwischenstaatlicher Zusammenarbeit zur Regelung gemeinsamer Verkehrsfragen.

Pirath hat insbesondere die positiven Aufgaben der Verkehrspolitik im Hinblick auf die Förderung der Allgemeinheit und die Entwicklung der Verkehrsanlagen als Mittel zu diesem Ziel im Auge, wenn er (a. a. O., S. 2) sagt: „Dem Verkehrswesen zu- und übergeordnet ist die Verkehrspolitik, die jeder Staat zur richtigen Einordnung des Verkehrs in seine Volkswirtschaft im Interesse der Allgemeinheit zu betreiben hat. Insbesondere ist es Aufgabe der staatlichen Verkehrspolitik, dafür zu sorgen, daß das Verkehrswesen der Erhaltung des Staates und der Stärkung der Wirtschaft dient und daß die Entwicklung und der Ausbau der Verkehrseinrichtungen gefördert wird.“

Wie Piraths Ausdruck „staatliche Verkehrspolitik“ bereits andeutet, wird der Begriff Verkehrspolitik verschiedentlich auch weiter gefaßt. Eine erste Ausweitung erfolgt dadurch, daß man der Verkehrspolitik auch die Bestrebungen der Staatsbürger und ihrer, wie auch immer gearteten Vereinigungen, den Staat und andere Gebietskörperschaften zu bestimmten Maßnahmen betreffend das Verkehrswesen zu veranlassen, zurechnet. Schließlich wird in weitestem Sinn selbst das Tätigwerden privater Kreise als Träger von Verkehrsbetrieben in den Begriff der Verkehrspolitik einbezogen. In diesem Fall werden also z. B. Fahrplan- oder Tarifmaßnahmen auch eines privaten Verkehrsunternehmens als Verkehrspolitik angesprochen. Durch diese Ausweitung erhält die Verkehrspolitik gegenständlich einen Inhalt, der ungefähr dem des Begriffes Verkehrswirtschaft entspricht. Der Unterschied ist dann im wesentlichen nur ein zielmäßiger: Bei „Verkehrspolitik“ hat man mehr das Wollen, bei „Verkehrswirtschaft“ mehr das Sein im Auge.

Dieses gegenständliche weitgehende Einanderdecken hat zur Folge, daß „Verkehrspolitik“ im weitesten Sinn und „Verkehrswirtschaft“ vielfach als Synonyma gebraucht werden. Dies ist auch insofern verständlich, als einerseits bei einer Darstellung der Verkehrswirtschaft notwendigerweise auch deren Beeinflussung durch den Staat (Verkehrspolitik i. e. S.) geschildert werden muß, während andererseits eine Darstellung der Verkehrspolitik schlecht der Beschreibung der von ihr beeinflussten Tatbestände entraten kann.

Wenn hinwieder gelegentlich auch von „Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik“ gesprochen wird, so muß dies zumeist als ein Pleonasmus erscheinen. Allerdings läßt sich auch diese Formulierung rechtfertigen, indem dann unter „Verkehrswirtschaft“ nur die rein wirtschaftlichen Tatbestände des Verkehrswesens — dies gelingt freilich größtenteils nur durch gedankliche Isolierung — und unter „Verkehrspolitik“ eben die politischen Seiten gefaßt werden.

Wenn sich auch die zuletzt angeführten Interpretationen von Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik wie dargelegt begründen lassen, so sind sie doch geeignet, Unklarheit und Verschwommenheit der Begriffe zu fördern. Ich empfehle daher die Begriffe



Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik möglichst nur in dem zu Beginn der beiden Abschnitte dargelegten Sinn zu verwenden, wonach Verkehrswirtschaft der umfassendere Begriff ist, in den sich die Verkehrspolitik als engerer Begriff einbauen läßt.

#### 6. Verkehrsmittel.

Verkehrsmittel sind die Gattungen technischer Anlagen und Einrichtungen zur Durchführung des Verkehrs.

Diese Definition entspricht fast wörtlich der von Blum gegebenen (a. a. O., S. 11). Pirath hingegen (a. a. O., S. 39) begreift die organisatorischen Einrichtungen mit ein, womit die Gesamtheit der Verkehrsmittel nach Pirath sich mit dem oben entwickelten Begriff Verkehrswesen deckt. Ich empfehle hingegen eine Beschränkung des Begriffes auf die technische Seite oder wenigstens deren Betonung. Natürlich muß man sich dessen bewußt sein, daß die technischen Einrichtungen zur Erfüllung ihres Zweckes zugleich einer Organisation bedürfen.

Zweckmäßig erfolgt auch eine Verständigung über die Gliederung der Verkehrsmittel. Ich bringe folgende, sich auf die wichtigeren Unterschiede beschränkende Einteilung in Vorschlag.

Die Verkehrsmittel gliedern sich zunächst in Universal- oder allgemeine Verkehrsmittel einerseits, Spezial- oder Sonderverkehrsmittel andererseits. Die ersteren vermögen Personen, Tiere, feste und flüssige Güter sowie körperliche (geschriebene und gedruckte) Nachrichten zu befördern, die letzteren nur bestimmte Gegenstände bzw. Phänomene. Sonderverkehrsmittel sind 1. die Röhrenleitungen zum Transport tropfbar flüssiger und gasförmiger Güter (so Wasser, Erdöl, Gas) und die Drahtleitungen zur Übertragung elektrischer Kraft, 2. die Einrichtungen zur Beförderung unkörperlicher, d. s. akustischer und optischer Nachrichten (Fernsprecher, Fernschreiber, Fernseher), mittels Draht und drahtlos. Die universellen oder allgemeinen Verkehrsmittel werden zunächst unterteilt nach dem Wegsubstrat in Landverkehr, Wasserverkehr und Luftverkehr.

Beim Wasserverkehr erfolgt eine Unterteilung zufolge dem Tätigkeitsfeld, das sowohl eine verkehrsgeographische und -wirtschaftliche wie auch technische Differenzierung zur Folge hat, in Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt. Zwischen diesen bestehen gewisse Übergänge und Verbindungen. So kann die Schifffahrt auf großen Binnenseen verkehrsgeographisch und -wirtschaftlich der Binnenschifffahrt zugerechnet werden, wogegen Masse und Bauweise der Schiffe sie der Seeschifffahrt zuweisen. Die als Kombination von See- und Binnenschifffahrt erscheinende Fluß-See-Schifffahrt (z. B. Rhein-See-Schifffahrt), die Binnenhäfen ohne Umladung mit Seehäfen außerhalb des betreffenden Flußgebietes verbindet, ist eher der Seeschifffahrt zuzurechnen, und zwar sowohl verkehrswirtschaftlich wie verkehrstechnisch, weil sie eine Vortreibung der Seeschifffahrt über den oder die Flußmündungshäfen hinaus in das Binnenland darstellt und sich dazu gleicher oder ähnlicher Schiffstypen bedient, wie sie in der allgemeinen, zur Seeschifffahrt gehörenden Küstenschifffahrt verwendet werden.

Der Landverkehr gliedert sich technisch wie folgt:

#### 1. Spurgebundener Verkehr (Schienen-, Seil- und Drahtbahnen)

- a) Schienengebunden:  
Pferde-, Dampf-, Motor-Eisenbahnen.
- b) Schienen- und Kraftdrahtgebunden:  
Elektrische Eisenbahnen.
- c) Schienen- und Zugseilgebunden:  
Stand-Seilbahnen.
- d) Schwebeseil- und Zugseilgebunden:  
Schwebeseilbahnen.

e) Kraftdrahtgebunden:  
Drahtbahnen = Oberleitungs-Omnibusse.

#### 2. Spurfreier Verkehr (Straßenverkehr)

- a) mit Menschenkraftantrieb:  
Fußgänger, Fahrräder, Handkarren, Rickschas
- b) mit Tierkraftantrieb:  
Reiter, bespannte Fahrzeuge.
- c) Motorräder, Motorwagen, Dampfwagen.

Die Straßenbahnen erscheinen bei dieser Gliederung nicht als selbständige Gruppe, bilden vielmehr Untergruppen bei 1 a und 1 b und stehen hier als auf Straßen verlegte Bahnen neben den auf eigenem Bahnkörper verlegten. An die Bahnlage nämlich muß die uns hier allein interessierende technische Unterscheidung anknüpfen, nicht an die Fahrzeuge. Denn manche Eisenbahnen bedienen sich ganz oder teilweise für den Personenverkehr Fahrzeuge, wie sie meist von Straßenbahnen verwendet werden, während umgekehrt auf zahlreichen Straßenbahnen Güterwagen laufen, die denen der Eisenbahnen gleichen.

Die hier entwickelte Gliederung entspricht, soweit sie die Scheidung nach allgemeinen und Sonderverkehrsmitteln und deren erste Unterteilungen betrifft, der heute wohl allgemein verbreiteten Anschauung, wobei allerdings verschiedentlich — so von Blum (a. a. O., S. 11) und Pirath (a. a. O., S. 40) — die Leitungen, dem Wegsubstrat zufolge, zugleich dem Landverkehr zugerechnet werden. Hingegen weicht die hier gegebene Aufteilung des Landverkehrs von dem Üblichen ab infolge des Bemühens, den Seilbahnen, die sonst zumeist hinter den Eisenbahnen verschwinden, expressis verbis einen Platz zuzuweisen und den Oberleitungsomnibus, der zumeist dem Straßenverkehr zugerechnet wird, an den richtigen Platz zu bringen. Das Erstere ist begründet in der zunehmenden Bedeutung, die den Seilbahnen dank ihrer fortgeschrittenen Leistungsfähigkeit und Billigkeit zukommt. Wenn die Öffentlichkeit sich dessen noch nicht hinreichend bewußt ist, so beruht dies darauf, daß im Gegensatz zu den seit dem ersten Weltkrieg vielfach zu Hochgebirgsgipfeln angelegten, dem Fremdenverkehr dienenden Schwebeseilbahnen die der Güterbeförderung dienenden Schwebeseilbahnen durchweg Teil eines Förderungs- oder Erzeugungsunternehmens (z. B. Erzgruben, Kohlenzchen, Forstbetriebe) sind und als Eigenverkehr oder innerbetriebliche Förderung weniger in Erscheinung treten. Wenn die freie Beweglichkeit des Oberleitungsomnibus im Straßenraum, d. i. sein Ausweichvermögen, auch einer seiner wesentlichen Vorzüge ist, so zwingt doch seine Abhängigkeit von dem Kraftdraht, ihn den spurgebundenen Verkehrsmitteln zuzurechnen, wobei freilich das Wort Spur in einem weiteren Sinn zu fassen ist, sofern man es nicht vielleicht besser durch „Leitweg“ ersetzt. Übrigens scheint mir die italienische Bezeichnung für den Oberleitungsomnibus: filovia<sup>1</sup> = Drahtbahn glücklicher als die deutsche und namentlich deren häßliche Kürzung Obus.

Die hier herausgestellte technische Zusammengehörigkeit der spurgebundenen Landverkehrsmittel beinhaltet zugleich bestimmte gemeinsame betriebliche und wirtschaftliche Tatbestände, die ihre Zusammenfassung um so mehr rechtfertigen. Bei allen diesen Verkehrsmitteln legt sich nämlich die Vereinigung der Vorhaltung des Leitweges und der Betriebsführung der Fahrzeuge in einer Hand nahe, da hierdurch die Betriebsgefahren wesentlich verringert werden und die Benutzung des Leitweges vereinfacht und wirtschaftlicher gestaltet wird. (Mitbenutzungsrechte stellen nur einen beschwerlichen und

<sup>1</sup> Den ersten Gebrauch von diesem Verkehrsmittel machte ich persönlich 1928 in Desenzano am Gardasee, wo eine filovia den hochgelegenen Bahnhof mit dem tiefer liegenden Ort und Hafen verbindet.



beschränkten Ausweg dar.) Der Aufwand für die Anlage der Spur läßt es des ferneren zweckmäßig erscheinen, möglichst allen Verkehr auf einen Weg zu konzentrieren, also die Anlage von Wettbewerbsbahnen gleicher Art zu vermeiden. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsmitteln, bei denen der Band- oder Flächencharakter des Verkehrsweges seine Benutzung durch verschiedene Betriebe erlaubt, tragen somit die spurgebundenen Landverkehrsmittel — ebenso alle Leitungsverkehrsmittel — aus ihrer technischen Wesenheit einen besonderen Drang zum Monopolbetrieb in sich.

#### 7. Technische Verkehrselemente.

Technische Verkehrselemente der Universal- oder allgemeinen Verkehrsmittel sind Weg, Fahrzeug, Kraft und Stationen.

Auf die Spezial- oder Sonderverkehrsmittel läßt sich diese Gliederung nur mit Einschränkungen anwenden, insofern dem unkörperlichen Nachrichtenverkehr und dem elektrischen Leitungsverkehr das Fahrzeug fehlt und bei den Röhrenleitungen Weg und Fahrzeug, bei den elektrischen Kraftleitungen Kraft und Transportobjekt zusammenfallen.

Sax und van der Borcht nennen als Bestandteile der Verkehrsmittel nur Weg, Fahrzeug und Kraft. Blum und Pirath heben aus dem Komplex „Weg“ die Stationen als viertes Glied heraus. Sax spricht diese Erscheinungen als die technischen Elemente der Verkehrsmittel an, van der Borcht — wenig glücklich — als Verkehrswerkzeuge, Pirath als technische Vorrichtungen, Blum schlechthin als „Glieder“ der Verkehrsmittel. Die Saxsche Bezeichnung scheint mir die glücklichste, während ich inhaltlich gemeinsam mit Blum und Pirath die gesonderte Herausstellung der Stationen als vierten Elementes für berechtigt halte.

Wie weit man den Begriff der Stationen fassen will, ist umstreitbar. Nach Blum (a. a. O., S. 11) sind „unter den ‚Stationsanlagen‘ nicht nur die Ladeanlagen (Bahnsteige, Ladestraßen, Schuppen, Speicher, Kajen), sondern auch die Einrichtungen für Bau, Betrieb und Unterhaltung (Werften, Fabriken, Rangierbahnhöfe, Docks, Werkstätten, Tankstellen) zu verstehen“. Die Einbeziehung von Betrieben der Verkehrsmittelindustrie (Werften, Lokomotiv- oder Kraftwagenfabriken) in den Begriff der Stationen scheint mir zu weit zu gehen, zumal ein örtlicher Zusammenhang mit den übrigen Anlagen nicht nötig ist, in der Regel auch nicht besteht. Besser ist die Mitberücksichtigung aller Anlagen zu begründen, die der Bereithaltung und Instandhaltung der eingesetzten Betriebsmittel dienen. Freilich kann man auch hier im Zweifel sein, wie weit man mit der Zurechnung von Reparaturbetrieben zu den Stationen gehen soll. Vielleicht ist es daher zweckmäßiger, der Gesamtheit der Bereithaltungs- und Instandsetzungsbetriebe als eines zusätzlichen technischen Erfordernisses — auch die Verwaltungsgebäude kommen als solches in Betracht — zu gedenken, sie aber nicht zu den engeren technischen Verkehrselementen zu rechnen.

#### 8. Verkehrszweige.

Verkehrszweige sind die großen organisatorischen, die gleichartigen Betriebe zusammenfassenden Unterteilungen des Verkehrswesens, die vorwiegend an die technischen Unterscheidungen nach Verkehrsmitteln, daneben an funktionelle Unterscheidungen nach Verkehrsaufgaben anknüpfen.

Es erscheint mir zweckmäßig, mit dieser Festlegung des Begriffes Verkehrszweig und seiner folgenden inhaltlichen Ausfüllung einen die organisatorische Seite des Ver-

kehrswesens in den Vordergrund stellenden Gegenpart zu dem zuvor behandelten Begriff der Verkehrsmittel zu schaffen. So wie wir uns dort erinnerten, daß die technischen Einrichtungen zum Wirken der Organisation bedürfen, so sind wir uns hier bewußt, daß die Organisation nur mit Hilfe der technischen Einrichtungen ihre Ziele zu erreichen vermag.

Konform der oben entwickelten Gliederung der Verkehrsmittel erhalten wir aus den allgemeinen Verkehrsmitteln die Verkehrszweige: Eisenbahnen (nebst Seil- und Drahtbahnen), Straßenverkehr, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Luftverkehr, aus den Sonderverkehrsmitteln die Verkehrszweige: Unkörperlicher Nachrichtenverkehr und Leitungsverkehr.

Es erscheint mir in Ansehung der stark unterschiedlichen verkehrswirtschaftlichen Funktionen zunächst berechtigt, aus den Eisenbahnen (nebst Seil- und Drahtbahnen) die dem städtischen Personenverkehr (sowohl dem innerstädtischen wie dem zwischen Vororten und Stadt) dienenden Bahnen als besonderen Verkehrszweig auszugliedern. Es handelt sich hierbei um Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen und Oberleitungsomnibusse. Andere Eisenbahnen sind so weit zu berücksichtigen, wie sie dem Stadtverkehr dienen. Den genannten Bahnen sind durch Ausgliederung aus dem Straßenverkehr noch die dem Stadtverkehr dienenden Personenverkehrsmittel beizugesellen, so daß man einen vollständigen Verkehrszweig „städtischer Personenverkehr“ erhält.

Auf der Abspaltung bestimmter Verkehrs- und verwandter Funktionen beruhen weitere Verkehrszweige.

Während zur eigentlichen Beförderung der körperlichen Nachrichten die verschiedenen allgemeinen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, hat sich für die Sammlung und Verteilung der körperlichen Nachrichten und die Organisation ihrer Beförderung mit eigenen oder fremden allgemeinen Verkehrsmitteln die Post entwickelt. In gleicher Weise ist sie weitgehend Träger eines Kleingutverkehrs. Daneben betreibt sie verschiedentlich mittels Pferde- und Kraftposten Personenbeförderung im Straßenverkehr. Aus der Verbindung dieser in erster Linie organisatorischen Funktionen mit der gesamten, technischen wie organisatorischen Bewerkstellung des unkörperlichen Nachrichtenverkehrs ergibt sich der Verkehrszweig „Post- und Nachrichtenverkehr“. Diese Bezeichnung ist nicht gerade glücklich, aber kaum durch eine bessere zu ersetzen. Denn einerseits schließt „Postverkehr“ ja schon einen Teil des Nachrichtenverkehrs ein. Andererseits kann man sich weder mit der Bezeichnung „Postverkehr“ noch mit der Bezeichnung „Nachrichtenverkehr“ begnügen; das erstere nicht, weil nur in einem Teil der Staaten die Post wie in Deutschland den gesamten Nachrichtenverkehr umfaßt; das letztere nicht, weil damit die organisatorische Sonderstellung der Post und ihre Trägerschaft eines Kleingutverkehrs und eines Personen-Straßenverkehrs unberücksichtigt blieben.

Auf der Übernahme bestimmter „einleitender“ Verkehrsfunktionen für den Güterverkehr beruht der Verkehrszweig Spedition, für den Personenverkehr der Verkehrszweig Reisevermittlung. Die Kernaufgabe der „reinen“ Spedition ist die Frachtlenkung, d. h. die Auswahl des preiswertesten Frachtführers für das ihr zur Beförderung anvertraute Gut, daran anschließend die Abfertigung. In den „gemischten“ Speditionsbetrieben ist diese Funktion mit der Ausführung von Gütertransporten im Straßenverkehr — sei es Zu- oder Abfuhr zu oder von Bahn, Schiff oder Flugzeug, sei es selbständiger Transport — sowie mit Umschlagsleistungen verbunden. (Güterbeförderung im Straßenverkehr allein ist keine Spedition, wenn auch mancher kleine Fuhrmann sein Geschäft zwar vermeintlich vornehm, aber unrichtig und zu Unrecht so nennt.)

Der in Gestalt der Reisebüros in Erscheinung tretende Verkehrszweig Reisevermittlung erfüllt auf dem Gebiet des Personenverkehrs zum Teil ähnliche Funktionen wie die Spedition im Güterverkehr, insofern einmal mit der Verkehrswerbung für bestimmte



Verkehrsmittel und Aufenthaltsstätten sich eine Verkehrslenkung zur bestmöglichen Befriedigung der Reisewünsche des Publikums verbindet. Des weiteren nehmen die Reisebüros durch den Fahrscheinverkauf den den Personenverkehr ausführenden Verkehrszweigen einen wesentlichen Teil der Abfertigungsarbeit ab. Daneben erfüllen sie Ergänzungsfunktionen zum Reiseverkehr, wie Vermittlung von Versicherungen, Kreditbriefausstellung und -einlösung, Visabesorgung usw. Indem die Reisebüros schließlich Gesellschaftsreisen mit eigenen oder angemieteten Fahrzeugen veranstalten, greifen sie in das Gebiet der die Beförderung ausführenden Verkehrszweige über.

Als eine zum Güterverkehr im Ergänzungsverhältnis stehende Wirtschaftsfunktion erscheint die Lagerung von Gütern, die stets von Beförderungsvorgängen eingerahmt ist. Ihr dient mit den entsprechenden Einrichtungen der Verkehrszweig Lagerei, dessen Betriebe in bedeutendem Umfang mit solchen der Spedition kombiniert sind.

Eine ähnliche Ergänzungsfunktion erfüllen hinsichtlich des Personenverkehrs die Gaststätten, soweit sie der Nächtigung und Beköstigung der Reisenden auf der Reise dienen. Wie auf der Hand liegt, geht aber die Funktion der Gaststätten hierüber hinaus, insofern sie sich des weiteren an länger oder kürzer am Ort weilende Fremde wie an Ortszugehörige wenden.

Ich führe hier die Verkehrszweige nochmals zusammen an und gebe damit zugleich zu erkennen, in welcher Gliederung mir eine Darstellung der konkreten Erscheinungen der Verkehrswirtschaft am zweckmäßigsten erscheint:

1. Eisenbahnen (nebst Seilbahnen) (ohne 2).
2. Städtischer Personenverkehr.
3. Straßenverkehr (ohne 2).
4. Binnenschifffahrt.
5. Seeschifffahrt.
6. Luftverkehr.
7. Spedition.
8. Lagerei.
9. Reisevermittlung.
10. Gaststättenwesen.
11. Post- und Nachrichtenverkehr.
12. Leitungsverkehr.

#### 9. Verkehrsbetriebe, Verkehrsunternehmen.

Verkehrsbetriebe sind die sich mit dem Verkehr und ihn ergänzenden Funktionen befassenden dauernd wirkenden Einheiten von menschlicher Tätigkeit und technischen sowie (bzw. oder) büromäßigen Einrichtungen.

Verkehrsunternehmen sind die eine selbständige finanzielle Einheit bildenden Verkehrsbetriebe.

Zahlreiche Vertreter der Volks- und Betriebswirtschaftslehre haben sich schon bemüht, die Begriffe Betrieb und Unternehmen zu umreißen oder zu definieren, und haben dabei bereits soviel Geist aufgewandt, daß man von einer Philosophie des Betriebs und Unternehmens zu sprechen geneigt sein könnte. Eine gute Vorstellung der von anderen Autoren wie von ihm selbst in den Begriff von Betrieb und Unternehmung gelegten Vorstellungen vermittelt Prion in seinem Werk „Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb (Allgemeine Betriebswirtschaftslehre)“, Erstes Buch: Der Wirtschaftsbetrieb im Rahmen der Gesamtwirtschaft (Berlin 1935). Wie so oft bei den Versuchen, allgemeine, viel umspannende Begriffe zu fixieren, kommt bei solchen Bemühungen die Individualität des Denkers erst recht zum Vorschein und führt zu oft weit voneinander abweichenden De-

initionen, so daß eine erstrebte Einheitlichkeit der Auffassung gerade nicht erreicht wird.

Ob mir mit der hier gebrachten Definition der Verkehrsbetriebe und Verkehrsunternehmen mehr Erfolg beschieden ist, lasse ich dahingestellt und verzichte daher auch auf eine Begründung der gewählten Formulierung. Wesentlicher erscheint mir, daß man sich einigt, unter einem Begriff, wozu ich die Bezeichnung „Verkehrsbetriebe“ für am geeignetsten halte, folgende Erscheinungen zusammenzufassen:

1. die von Privatpersonen und -gesellschaften betriebenen selbständigen Verkehrseinrichtungen, angefangen beispielsweise von dem Alleinbetrieb eines Fuhrmannes bis zur vielgliedrigen Großreederei;
2. die vom Staate und anderen öffentlichen Körperschaften betriebenen Verkehrseinrichtungen, gleich ob sie finanziell völlig in dem allgemeinen öffentlichen Haushalt aufgehen oder finanziell selbständig aufgezogen sind, also den Charakter einer Unternehmung tragen. Dementsprechend sind z. B. sowohl in den allgemeinen öffentlichen Haushalt eingegliederte Wasserstraßenämter oder Straßenämter als auch staatliche Eisenbahnen in Gesellschaftsform den Verkehrsbetrieben zuzurechnen;
3. die von Privaten und dem Staate usw. im Rahmen von Erzeugungs-, Handels- und anderen Unternehmen betriebenen Verkehrseinrichtungen, z. B. Werksbahnen von Industrieunternehmen oder Kraftverkehrsbetriebe von Groß- oder Einzelhandelsgeschäften.

Zur näheren Festlegung des Inhaltes von „Verkehrsbetrieben“ und „Verkehrsunternehmen“ diene Folgendes:

Nicht zu den Verkehrsbetrieben zu rechnen sind den Bau von Verkehrsmitteln ausführende Betriebe, z. B. Straßenbauunternehmen, Werften, Lokomotiv- oder Kraftwagenfabriken, wohl aber solche, die den Bau von Verkehrsanlagen veranlassen, diese vorhalten und unterhalten, z. B. Straßen-Gesellschaften und -Behörden, wie etwa früher die Aktienstraßen und gegenwärtig die Reichsautobahnen. Soweit Verkehrsunternehmen sich gleichzeitig mit dem Bau von Verkehrsmitteln befassen (z. B. manche Reedereien, die über eigene Bauwerften verfügen, oder Unternehmen, die Flugzeugbau und -verkehr vereinigen), ist natürlich die Wirtschaftsbeschreibung nicht gehindert, diese Unternehmen in ihrer Gesamtheit zu erfassen, und bilden diese Kombinationen auch einen Gegenstand verkehrswissenschaftlichen Interesses.

Verkehrsunternehmen stellen immer gleichzeitig Verkehrsbetriebe dar, hingegen nur ein Teil der Verkehrsbetriebe gleichzeitig Verkehrsunternehmen.

Als Verkehrsbetrieb können sowohl die zusammenfassende Einheit wie ihre Unter-einheiten darstellenden Glieder angesprochen werden. Z. B. bildet die Deutsche Reichsbahn als Ganzes einen Verkehrsbetrieb. Doch auch die Hauptverwaltung, die Zentralämter und die Direktionen sind als Betriebe zu bezeichnen. Desgleichen stellen auch Untergliederungen wie z. B. Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke, Verkehrsbetriebe dar. Hingegen ist Verkehrsunternehmen nur die Reichsbahn als Ganzheit. (Auch solange die Abrechnung zwischen den Reichsbahndirektionen bestand, galt dies, da den Reichsbahndirektionen damit keine finanzielle Selbständigkeit eingeräumt war.)

Zur Erfüllung des Begriffes „Verkehrsunternehmen“ halten wir nur den Charakter einer selbständigen finanziellen Einheit für erforderlich, nicht hingegen, daß diese nach dem Gewinnprinzip (Erstrebung eines möglichst hohen Kapitalertrages) geführt werde. Selbst den wiederholten Empfang staatlicher Zuwendungen zum Rechnungsausgleich halten wir mit dem Unternehmungscharakter für vereinbar. Denn andernfalls wäre man gezwungen, für die Vergangenheit solchen preußischen Eisenbahngesellschaften, die Zinsgarantien des Staates in Anspruch nahmen, oder in der Gegenwart der Société Nationale des Chemins de fer Français oder der N. V. Nederlandsche Spoorwegen wegen



der Deckung von Fehlbeträgen durch den Staat den Unternehmungscharakter abzusprechen.

Die Zuerkennung oder Versagung des Begriffes „Verkehrsunternehmen“ an Verkehrsbetriebe des Staates ist zwar meistens leicht, gelegentlich aber schwierig zu entscheiden. Z. B. sind Reichsbahn und Reichspost, die selbständige, für sich allein verantwortliche Vermögenskörper des Reiches darstellen und eigene Verlust- und Gewinnrechnungen aufstellen, ohne weiteres bei wirtschaftlicher Betrachtung als Verkehrsunternehmen anzusprechen, während andererseits die Reichswasserstraßenverwaltung trotz Erzielung gewisser Einnahmen aus Wasserstraßenabgaben bestimmt nicht als Unternehmen zu bezeichnen ist. Hingegen wird man den Reichsautobahnen die ihnen gesetzlich beigelegte Benennung „Unternehmen“ vom wirtschaftlichen Standpunkt nur gerade noch zugestehen können, da sie ihre Einnahmen größtenteils aus dem Ertrag bestimmter Steuern und Zölle ziehen. (Würden sie ihre Einnahmen vorzugsweise aus Straßenabgaben gewinnen, so stünde der Unternehmungscharakter außer Zweifel; wären sie hingegen auf allgemeine Staatsmittel (nicht einzeln bezeichnete Steuern und Zölle) angewiesen, so könnte man wirtschaftlich trotz gesonderter Rechnungsführung nicht mehr von einem Unternehmen sprechen.)

Blum hat (a. a. O., S. 11) für „die Unternehmungen, die den Verkehr besorgen, z. B. die Deutsche Reichsbahn, die Reichspost, die Lufthansa, den Norddeutschen Lloyd“ die Bezeichnung Verkehrsanstalten vorgesehen. Dieser Vorschlag scheint mir nicht zur Annahme empfehlbar, da mit dem Begriff Anstalt zumeist die Vorstellung eines mit Zuschüssen arbeitenden öffentlichen Betriebes verbunden wird<sup>1</sup>. Ähnlich steht bei Sax (a. a. O., Band I, S. 162 ff.) die öffentliche Anstalt, die nur Gebühren erhebt, um eine Befriedigung der Bedürfnisse in dem vom Staat gewünschten Maß zu erzielen, im Gegensatz zu der öffentlichen Unternehmung, die Preise erhebt, „wie sie bei voller Konkurrenz durch Herabdrückung des Unternehmergewinns auf den durchschnittlichen Gewinnsatz sich ergeben würde“. Mithin wäre der Begriff Verkehrsanstalt im allgemeinen nur auf mit Zuschüssen arbeitende staatliche Verkehrsbetriebe anzuwenden. Als solche kämen in Deutschland vornehmlich die Wasserstraßenverwaltung und vorausgesetzt, daß man die den Kraftverkehr treffenden Steuern und Zölle als Teilentgelt für die Aufwendungen des Staates für die Straßen ansehen will, die Straßenverwaltung in Betracht, nicht hingegen Reichsbahn und Reichspost. Bei dieser Sachlage scheint es mir geraten, von einer Festlegung und Verwendung des Begriffes Verkehrsanstalt abzusehen.

#### 10. „Verkehr“ und „Betrieb“ als Arbeitsleistungsgebiete der Verkehrsbetriebe.

Innerhalb der Tätigkeit der Verkehrsbetriebe umfaßt der „Verkehr“ das Zusammenspiel mit den Benutzern (Reisenden, Güter- oder Nachrichten-Aufgebern und -Empfängern), der „Betrieb“ die Durchführung der Beförderung.

Die Gegenüberstellung von „Verkehr“ und „Betrieb“ ist im Bereich des deutschen Eisenbahnwesens, wo man meist von Verkehrsdienst und Betriebsdienst spricht, fest eingebürgert. In der Schrift M. Leibbrand und H. Domsch, Organisation und Durchführung des Betriebsdienstes und Verkehrsdienstes, Berlin 1934, sagt Domsch (S. 27) bezüglich des „Verkehrs“:

„Unter ‚Verkehr‘ und ‚Verkehrsdienst‘ werden zusammengefaßt alle jene Zweige der Eisenbahntätigkeit, welche die kaufmännische Behandlung der Personen- und Güterbeförderung und die vielfachen Beziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Kunden — den Reisenden und den Verfrachtern — zum Gegenstand haben. Hierzu gehören:

<sup>1</sup> Gleicher Auffassung: Jens Jessen im Artikel „Öffentliche Betriebe und gemischt-wirtschaftliche Betriebe“, im Wörterbuch der Volkswirtschaft, 4. Auflage, Band II, S. 1065 ff.

1. die Feststellung des Beförderungspreises,
2. der Abschluß des Beförderungsvertrages,
3. die mit der Beförderung zusammenhängenden Buchungs-, Kassen-, Rechnungs- und statistischen Arbeiten,
4. die Durchführung des Beförderungsvertrages bis zur völligen Abwicklung einschließlich der Zuteilung der Güterwagen an die Verfrachter, aber ausschließlich der Bewegung der Fahrzeuge,
5. die Austragung der aus der Beförderung sich etwa ergebenden Anstände gegenüber den Verkehrstreibenden,
6. die Feststellung und Abrechnung der Verkehrseinnahmen und ihre Verteilung auf die bei der Beförderung beteiligten Eisenbahnen,
7. die Verkehrswerbung.“

Leibbrand spricht a. a. O. (S. 7/8) als Eisenbahnbetrieb an „die Zusammenfassung aller Vorgänge im Eisenbahnunternehmen, die unmittelbar der Beförderung von Menschen, Tieren und Gütern dienen“, und bezeichnet als zum Betrieb gehörig „alle Geschäfte, die der Bewegung der Züge oder einzelner Fahrzeuge auf der Strecke, auf den Bahnhöfen oder in Zusatzanlagen dienen“. Ähnlich bezeichnet Heinrich in seiner Eisenbahnbetriebslehre (4. Auflage, Berlin 1933, S. 3) als Betrieb im engeren Sinne: „alle Vorgänge und Tätigkeiten, die zur Folge haben, daß Züge gebildet und durch motorische Kraft befördert werden, d. h. die Zugbildung und Zugbeförderung mit allem, was dazu gehört“.

Die Enge der Beziehungen des „Betriebes“ zu anderen Dienstzweigen der Eisenbahn, insbesondere zum „Verkehr“, und die Schwierigkeit einer gegenseitigen Abgrenzung verdeutlicht Leibbrand (a. a. O., S. 9) in puncto des Wagendienstes: „Im Wagendienst sind die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Betrieb so eng, daß es meist schwer wird, die Trennungslinie zu finden. Man hilft sich deshalb im allgemeinen damit, die verkehrliche und betriebliche Seite des Wagendienstes in einer Hand zu vereinigen. Der Verkehr nimmt die Wagenanforderungen vom Kunden entgegen. Er bestimmt etwaige Teildeckungen, er rechnet mit fremden Verwaltungen ab und verfügt die Standgelder. Die leer gewordenen Wagen stellt der Verkehr dem Betrieb zur Verfügung. Der Betrieb deckt umgekehrt den Wagenbedarf, indem er den Ausgleich der Leerwagen durchs ganze Reich vornimmt.“

Dürfte hiermit der Inhalt von „Verkehr“ und „Betrieb“ in Wissenschaft und Praxis des deutschen Eisenbahnwesens hinreichend verdeutlicht sein, so kann für die allgemeine Anwendung dieser Begriffe auf die verschiedenen Verkehrszweige wieder Pirath angeführt werden. Ihm zufolge (a. a. O., S. 3) „ist, auf die einzelnen Verkehrsmittel bezogen, die Verkehrs-wirtschaft im engeren Sinn der Ausdruck der Beziehungen des Verkehrsmittels zur Außenwelt oder den übrigen Tätigkeiten im menschlichen Gesellschaftsleben. Ihr zugeordnet ist die Betriebs-wirtschaft eines Verkehrsmittels, die die Arbeit des technischen Apparats nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Betriebstechnik durchzuführen hat . . . Der Verkehr umfaßt gleichsam den Zweck und die Aufgabe des Verkehrsmittels und im übertragenen Sinne alle Vorkehrungen und Einrichtungen zur Regelung der Beziehungen zwischen den Verkehrsinteressenten und dem Verkehrsunternehmen. Der Betrieb übernimmt und erledigt die Aufträge, die ihm der Verkehr zuweist, als innere Angelegenheit des Verkehrsunternehmens“.

Für die Gesamtheit der unmittelbar der Beförderung dienenden Verkehrsbetriebe wird man — mit gewissen aus der Natur der Verkehrszweige und der Beförderungsgegenstände sich ergebenden Abweichungen — folgende Tätigkeiten als zum „Verkehr“ gehörig betrachten:



die Aufstellung der Beförderungsbedingungen und -preise,  
 die Verkehrswerbung,  
 die Feststellung und Übermittlung der Verkehrsanforderungen an den „Betrieb“,  
 den Abschluß des Beförderungsvertrages und die Ausstellung von Beförderungspapieren,  
 die Entgegennahme und Verladung des Beförderungsgegenstandes,  
 die Entladung und Aushändigung des Beförderungsgegenstandes,  
 die Erledigung von Beanstandungen.

Demgegenüber sind die wesentlichen Tätigkeiten des „Betriebs“:  
 die Verteilung der Beförderungsmittel (Fahrzeuge),  
 die Durchführung der Beförderung.

Es liegt zutage, daß die Verkehrsbetriebe außer „Verkehr“ und „Betrieb“ noch weitere Arbeitsleistungsgebiete aufweisen. Zu diesen gehört zunächst die Vorhaltung der technischen Elemente, also bei den über stationäre Anlagen verfügenden Verkehrsbetrieben die Unterhaltung von Weg und Stationen, bei allen unmittelbar der Beförderung dienenden Verkehrsbetrieben die der Fahrzeuge. Weiter bildet das Finanz-, Buchhaltungs- und Kassenwesen einen wesentlichen Tätigkeitskreis der Verkehrsbetriebe. Schließlich sind noch als große Geschäftssparten Personalwesen, Einkauf und allgemeine Verwaltung zu nennen.

Während die verschiedenen Arbeitsleistungsgebiete sich gedanklich deutlich scheiden lassen, zeigt der Aufbau der Verkehrsbetriebe aus praktischen Organisationsgründen keineswegs eine so scharfe Funktionentrennung. So können einmal bestimmte Aufgaben aus einem Arbeitsfeld einem anderen eingeordnet sein, wie z. B. die oben zitierte Umreißung des Verkehrsdienstes bei der Reichsbahn eine Reihe von Tätigkeiten aufweist, die begrifflich dem Buchhaltungs- und Kassenwesen zuzurechnen sind. Ein andermal nötigen die spezifischen Verhältnisse eines Verkehrsmittels oder die Kleinheit eines Verkehrsbetriebs dazu, Funktionen verschiedener Art in einer Person zu vereinigen. Man denke z. B. an den Betriebs- und Verkehrsaufgaben vereinigenden Rollkutscher, der zur Abholung und Ablieferung von Gütern herumfährt, oder an den Einzel- oder Partikulierschiffer, dessen scherzhafte Bezeichnung als „Reeder mit dem Hauptbuch in der Westentasche“ zugleich auf die Vereinigung aller Aufgaben in einer Person hinweist.

Die Bezeichnung der beiden oben umrissenen Arbeitsleistungsgebiete mit „Verkehr“ und „Betrieb“ trägt zweifelsohne etwas Unbefriedigendes in sich, einmal weil jedes dieser Worte, wie gezeigt, zugleich noch einen anderen, weiteren Wortsinn hat, ein andermal weil die Bezeichnungen durchaus willkürlich gewählt sind. Das Letztere ergibt sich schlagend daraus, daß in Österreich vor dem ersten Weltkrieg die beiden Bezeichnungen gerade im umgekehrten Sinn verwandt wurden. Andererseits ist es schwer, bessere ausfindig zu machen. Ich bin, ohne voll befriedigt zu sein, auf den Gedanken gekommen, „Verkehr“ durch „Umgang“, „Betrieb“ durch „Verfuhr“ — Letzteres eine Entlehnung aus dem Niederländischen unter Bedeutungswandel — zu ersetzen. Der Umstand, daß „Verkehr“ und „Betrieb“ als Bezeichnungen der geschilderten Arbeitsleistungsgebiete heute im deutschen Eisenbahnwesen fest verwurzelt sind, ließ mich jedoch davon absehen, diese neuen Wortprägungen der eingangs gegebenen Definition zugrunde zu legen.

## II. Die Verkehrsformen.

Verkehrsformen sind bestimmte an verkehrswirtschaftlich bedeutsame Kriterien anknüpfende, jeweils in einander ausschließendem Gegensatz stehende Erscheinungsgattungen des Verkehrs. Diese sind nach dem Kriterium

1. der Bedeutung für die Gesamtwirtschaft: Allgemeiner Verkehr — Örtlicher Verkehr,
2. der räumlichen Erstreckung: Nahverkehr — Fernverkehr,
3. der wirtschaftsorganisatorischen Stellung: Eigenverkehr — Andernverkehr,
4. des Beförderungsanspruchs: Öffentliche Verkehrsbedienung — Private Verkehrsbedienung,
5. der Betriebsführung: Öffentlichwirtschaftliche Verkehrsbetriebe — Privatwirtschaftliche Verkehrsbetriebe,
6. der Betriebsweise: Planverkehr — Bedarfsverkehr.

Die Aufstellung der Verkehrsformen stammt von Pirath (Grundlagen der Verkehrswirtschaft, S. 45—51). Die vorgenannten Formen 1, 2, 3, 5 und 6 finden sich inhaltlich auch bei ihm, zum Teil allerdings unter anderer Bezeichnung, während die Form 4 hier neu erscheint. (Sie trägt, wie noch zu begründen sein wird, die Bezeichnung, die Pirath der Form 3 gegeben hat.)

### 1. Allgemeiner Verkehr — Örtlicher Verkehr.

Die Bezeichnung „Allgemeiner Verkehr“ ist im deutschen Eisenbahnrecht geläufig, in dem die Bahnen größerer Bedeutung (Haupt- und Nebenbahnen) als Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs angesprochen werden und im Gegensatz zu den örtlichen Aufgaben dienenden Kleinbahnen stehen. Diese Unterscheidung war staats- und verwaltungsrechtlich wesentlich, solange zufolge der Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 die Gesetzgebung über die Bahnen des allgemeinen Verkehrs beim Reiche, die Gesetzgebung über die Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs (Kleinbahnen) dagegen bei den Ländern lag. Auf Grund des Neuaufbaugesetzes vom 30. 1. 1934, das dem Reich auch die Gesetzgebungsbefugnis über die letzteren gab, hat sie an Bedeutung eingebüßt. Die Kleinbahnaufsicht wird indessen praktisch noch von den Landesbehörden — nunmehr im Auftrag und im Namen des Reiches — ausgeübt, soweit das Reich nicht selbst von der Ausübung dieses Rechtes Gebrauch macht.

Die Gegenüberstellung von allgemeinem und nicht allgemeinem Verkehr ist von Pirath (a. a. O., S. 45) wie folgt in den Bereich grundsätzlicher verkehrswirtschaftlicher Betrachtung gehoben worden: „Der allgemeine Verkehr verbindet die Brennpunkte des staatlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens eines Landes miteinander und dient seinen Verkehrsbeziehungen nach anderen Ländern und Erdteilen. Er überbrückt verkehrstechnisch die größten Entfernungen und knüpft die räumlich weit gespannten Verkehrsbeziehungen. Im Gegensatz zum allgemeinen Verkehr hat der nicht allgemeine Verkehr mehr örtliche Bedeutung. Er dient im wesentlichen der wirtschaftlichen und kulturellen Hebung einer begrenzten Landschaft und leistet die Kleinarbeit, aus der die Wurzeln aller staatlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Kraft eines Volkes wertvolle Nahrung ziehen. Die Verkehrsmittel des allgemeinen Verkehrs stehen daher im Dienst einer großen wirtschaftlichen Einheit eines Gebiets oder Landes. Sie sind unter den Gesichtspunkten umfassender verkehrswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Zusammenhänge zu beurteilen, während die Verkehrsmittel des nicht allgemeinen Verkehrs in ihrer örtlichen Beschränkung auf eine Landschaft oder einen eng begrenzten Bezirk einer örtlichen Landschafts- und Siedlungspolitik in erster Linie zur Verfügung stehen.“

Tendenziell dürfte damit das gegensätzliche Wesen von allgemeinem und örtlichem Verkehr zutage liegen. Folgende Gründe lassen mich indessen davon Abstand nehmen, gegenwärtig eine begriffliche Formulierung zu versuchen und vorzuschlagen. Einmal



läßt sich keine klare Grenzziehung finden. Vielmehr muß man sozusagen einen breiten Übergangstreifen zwischen allgemeinem und örtlichem Verkehr als gegeben betrachten. Dieser Tatbestand kommt auch z. B. darin zum Ausdruck, daß es verkehrswissenschaftlich (wie auch verwaltungsrechtlich und technisch) üblich ist, drei, also nicht zwei Kategorien von Eisenbahnen (Haupt-, Neben- und Kleinbahnen) zu unterscheiden. Ein andermal ist folgendes zu beachten: Man wird die Unterscheidung von allgemeinem und örtlichem Verkehr in konkreten Fällen gern auf bestimmte einzelne Verkehrsbetriebe anwenden und diese der einen oder der anderen Gruppe zuweisen wollen. Nun dienen aber zahlreiche Verkehrsbetriebe beiden Aufgaben. Da man praktisch die größere Aufgabe des allgemeinen Verkehrs nicht wird hintansetzen können, so wird man alle, beide Funktionen erfüllenden Verkehrsbetriebe der Gruppe des allgemeinen Verkehrs zuweisen müssen, womit also deren Grenzen ausgedehnt, diejenigen der Gruppe des örtlichen Verkehrs zurückgesteckt werden.

Unter diesen Umständen wäre es erwünscht, weitere Stimmen zu der Frage zu vernahmen, ob der in der allgemeinen Verkehrswirtschaftslehre erst wenig geläufigen Scheidung von allgemeinem und örtlichem Verkehr sozusagen verkehrswissenschaftliches Bürgerrecht eingeräumt werden und wie bejahendenfalls eine genauere Abgrenzung der beiden Kategorien erfolgen soll.

## 2. Nahverkehr — Fernverkehr.

Auch die so einfach und klar klingende, die räumliche Erstreckung des Verkehrs erfassende Antithese Nahverkehr — Fernverkehr erscheint mir für die verkehrswirtschaftliche Betrachtung noch nicht in eine zu allgemeiner Anerkennung vorschlagbare begriffliche Formulierung faßbar, da die maßgeblichen Meinungen über die Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr noch zu weit auseinander gehen. Es mag dies vielleicht manchen überraschen, der unter Hinweis auf das Gebiet, auf dem in Deutschland die Scheidung von Nah- und Fernverkehr die größte praktische Bedeutung angenommen hat, nämlich den gewerblichen Güterkraftverkehr und die dort festgesetzte 50 km-Grenze, die Meinung vertreten möchte, die Sache sei doch klar. Dem wäre zu entgegnen, daß es sich bei dieser 50 km-Grenze um eine schematisch gewählte rechtliche Festlegung handelt und daß die mancherlei Erörterungen über die „Richtigkeit“ oder „Unrichtigkeit“ dieser Grenze gerade zeigen, daß hier ein noch nicht befriedigend gelöstes wirtschaftliches Problem zugrunde liegt. —

Nach Blum, der die Gliederungen des Verkehrs nach den Entfernungen als Verkehrsgruppen zu bezeichnen vorschlägt (a. a. O., S. 10), ergeben sich bei der regionalen Aufteilung „zwei Hauptgruppen:

- a) Nahverkehr (Stadt- und Vorortverkehr),
- b) Fernverkehr (Bezirks-, Landes- und internationaler Verkehr).

Die Grenzen zwischen diesen beiden Hauptgruppen sind fließend; scharfe Grenzen ergeben sich aber dann, wenn für den Nahverkehr besondere Verkehrsmittel (Straßen- und Schnellbahnen und Omnibusse) bestehen und wenn der Nahverkehr der Fernbahnen durch besondere Vorortbahnen bedient und durch besondere Tarife begünstigt wird. Den „Bezirksverkehr“, z. B. den Verkehr Köln—Dortmund oder Wiesbaden—Frankfurt, könnte man als dritte, selbständige Hauptgruppe auffassen“.

Blums Scheidung von Nah- und Fernverkehr ist offenkundig vorzugsweise auf den Personenverkehr abgestellt. Dabei ergibt sich eine relativ enge Grenzziehung für den Nahverkehr. Selbst bei Vorhandensein von Straßenbahnen, Drahtbahnen und Omnibussen werden seine Grenzen manchmal schwierig zu erkennen sein, da bei weiter ausstrahlenden Strecken der Vorortverkehr verschiedentlich in den Überlandverkehr übergeht.

Pirath sucht demgegenüber durch einen bestimmten Gesichtspunkt, nämlich die Nicht-Übernachtung an fremden Orten, die Grenze des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehr abzustecken (a. a. O., S. 46): „Für eine entfernungsmaßige Abgrenzung des Nahverkehrs ist grundsätzlich davon auszugehen, daß für die Befriedigung von Nahverkehrsbedürfnissen die Unterkunft und Übernachtung nach Beendigung der Reise oder des Transports an den ständigen Wohnsitz oder Aufenthaltsort gebunden ist. Es sollen ohne Übernachtung an fremden Orten im Personenverkehr die Geschäfte und im Güterverkehr die Transporte erledigt werden . . . Unter diesen Gesichtspunkten der örtlichen Gebundenheit der Übernachtung an den ständigen Aufenthaltsort erstreckt sich die Reichweite im Nahverkehr auf Entfernungen, die von der Beweglichkeit und der Reisegeschwindigkeit des Verkehrsmittels sowie von den Verkehrsgegenständen abhängen.“ Pirath hat demzufolge die äußerste Reichweite des Nahverkehrs für großstädtischen und Überlandverkehr, für Personen- und Güterverkehr unter verschiedenen Voraussetzungen ermittelt und kam — sein Werk erschien 1934 — beispielsweise zu einer Grenze für Straßenbahn oder Omnibus (bei durchgehender Arbeitszeit) von 11,2 km, für den Eisenbahn-Überland-Personenverkehr von 53 km, den öffentlichen Luft-Personenverkehr von 213 km, den Werks-Lastkraftwagenverkehr (Schüttgut) von 77 km.

So wertvoll solche Grenzermittlungen sind, so halte ich diesen Maßstab doch nicht für geeignet, um das Phänomen zu bestimmen, das man im allgemeinen mit der Bezeichnung Nahverkehr zu erfassen trachtet. Einmal ist es ohne Gewalt nicht möglich, den Maßstab auf den Güterverkehr außer dem Kraftverkehr anzuwenden. Ein andermal führt er bei den im letzten Jahrzehnt verwirklichten Beschleunigungen des Luft- und Eisenbahn-Personenverkehrs zur Einbeziehung von Reichweiten in den Begriff des Nahverkehrs, die mit dem Sinn des Wortes kaum mehr vereinbar sind. Z. B. ermöglichte es der Schnelltriebwagenverkehr der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1935—1939 den Bewohnern fast aller deutschen Großstädte vormittags nach Berlin zu fahren, dort über Mittag und Nachmittag Geschäfte zu erledigen und abends wieder an den Wohnort zurückzukehren, womit also Berlin nach dem Pirath'schen Kriterium in den Bereich des Nahverkehrs dieser Städte gerückt war. Dies Beispiel dürfte in gleicher Weise den Erkenntniswert des Kriteriums an sich dartun wie aber auch die Bedenken gegen die darauf fußende Abgrenzung des Nahverkehrs begründen.

Neben umfangreichem konkretem Material ergaben verschiedene bei mir eingereichte Dissertationen, die sich zufolge einer von Erwin von Beckerauth gegebenen Anregung mit dem Güternahverkehr des größeren Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes befaßten, auch einige weitere Gesichtspunkte für eine Umgrenzung des Nahverkehrs. Das gemeinsame Ziel dieser Untersuchungen war, eine Analyse der Verkehrsbeziehungen von Unterbezirken des Gesamtgebietes innerhalb ihrer selbst und zu dem Gesamtgebiet zu geben und die Stellung der verschiedenen Verkehrszweige bei der Bewältigung des Güternahverkehrs darzulegen. In dieser Aufgabenstellung war die Abgrenzung des Nahverkehrs in etwa schon vorweg genommen, insofern der Verkehr innerhalb der bezeichneten Räume als Nahverkehr angesprochen wurde.

So weist Adolph Reifferscheid, Der Nahverkehr im Kölner Wirtschaftsbezirk (Köln 1926), eingangs seiner, wie schon der Titel sagt, vorwiegend auf den Verkehr innerhalb des Kölner Wirtschaftsbezirks abgestellten Arbeit (S. 6) darauf hin, daß es nicht angängig ist, etwa den Verkehr innerhalb eines um eine Stadt mit mehr oder weniger willkürlichem Radius gezogenen Kreises als Nahverkehr anzusprechen, da damit den konkreten Verhältnissen Zwang angetan würde. Offenbar nehme der Güternahverkehr eines Gebietes in bezug auf die Verteilung über die Fläche andere Dimensionen an, je nachdem sein Kernpunkt eine größere oder kleinere Stadt sei, wobei deren wirtschaftliche Eigenarten weiter differenzierend wirkten. Praktisch falle die Frage, wie weit die



Grenzen des Nahverkehrs zu ziehen seien, im vorliegenden Fall zusammen mit der nach der Ausdehnung des Kölner Wirtschaftsbezirkes selbst, weshalb dann Reifferscheidt sich zunächst der Umreißung und Charakterisierung dieses Bezirkes zuwendet.

Fritz Derboven, Der Güternahverkehr des Düsseldorfer Wirtschaftsgebietes (Köln 1929), versucht hingegen (S. 28) aus dem Aktionsradius eines Verkehrsmittels die Abgrenzung des Nahverkehrs zu gewinnen, und sieht im Lastauto das für die Gegenwart „typische Nahverkehrsmittel. Soweit also der Lastkraftwagen als regelmäßiger und wesentlicher Verkehrsvermittler auftritt, wird man von Nahverkehr reden können“, mit welcher Fassung des Begriffes Nahverkehr Derboven indessen nur einen Anhaltspunkt für Untersuchungen der dynamischen Verkehrsprobleme gegeben haben will. Praktisch kommt Derboven zu einer Übereinstimmung zwischen der so gewonnenen Umreißung des Nahverkehrs mit einer von dem gegebenen Wirtschaftsraum ausgehenden: „Vom Düsseldorfer Wirtschaftsgebiet aus erstreckt sich ein regelmäßiger, intensiver Lastkraftwagenverkehr in den gesamten rheinisch-westfälischen Wirtschaftsbezirk. Grundsätzlich werden sich die Betrachtungen also auf den Güterverkehr auszudehnen haben, der von Düsseldorf aus zum rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgebiet besteht.“ Derboven gliedert den Nahverkehr alsdann (S. 30) in denjenigen innerhalb des engeren Düsseldorfer Wirtschaftsbezirkes („Lokalverkehr“) und denjenigen zwischen dem Düsseldorfer Wirtschaftsbezirk und dem übrigen rheinisch-westfälischen Industriegebiet („Nachbarverkehr“).

Die Umgrenzung und Gliederung des Nahverkehrs ist dann in weiteren Arbeiten, allerdings ohne die Motivierung mit der Erstreckung eines intensiven Güterkraftverkehrs, in gleicher bzw. ähnlicher Weise erfolgt, so bei Fritz Hackstein, Der Güternahverkehr im Gladbach-Rheydter Wirtschaftsgebiet (1930) (S. 19/20), und Alfred Stolle, Das Verkehrswesen im Ennepe-Ruhrkreis (1934) (S. 64), welcher letzterer den Güterverkehr innerhalb des eine Verwaltungseinheit (keinen eigentlichen Wirtschaftsbezirk) darstellenden Ennepe-Ruhrkreises als Lokalverkehr, seinen Verkehr mit dem übrigen rheinisch-westfälischen Gebiet als Nachbarverkehr und beides zusammen als Nahverkehr anspricht.

Persönlich neige ich in Übereinstimmung mit dem Verfahren der vorgenannten Arbeiten der Auffassung zu, daß die Abgrenzung des Nahverkehrs zweckmäßig jeweils im konkreten Fall im Anschluß an einen Wirtschaftsbezirk zu gewinnen ist. Dabei wird man innerhalb des Personen- wie Güternahverkehrs erstens einen Orts- (bzw. Stadt-) Verkehr, zweitens einen kleinbezirklichen und drittens einen großgebietlichen Verkehr unterscheiden können. Dabei denke ich hinsichtlich des kleinbezirklichen Verkehrs etwa an Räume von dem ungefähren Umfang der westdeutschen Industrie- und Handelskammerbezirke in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg. (Spätere Zusammenlegungen von Kammern haben die einzelnen Bezirke größer werden lassen.) Hinsichtlich des großgebietlichen Verkehrs schweben mir Räume mit dem Charakter einer Wirtschaftsprovins vor. Die Aufstellung und Anlegung von Maßstäben für die Abgrenzung von Wirtschaftsbezirken und damit auch des Nahverkehrs ist vorwiegend Aufgabe der raumwirtschaftlichen Forschung.

Bestehen somit hinsichtlich der verkehrswissenschaftlichen Abgrenzung des Nahverkehrs noch wesentliche Abweichungen zwischen den Fachvertretern, die aber vielleicht doch durch eine Aussprache überwunden werden könnten, so liegen die Auffassungen hinsichtlich der weiträumigen Verkehrskategorien einheitlicher. Hier geht auch Pirath von gegebenen Räumen aus und gliedert (a. a. O., S. 47) den Fernverkehr in

- Landesverkehr oder innerstaatlichen Fernverkehr,
- Kontinentalverkehr oder zwischenstaatlichen Fernverkehr,
- Interkontinental- oder Weltverkehr.

Dieser Einteilung schließe ich mich an, möchte dabei aber erwähnen, daß die Bezeichnung „zwischenstaatlicher Fernverkehr“ auch dem Interkontinentalverkehr zukommt, während man die Bezeichnung Weltverkehr auch dem Kontinentalverkehr zuteil werden lassen sollte, in Parallele zu dem Begriff Weltwirtschaft, der sich ebenfalls sowohl auf den innerkontinentalen wie den zwischenkontinentalen, d. h. allen Staatsgrenzen überschreitenden wirtschaftlichen Austausch bezieht.

Zusammenfassend komme ich zu folgender Gliederung des Verkehrs nach der räumlichen Erstreckung:

- |                                  |   |             |
|----------------------------------|---|-------------|
| 1. Ortsverkehr                   | } | Nahverkehr  |
| 2. Kleinbezirklicher Verkehr     |   |             |
| 3. Großgebietlicher Verkehr      |   |             |
| 4. Landesverkehr                 | } | Fernverkehr |
| 5. Innerkontinentaler Verkehr    |   |             |
| 6. Zwischenkontinentaler Verkehr |   |             |

### 3. Eigenverkehr — Andernverkehr.

Eigenverkehr ist der von einer Person, einem Betrieb oder einer sonstigen Stelle zur Befriedigung des eigenen Verkehrsbedarfes mit eigenen Verkehrsmitteln durchgeführte Verkehr.

Andernverkehr ist der von einem Verkehrsbetrieb zur Befriedigung des Verkehrsbedarfes anderer Personen, Betriebe oder Stellen durchgeführte Verkehr.

Es mag Erstaunen wecken, wenn zur Bezeichnung so geläufiger Tatbestände wie der Befriedigung von Verkehrsbedarf mit eigenen Verkehrsmitteln einerseits, der Befriedigung fremden Verkehrsbedarfes andererseits neue Wortbildungen in Vorschlag gebracht werden. Das Verlangen nach klaren Vorstellungen und Bezeichnungen scheint mir indessen diesen Weg vorzuschreiben.

Gehen wir aus von der allgemein bekannten Formulierung dieses Gegensatzes im Güterkraftverkehr: Werkverkehr und gewerbsmäßiger Verkehr. Ließen sich diese Bezeichnungen auf die Gesamtorganisation des Verkehrs anwenden? Nein! Was die Bezeichnung Werkverkehr betrifft, so ist sie dem Wortsinn nach nur am Platz, wo tatsächlich ein Werk, das ist ein industrieller Betrieb, bei weitherziger Auslegung von „Werk“ auch ein Förderbetrieb (Kohlenzeche, Erzgrube, Steinbruch) seinen Verkehrsbedarf mit eigenen Verkehrsmitteln befriedigt. Insoweit wird man auch weiter zu Recht von Werkskraftverkehr, Werksbahnen, Werksschiffahrt, Werkschiffen sprechen. Hingegen ist die Bezeichnung unsinnig, wenn Handelsunternehmen wie etwa Lebensmittelgroßhandlungen oder Einkaufsgenossenschaften eigene Lastkraftwagen unterhalten. Man braucht nun aber einen Begriff, um sowohl diesen Verkehr wie auch den mit eigenen Kraftwagen oder Fuhrwerken zum Absatz oder Einkauf durchgeführten Verkehr landwirtschaftlicher Betriebe, Handwerksbetriebe (z. B. Bau- und Installationshandwerke), Einzelhandelsgeschäfte u. a. zu erfassen. Gleiches gilt von dem mit eigenen Kraftwagen oder Fuhrwerken durchgeführten Personenverkehr, es handele sich um den Kraftwagenverkehr von Behörden, Firmen oder Einzelpersonen, bei letzteren sowohl zu beruflichen wie sonstigen (Unterhaltungs- oder Erholungs-)Zwecken. Schließlich ist an den mit anderen eigenen Verkehrsmitteln bewerkstelligten Verkehr gewisser Stellen und Personen zu denken, so die Verwendung eigener Flugzeuge durch Zeitungsverlage oder führende Persönlichkeiten von Staat und Wirtschaft, und von Staats- oder Privatjachten. Für alle diese Erscheinungen, einschließlich des einen Teil davon bildenden Werkverkehrs, halte ich



die dem niederländischen Wort eigenvervoer nachgebildete Bezeichnung Eigenverkehr für die bestpassende.

Suchen wir nach einer gleich zusammenfassenden Bezeichnung für den Gegenpart, nämlich den der Befriedigung des Bedarfes anderer, fremder Stellen und Personen dienenden Verkehr, so kommt eine Verallgemeinerung der im Güterkraftverkehr geläufigen Bezeichnung „gewerbsmäßiger Verkehr“ auch nicht in Betracht. Entsprechend dem allgemeinen Vorstellungsinhalt von Gewerbe = regelmäßige auf Geldverdienst abgestellte Tätigkeit, kann von gewerbsmäßigem Verkehr nur so weit gesprochen werden, wie die Befriedigung fremden Verkehrsbedarfes mit diesem Ziel betrieben wird. Dies wird indessen in der Regel nur bei von Privatpersonen und -gesellschaften betriebenen Verkehr und selbst dort nicht überall der Fall sein. Selbst wenn der Staat oder andere Gebietskörperschaften ein Verkehrsunternehmen aus fiskalischen Gründen nach dem Überschußprinzip betreiben, ist die Bezeichnung „gewerbsmäßig“ nicht am Platze. Nun könnte man, um diese Unterschiebung einer Geldverdientabsicht zu vermeiden, daran denken, den in Frage stehenden Verkehr einfach als entgeltlichen Verkehr zu bezeichnen. Diese Benennung wäre keineswegs unzutreffend. Indessen ist zu bedenken, daß der Eigenverkehr, zu dem der entgeltliche Verkehr im Gegensatz stehen soll, zum großen Teil im Endergebnis auch gegen Entgelt ausgeführt wird. Denn wenn auch z. B. bei der Anfuhr von Rohstoffen und der Abfuhr von Erzeugnissen im Werkverkehr oder bei der Zustellung von Waren mittels Lieferwagen oder bei der beruflichen Benutzung von Personenkraftwagen diese Kraftverkehrsaufwendungen nicht als solche in Rechnung gestellt werden, so kommen sie doch im Gesamtpreis der Lieferungen bzw. Leistungen zum Ausdruck, werden also doch abgegolten. Es bleibt alsdann die Möglichkeit, den der Befriedigung des Verkehrsbedarfes anderer Personen, Betriebe und Stellen dienenden Verkehr einfach als „Verkehr für Dritte“, „Verkehr für Fremde“, oder „Verkehr für andere“ zu bezeichnen. Die erste dieser Benennungen ist, wiewohl öfters angewandt, doch zumeist unsinnig, da die Leistung gar nicht zugunsten eines Dritten, sondern eines Zweiten, eben des Kontrahenten erfolgt. „Verkehr für Fremde“ oder „Fremder Verkehr“ birgt die Gefahr einer Verwechslung mit dem Begriff Fremdenverkehr (= Verkehr von Nicht-Ortszugehörigen) in sich. So bleibt nur „Verkehr für andere“ übrig. Um indessen die Schwerfälligkeit dieser Bezeichnung zu beheben und dem Eigenverkehr einen ebenso bündigen Begriff gegenüberzustellen, bringe ich die neue Wortbildung „Andernverkehr“ in Vorschlag. Ich vertrete damit den Standpunkt, daß, wenn bestehende Ausdrücke nicht die Möglichkeit gewähren, einem an sich klaren Tatbestand die angemessene Bezeichnung zu geben, die Fortbildbarkeit der Sprache genutzt werden muß, um doch zum Ziel zu gelangen.

Nun wird man einwenden, für die hier mit Andernverkehr und Eigenverkehr bezeichneten Organisationsformen des Verkehrs gebe es ja bereits geläufige Bezeichnungen, nämlich öffentlicher und privater Verkehr. In der Tat hat auch Pirath (a. a. O. S. 47/48) diese Worte generell auf die hier in Frage stehenden Verkehrsformen angewandt. Diese Verwendung der Bezeichnungen „öffentlich“ und „privat“ dürfte ihren Ausgang vom Eisenbahnwesen und -recht genommen haben. Hier ist es üblich, die jedermann zu gleichen Bedingungen zur Verfügung stehenden Eisenbahnen als Bahnen des öffentlichen Verkehrs zu bezeichnen. Bei den nicht der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Eisenbahnen handelt es sich vorwiegend um Privatanschluß- bzw. Werksbahnen, so daß sich die Bezeichnung von deren Verkehr aus der Antithese heraus als privaten Verkehrs nahelegte. Wer sich diesen Sachverhalt vor Augen hält, wird jedoch erkennen, daß bei dieser Scheidung ein anderes Kriterium, nämlich das des Zur-Verfügung-stehens, des Beförderungsanspruches mit hereinspielt. Man kann daher m. E. diese Bezeichnungen nicht auf die anders gelagerten Verhältnisse anderer Verkehrszweige übertragen, infolge-

dessen auch nicht allgemein verwenden. Während es bei den jedermann zu gleichen Bedingungen zur Verfügung stehenden Eisenbahnen berechtigt ist, diesen Verkehr als öffentlichen zu bezeichnen, scheint mir diese Benennung fehl am Platz in den Fällen, in denen der Abschluß und Inhalt eines Beförderungsvertrages von der Geneigtheit des Verkehrsunternehmers abhängig, also individuelle, private Angelegenheit ist. Infolgedessen halte ich die Bezeichnungen „öffentlich“ und „privat“ für die hier in Frage stehenden Organisationsformen ungeeignet und will sie der Scheidung des Verkehrs nach der Regelung des Beförderungsanspruches (siehe Punkt 4) vorbehalten.

Es bleibe überdies nicht unerwähnt, daß es auch Eisenbahnen des nicht öffentlichen Verkehrs gibt (von denen man also nach der üblichen Scheidung annehmen müßte, sie dienten dem Eigen- bzw. Werksverkehr), die aber doch der Befriedigung fremden Verkehrsbedarfes dienen, nämlich die sog. gewerbsmäßig betriebenen Privatanschlußbahnen, zu denen u. a. die Hafengebäudebahnen verschiedener großer Binnenhäfen gehören. Daraus geht hervor, daß „nicht öffentlich“ selbst im Eisenbahnwesen noch nicht gleichbedeutend mit „privat“ im Sinn von Eigen- bzw. Werksverkehr ist. Dieser Sachverhalt bestärkt die Auffassung, daß die beiden einander gegenüberstehenden Organisationsformen des Verkehrs nicht zweckmäßig mit „öffentlich“ und „privat“ bezeichnet werden können, daß vielmehr hierfür eigene Benennungen notwendig sind, für die ich eben „Andernverkehr“ und „Eigenverkehr“ für die geeignetsten halte.

Die Feststellung des Anteils von Eigenverkehr und Andernverkehr an den Betrieben, Anlagen, Betriebsmitteln und Leistungen der einzelnen Verkehrsmittel und der gesamten Verkehrswirtschaft, in verschiedenen Staaten und zu verschiedenen Zeiten, ermöglicht tiefe Einblicke in die Organisation der Verkehrswirtschaft. An dieser Stelle mag, lediglich um die Bedeutung der Erkenntnis dieser Verkehrsformen kurz aufzuzeigen, auf die wesentlichsten Verschiebungen ihres Anteils innerhalb der deutschen Verkehrswirtschaft im Lauf der letzten 1½ Jahrhunderte hingewiesen werden:

Um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert finden wir im Seewesen die Verbindung von Handel und Verkehr in einer Hand als die allgemein übliche Betriebsform. Indem die Handelshäuser eigene Schiffe über das Meer sandten, war zur See also Eigenschiffahrt die herrschende Betriebsweise. Im Binnenlande deutet die vielfache Kombination von Handel und Spedition auf teilweise ähnliche Verhältnisse hin. In den zunft- oder gildenmäßig zusammengefaßten Binnenschiffern und Fuhrleuten tritt uns andererseits ein breites Element Andernverkehrs gegenüber. Dieses hält sich auch durch die ganzen folgenden Jahrzehnte hindurch, wenn auch vergleichsweise an Bedeutung gemindert. Die von den 1820er Jahren an aufkommenden Dampfschiffahrtsgesellschaften des Binnenlandes vermehren, obschon ihre Gründer vielfach Kaufleute sind, den Andernverkehr. Die weitaus bedeutendste Stärkung findet dieser jedoch im 2. und 3. Drittel des 19. Jahrhunderts in der Seeschiffahrt einerseits, den Eisenbahnen andererseits. In der Seeschiffahrt setzte sich die selbständige Reederei durch, die die Transportleistung gegen Entgelt für die Handelshäuser übernahm. Haupttriebkraft dieser Entwicklung war die durch technische Fortschritte ermöglichte Vergrößerung der Schiffe, die nunmehr ungleich höhere Kapitalansprüche stellten und deren Befrachtung ein selbständiges Arbeitsfeld darbot. Ebenso stellte die Eisenbahn, die sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu dem vorherrschenden kontinentalen Verkehrsmittel entwickelte, einen Transportapparat dar, der im allgemeinen nur durch Angebot seiner Dienste an eine Vielzahl von Interessenten die entsprechende Ausnützung erfahren konnte, sich als Eigenverkehrsmittel also nur in Ausnahmefällen eignete. Dieser Entwicklung zum Andernverkehr ist im 20. Jahrhundert ein starker Gegenschlag zum Eigenverkehr hin gefolgt, allerdings ohne daß bisher die Vorherrschaft des Andernverkehrs gebrochen wäre. Hauptträger der Erstarbung des Eigenverkehrs ist der Kraftwagen, der, obschon er auch einer Anzahl



von Andernverkehrsunternehmen zum Leben verhalf, doch in erster Linie durch die Kleinheit seiner Beförderungseinheit sich selbst kleinen Unternehmen und vor allem weiten Personenkreisen als Eigenverkehrsmittel aufdrang. Daneben machte sich eine Reihe von der Seite von Bergbau, Industrie und Handel ausgehender Momente zugunsten einer Entfaltung des Eigenverkehrs geltend. Hierbei ist zu verweisen einmal auf die mit der Entwicklung des Kraft- und Luftverkehrs Hand in Hand gehende Entfaltung der Erdölindustrie, die zum Bau von eigenen See- und Fluß-Tankerflotten und Röhrenleitungen seitens der Förder- und Handelsgesellschaften führte, weiter auf die schwerindustriellen Kombinationen von Kohle und Eisen, die in ihren Anfängen zwar bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurückreichen, aber doch vornehmlich erst seit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert solche Ausmaße annahmen, daß größere Werkbahnnetze und zahlreiche Werkhäfen — siehe insbesondere am Niederrhein und am Rhein-Herne-Kanal, ferner neuerdings an den Stätten der Hermann-Göring-Werke — entstanden, schließlich auf das namentlich am Rhein in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg zu beobachtende Übergreifen von Kohlenbergbau und -handel auf die Binnenschifffahrt, d. h. die Schaffung von Zechenreedereien, die vereinzelt freilich schon der nachnapoleonischen Zeit entstammen.

Letztere Erscheinung gibt Anlaß darauf hinzuweisen, daß der Charakter eines Verkehrsbetriebes als Eigen- bzw. Werksverkehrsbetriebes nicht klar zutage liegt, wenn er als selbständige Unternehmung aufgezo-gen ist, die auch Transporte für andere ausführt. Die konkrete Erforschung des Eigen- oder Andernverkehrscharakters eines Verkehrsbetriebes muß hinter diesen Schleier zu trachten schauen. Wiewohl die Grenzziehung nicht völlig eindeutig ist, wird man doch verkehrswirtschaftlich auch einen als selbständige Unternehmung geführten Verkehrsbetrieb unter die Eigen- bzw. Werkverkehrsbetriebe rechnen, wenn mehr als die Hälfte seiner Leistungen der Befriedigung des Verkehrsbedarfes des oder einiger Hauptbeteiligten dient.

Andererseits geschieht es auch, daß Eigenverkehrsfahrzeuge für die Ausführung von Transporten für andere verwendet werden, wozu eine nicht ausreichende Ausnutzung durch die eigenen Transporte den Eigentümer treibt. Diese Erscheinung wird in Deutschland vielfach als unechter Werkverkehr bezeichnet. Diese zwar bequeme, aber undurchsichtige Bezeichnung ging auch in den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 17. 10. 1939 ein, durch den dieser hinsichtlich des Güterkraftfernverkehrs für die Kriegszeit bestimmte, „daß Betriebe der gewerblichen, Land- und Forstwirtschaft mit Zustimmung der Bevollmächtigten für den Nahverkehr (Nbv) berechtigt und auf Verlangen der Nbv verpflichtet sind, zur restlosen Auslastung ihrer Kraftfahrzeuge Güter für andere zu befördern (unechter Werkverkehr)“. Die Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 6. 12. 1939 und die Ausführungsbestimmungen zu dieser Verordnung vom 16. 12. 1939 vermeiden hingegen mit Recht die Bezeichnung „unechter Werkverkehr“, der ja tatsächlich Andernverkehr ist<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Als Beispiel der, wie in der Einleitung hervorgehoben, im Vergleich zu verkehrswirtschaftlichen Begriffen notwendigerweise kasuistischeren Abgrenzung verkehrlicher Rechtsbegriffe sei hier der § 2 der vorgenannten Ausführungsbestimmungen zitiert, der das Bemühen zeigt, ein Unterschleifen von Andernverkehr unter den Werkverkehr zu verhindern:

- (1) Werkverkehr im Sinne der Verordnung ist nur die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
1. die beförderten Güter müssen zum Verbrauch oder zur Wiederveräußerung erworben oder zur gewerbsmäßigen Vermietung oder zur Veredelung oder Verarbeitung bestimmt oder von den Unternehmen erzeugt, gefördert oder hergestellt sein;
  2. die Beförderung muß der Heranschaffung der Güter zum Unternehmen, ihrer Fortschaffung vom Unternehmen oder ihrer Überführung innerhalb des Unternehmens dienen;
  3. die Kraftfahrzeuge müssen bei der Beförderung von dem Unternehmer oder seinen Leuten,

#### 4. Öffentliche Verkehrsbedienung — Private Verkehrsbedienung.

Öffentliche Verkehrsbedienung liegt vor, wenn jedem Verkehrsinteressenten ein Anspruch auf Beförderung zu gleichen Bedingungen zusteht, private Verkehrsbedienung, wenn kein solcher Anspruch besteht.

Diese Unterscheidung zufolge dem Beförderungsanspruch bezieht sich, wie zutage liegt, lediglich auf den Andernverkehr.

Wollte man einwenden, es handle sich hier um eine rechtliche Unterscheidung, die als solche außerhalb des präbendierten wirtschaftlichen Betrachtungskreises liege, so ist zu erwidern, daß uns tatsächlich die Frage des Beförderungsanspruches hier nicht unter rechtlichem Gesichtspunkt, etwa nach der Seite der Form seiner Statuierung oder der rechtlichen Möglichkeiten seiner Realisierung, sondern im Hinblick auf den wirtschaftlichen Gehalt interessiert. Dieser ist indessen zweifelsohne von wesentlicher Bedeutung.

Der Definition zufolge erscheint mir der öffentliche Charakter einer Verkehrsbedienung von zweierlei abhängig, nämlich 1. von dem Beförderungsanspruch von jedermann als solchem, d. h. der dem Verkehrsbetrieb auferlegten Beförderungspflicht, und 2. der Verpflichtung des Betriebes zur Anwendung gleicher Beförderungsbedingungen. Dem Verkehrsunternehmer ist es mithin zunächst verwehrt, die Beförderungsverlangen ihm unwillkommener Auftraggeber oder solche Beförderungswünsche, die ihm nicht in sein Transportprogramm passen, abzulehnen, des weiteren verboten, bei der Beförderung irgendeine Differenzierung vorzunehmen, d. h. unterschiedliche Leistungen zu gleichem Preis oder gleiche Leistungen zu unterschiedlichem Preis zu bieten. Es liegt klar, daß ein unter solchen Bedingungen arbeitendes Verkehrsunternehmen für die Gesamtwirtschaft von größerem Wert ist als ein von diesen Verpflichtungen freies. Denn durch die Gleichstellung der Verkehrsbedingungen für alle wird verhindert, daß durch Begünstigung bestimmter Verkehrsnutzer deren Absatz- oder Bezugsmöglichkeiten oder deren Lebensmöglichkeiten ohne berechtigten Grund auf Kosten anderer verbessert werden, wodurch unter Umständen an sich weniger leistende Erzeuger, Händler und sonstige Personen besser zum Zuge gelangen könnten als mehr leistende. Außer durch diese wirtschaftlich günstige Wirkung pflegt das Öffentlichkeitsprinzip in ethischer Hinsicht durch die Erfüllung der Forderung nach Gleichbehandlung aller mangels Vorliegen eines Differenzierungsgrundes zu befriedigen.

Es fragt sich, ob es auch möglich wäre, die Merkmale einer öffentlichen Verkehrsbedienung weiter oder enger zu ziehen, als es vorstehend geschehen ist. Zunächst ist zu bemerken, daß eine Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung von Tarifen m. E. keine eigentliche zusätzliche Forderung darstellt. Ich betrachte diese vielmehr nur als ein

die nicht Angestellte anderer Unternehmer oder selbständige Unternehmer sein dürfen, bedient werden;

4. die Kraftfahrzeuge müssen dem Unternehmer gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein.

(2) Als Werkverkehr gilt in sinnemäßiger Anwendung des Abs. 1 weiter das Abschleppen von Kraftfahrzeugen und die Beförderung in besonders eingerichteten Vorführungswagen zum ausschließlichen Zweck der Werbung oder Belehrung.

(3) Als Werkverkehr gilt auch die gemeinschaftliche Verwendung der Kraftfahrzeuge mehrerer Unternehmen (Konzernverkehr), wenn außer den im Abs. 1 unter Nr. 1—3 aufgeführten Bedingungen folgende weitere Bedingungen erfüllt sind:

1. die Unternehmen müssen der Erzeugung oder der Verarbeitung oder dem Handel mit Gütern dienen;
2. zwischen den Unternehmen oder zwischen ihnen und einer Muttergesellschaft muß eine Kapitalbeteiligung von mindestens 51 vH bestehen;
3. die Kraftfahrzeuge müssen mindestens einem der beteiligten Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein.



Mittel zur Verwirklichung der Forderung der Gleichbehandlung, das als solches natürlich von wesentlicher Bedeutung ist. Eine regelrechte Erweiterung der Anforderungen läge hingegen vor, wenn man staatlich genehmigte Tarife zur Erfüllung des Öffentlichkeitscharakters verlangen würde. Ich erachte jedoch das Prinzip der Öffentlichkeit bereits mit der Aufstellung von jedermann beanspruchbarer Beförderungspreise hinreichend gewahrt. Wenn schon eine staatliche Sanktionierung der Tarife auch diesem Ziel der Gleichbehandlung dienlich sein kann, so verfolgt sie doch vielfach darüber hinausgehende Ziele wirtschaftspolitischer Art. Andererseits wäre es denkbar, von öffentlicher Verkehrsbedienunng schon dann sprechen zu wollen, wenn rein praktisch, also ohne eine gesetzliche Verpflichtung, eine Gleichbehandlung aller Verkehrsinteressenten, d. h. die Ausführung aller Beförderungswünsche zu gleichen Bedingungen stattfände. Diese Anforderung möchte ich für zu gering erachten. Denn es wäre dann dem Verkehrsunternehmer doch unbenommen, in einem beliebigen Fall die Ausführung eines Beförderungsauftrages oder auch nur die Einräumung gleicher Bedingungen abzulehnen. Zugleich träte eine Verwischung der Grenze gegenüber der privaten Verkehrsbedienunng ein. Denn bei dieser ist es ja keineswegs die Regel, daß bei der Befriedigung der Verkehrsnachfrage eine willkürliche Auswahl getroffen und die Beförderungspreise von Fall zu Fall festgesetzt werden. Vielmehr wird auch ebenda der größte Teil der Nachfrage, so wie sie herantritt, befriedigt und bestehen auch hier vielfach, wie insbesondere die Linienschiffahrt zur See und der Stückgutverkehr in der Binnenschiffahrt belegen, mehr oder minder der Öffentlichkeit bekannt gemachte Tarife, deren Einhaltung oft überdies durch Kartelle gesichert ist. Der wesentliche Unterschied gegenüber der öffentlichen Verkehrsbedienunng liegt eben darin, daß ein Anspruch des Verkehrsinteressenten auf Gleichbehandlung nicht besteht.

Auf die Frage der konkreten Verwirklichung öffentlicher oder privater Verkehrsbedienunng innerhalb der verschiedenen Verkehrsweige soll hier nicht eingegangen werden. Nur sei einmal grundsätzlich festgestellt, daß die Auferlegung öffentlicher Verkehrsbedienunng von Staats wegen sich besonders empfahl, wenn einem Verkehrsmittel eine monopolartige Stellung zufiel, so daß hier einerseits ein Mißbrauch der Monopolstellung zur Bevorzugung bestimmter Verkehrsnutzer zu befürchten war, andererseits gerade die Monopolstellung es erleichterte, dem Inhaber die Pflicht zur gleichmäßigen Bedienunng aller Interessenten aufzuerlegen.

Ein andermal ist zu bemerken, daß die allgemeine wirtschaftspolitische Haltung eines Staates, die von der Idee wechselseitiger Verpflichtung der Einzelwirtschaften durchdrungen ist, dahin zu führen vermag, daß entweder in zunehmendem Maß Verkehrsweige der öffentlichen Verkehrsbedienunng unterworfen werden, oder daß die private Verkehrsbedienunng wenigstens gewisse Züge der öffentlichen Verkehrsbedienunng annimmt. Das Letztere trifft für die deutsche Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der sich für sie im zweiten Weltkrieg ergebenden Verpflichtungen in bedeutendem Umfang zu. Es ist dabei einmal zu denken an die teils aus allgemeinen Leistungsverpflichtungen während des Krieges, teils im Wege des Organisationszwanges durch Anordnung der Verkehrsgruppenleiter sich herleitenden Verpflichtungen der bisher im Zeichen privater Verkehrsbedienunng stehenden Verkehrsweige (See- und Binnenschiffahrt, Kraftverkehr) zur Ausführung jeglicher ihnen von befugter Stelle zugewiesener Transporte, ein andermal an die Ausbreitung von Staats wegen festgesetzter bindender Beförderungspreise, wofür die Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr zufolge Verordnung vom 15. 1. 1940 — inzwischen wiederholt geändert und ergänzt — einen besonders stark in die Breite wirkenden Fall darstellen. Freilich liegt andererseits in der Rangordnung der Güter nach Dringlichkeitsstufen, durch die die Knappheit an Beförderungsraum mit den Notwendigkeiten der Kriegsführung und Lebenserhaltung in etwa in Über-

einstimmung gebracht werden soll, — mit der also u. U. eine Zurückstellung bestimmter Güter von der Beförderung verbunden ist —, auch ein Moment, das von dem Gleichbehandlungsgrundsatz der öffentlichen Verkehrsbedienunng wegführt.

##### 5. Öffentlichwirtschaftliche Verkehrsbetriebe — Privatwirtschaftliche Verkehrsbetriebe.

Öffentlichwirtschaftliche Verkehrsbetriebe sind die vom Staat und anderen Gebietskörperschaften geführten, privatwirtschaftliche die von privaten Einzelpersonen und Gesellschaften geführten, gemischt öffentlich- und privatwirtschaftliche die von Gebietskörperschaften und Privaten gemeinsam geführten Verkehrsbetriebe.

Wir haben hier diejenige Gegenüberstellung im Auge, die in der Verkehrspolitik als die Problemstellung „Staats- oder Privatbetrieb“ der verschiedenen Verkehrsweige geläufig ist. Wenn in dieser Formulierung auch der wichtigste Teil der Fragestellung bezeichnet wird, so ist diese damit doch nicht erschöpfend gekennzeichnet, steht vielmehr pars pro toto, insofern außer dem Staat noch andere Gebietskörperschaften als Träger von Verkehrsbetrieben in Betracht kommen, so daß nicht nur Staats- oder Privatbetrieb, sondern auch Betrieb durch andere Gebietskörperschaften oder Privatbetrieb und ferner der Betrieb durch die eine oder die andere Gebietskörperschaft zur Diskussion stehen kann.

Die Arten nach dem öffentlichwirtschaftlichen Betriebsführer unterscheidbarer Verkehrsbetriebe sind so zahlreich, wie verschiedene Gebietskörperschaften in den Staaten der Erde bestehen. Im Deutschen Reich kommen nach dem gegenwärtigen in einem Übergangsstadium befindlichen Verwaltungsaufbau als Träger von Verkehrsanlagen und -betrieben im wesentlichen in Betracht: Reich, Länder, Provinzen, Gaue, Regierungsbezirke, Kreise, Gemeinden. Es erscheint mir zweckmäßig bei der Bezeichnung eines Verkehrsbetriebs nach dem öffentlichwirtschaftlichen Betriebsführer wie folgt zu verfahren: Zur Kennzeichnung eines Verkehrsbetriebs nach dem öffentlich-wirtschaftlichen Betriebsführer wird das ihn nennende Hauptwort mit dem das Verkehrsmittel nennenden Hauptwort verbunden. Hiernach unterscheiden wir z. B. bei den Eisenbahnen Reichs-, Landes-, Provinz-, Kreis- und Gemeinde-Eisenbahnen oder bei den Straßen Reichs-, Landes-, Provinz-, Gau-, Bezirks-, Kreis- und Gemeinde-Straßen oder bei den Häfen Reichs-, Landes- oder Gemeindehäfen. Adjektivische Wortbildungen wie z. B. Provinzialstraßen oder Kommunalhäfen sind entbehrlich. Sind mehrere Gebietskörperschaften an einem Verkehrsbetrieb beteiligt, so ist auch dies auf gleiche Weise ausdrückbar. Z. B. kommt bestimmten Unternehmen der Charakter einer Provinz-, Kreis- und Gemeindebahn oder eines Landes- und Gemeindehafens zu. Der Gesamtheit der öffentlich-wirtschaftlichen Verkehrsbetriebe stehen die privatwirtschaftlichen gegenüber, die wir im einzelnen z. B. als Privatbahnen, Privatstraßen (so von Aktiengesellschaften vorgehaltene Straßen), Privathäfen (so von privaten Hafengesellschaften betriebene Häfen) bezeichnen. Dazwischen stehen die gemischt öffentlich- und privatwirtschaftlichen Verkehrsbetriebe. Bei der Frage nach ihrem Träger wird man sich in der Regel dafür interessieren, wie sich die Kapitalbeteiligung im einzelnen auf bestimmte Gebietskörperschaften und auf Private verteilt. Es ist indessen auch möglich, einen Verkehrsbetrieb, an dem etwa Provinz, Kreise und Private beteiligt sind, allgemein als gemischt provinzi-, kreis- und privatwirtschaftlich zu bezeichnen.

Wie ersichtlich, ist die vorstehend entwickelte Scheidung von öffentlich-wirtschaftlichen, privatwirtschaftlichen und gemischt öffentlich- und privatwirtschaftlichen Verkehrsbetrieben auf den Betriebsführer, nicht auf den Eigentümer abgestellt. In der Regel



liegen nun allerdings Vorhaltung (Bau) und Betrieb einer Verkehrseinrichtung in e i n e r Hand. So ist es dann auch verständlich, wenn sowohl Blum (a. a. O., S. 11) wie Pirath (a. a. O., S. 49) die Trennung der Verkehrsbetriebe in öffentlich- und privatbewirtschaftete summarisch auf Besitz und Betrieb bzw. Bau und Betrieb abgestellt haben. Gleichwohl ist es mit Rücksicht auf das gelegentliche Auseinanderfallen von Eigentum und Betrieb nicht unnützlich, sich Rechenschaft darüber zu geben, ob die Einordnung eines solchen Verkehrsbetriebes ohne weiteres zufolge den Eigentums- oder den Betriebsverhältnissen erfolgen soll bzw. ob umgekehrt bei der Bezeichnung eines Betriebes als Staatsbetrieb, Privatbetrieb oder dergleichen im Fall einer solchen Diskrepanz von den Eigentums- oder den Betriebsverhältnissen ausgegangen wurde. Ich halte, wie bereits zum Ausdruck gebracht, das Letztere aus folgender Erwägung für ratsam. Wenn etwa ein Staat die von ihm angelegten Eisenbahnen an eine Privatgesellschaft verpachtet oder wenn eine Stadt den Betrieb eines von ihr angelegten Hafens an eine gemischt stadt- und privatwirtschaftliche Betriebsgesellschaft überträgt, so wird man die sich so ergebenden Betriebsverhältnisse als das Wesentliche ansehen. (Man erinnere sich z. B. der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen oder der Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft!) Gleiches gilt bei einer Übertragung des Betriebes von Privatunternehmen gehörenden Eisenbahnen an den Staat, die ja auch nur eine Vorstufe zur vollen Verstaatlichung zu sein pflegt. Man wird sonach bei der Zuweisung der Verkehrsbetriebe zu den verschiedenen Gruppen grundsätzlich den Charakter des Betriebsführers als entscheidend ansehen, was natürlich keineswegs hindern soll, daneben die abweichenden Eigentumsverhältnisse herauszuheben.

Die hier gegebene Gliederung von Verkehrsbetrieben nach dem öffentlich-wirtschaftlichen oder privatwirtschaftlichen Charakter des Betriebsführers hat im wesentlichen nur Bedeutung für den Andernverkehr. Es besteht indessen kein Hinderungsgrund, sie auch auf den Eigenverkehr (Werkverkehr) anzuwenden. Hier würde die Charakterisierung als öffentlich-wirtschaftlich oder privatwirtschaftlich bedeuten, daß der Betriebsführer — hier wohl stets zugleich der Eigentümer — entweder ein Staatsbetrieb (z. B. staatliche Zeche oder staatliches Industrieunternehmen) oder ein Privatbetrieb ist. Um aber bei der Herausstellung des Charakters des Eigentümers eines Eigenverkehrsbetriebes nicht den Anschein zu erwecken, als handele es sich um eine dem Andernverkehr dienende Einrichtung, wird es zweckmäßig sein, immer zugleich die Eigenverkehrsfunktion mitzuerwähnen, also z. B. einen Werkshafen der Hermann-Göring-Werke nicht einfach als Reichshafen, sondern als Reichs-Werkshafen, oder die Werksbahn der Gutehoffnungshütte nicht einfach als Privatbahn, sondern als Privat-Werksbahn zu bezeichnen.

Es bleibt hier noch hinzuweisen auf zwei irreführende Anwendungen des Wortes „Privat“ für bestimmte Gruppen von Verkehrsbetrieben im Deutschen Reich. So ist es einmal üblich von „Privatbahnen“ zu sprechen. In Wirklichkeit meint man damit die nicht reichseigenen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (Haupt- und Nebenbahnen). Diese sind nur zum kleinsten Teil Privatbahnen in dem oben bezeichneten Sinn, d. h. also Bahnen unter privater Betriebsführung. Der weitaus größte Teil liegt vielmehr in der Hand von Ländern, Provinzen, Kreisen und Gemeinden. Z. B. ist die derzeit bedeutendste deutsche sog. Privatbahn, die Köln-Bonner Eisenbahnen, in Wirklichkeit eine Kreis- und Gemeindebahn, da die Städte und die Landkreise Köln und Bonn die Eigentümer sind. An einem weiteren Teil dieser Bahnen ist neben öffentlichem privates Kapital beteiligt, so daß die betreffenden Bahnen gemischt öffentlich- und privatwirtschaftliche Betriebe darstellen. Die Bezeichnung Privatbahnen für die Gesamtheit dieser Bahnen mag zwar bequem sein. Doch kann Bequemlichkeit keine Entschuldigung für eine irreführende Bezeichnung sein. Wenn die allein richtige Bezeichnung „Nicht-Reichseigene

Haupt- und Nebenbahnen“ für den täglichen Sprachgebrauch zu lang erscheint, so möge man sie kürzen, ohne den Tatbestand zu verfälschen.

Eine zweite zu schiefen Vorstellungen führende Anwendung des Wortes „Privat“ liegt in der innerhalb des östlichen deutschen Wasserstraßennetzes üblichen Bezeichnung „Privatschiffahrt“ für die dortige Einzelschiffahrt (Besitz und Führung von Schiffen durch Einzelpersonen) im Gegensatz zur Reederei. Tatsächlich ist aber die letztere genau so Privatschiffahrt (in dem oben entwickelten allgemeinen Sinn) wie die erstere. Man bequeme sich daher auch im Osten zu der Bezeichnung Einzel- oder Partikulierschiffahrt, wobei die letztere am Rhein übliche Benennung noch den Vorteil hat, den Teil- oder Gliedcharakter, der dem Einzelschiffer heute im Rahmen der Schiffer-Betriebsverbände zukommt, anzudeuten.

#### 6. Planverkehr — Bedarfsverkehr.

Planverkehr ist derjenige Verkehr, der sich nach einem Verkehrszeiten und -orte im Voraus festlegenden Plan vollzieht, Bedarfsverkehr derjenige Verkehr, der sich dem Verkehrsbedarf jeweils von Fall zu Fall anpaßt.

Auch diese Unterscheidung wird vorzugsweise auf den Andernverkehr bezogen, läßt sich indessen auch auf den Eigenverkehr anwenden. Wir fassen hier zunächst den Andernverkehr ins Auge.

Diejenige Transportnachfrage, die in der Vereinzelung nicht fähig ist, eine ganze Transporteinheit (z. B. Wagen, Schiff, Zug) zu füllen, ist auf die Inanspruchnahme des Verkehrsmittels in Gemeinschaft mit anderen Verkehrsinteressenten angewiesen. Da es aber zumeist zu umständlich ist, sich jeweils zur gemeinsamen Inanspruchnahme einer Transporteinheit zusammenschließen, ist es der zersplitterten Nachfrage willkommen, wenn seitens der Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen zwischen bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten angeboten werden, so daß sich die Verkehrsnachfrage danach richten kann. Es ergibt sich somit Planverkehr, bei den nicht spurgebundenen Verkehrsmitteln auch als Linienverkehr bezeichnet. Zu seiner Entwicklung ist indessen Voraussetzung, daß die Nachfrage so stark ist, daß sich das regelmäßige Verkehrsangebot lohnt. Andererseits erwartet diejenige Verkehrsnachfrage, die jeweils eine ganze Transporteinheit zu füllen vermag, daß ihr diese jeweils bei Bedarf zur Verfügung gestellt wird. Hiermit ergibt sich nicht planmäßiger oder Bedarfsverkehr. Auch eine zur Entfaltung von Linienverkehr zu schwache Nachfrage ist auf Bedarfsverkehr angewiesen, auch wenn dann unter Umständen sehr hohe Kosten für die Befriedigung einmaligen oder seltenen Transportbedarfs entstehen. Die Zersplitterung der Nachfrage einerseits, das Ausmaß der Transportgefäße andererseits ergeben grundsätzlich folgende Tendenzen für die Entwicklung von Linien- und Bedarfsverkehr: Die Verkehrsnachfrage seitens Personen, hochwertiger Güter und Nachrichten muß, da sie vorwiegend in kleinen Einheiten auftritt, vorzugsweise Planverkehr hervorrufen, die Verkehrsnachfrage von Massengut hingegen vorzugsweise Bedarfsverkehr. Der größere Wert, den die erstere Nachfrage auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung legt, hat vielfach die Verwendung schnellerer Fahrzeuge im Linienverkehr gegenüber dem Bedarfsverkehr zur Folge (siehe Liner gegen Tramper zur See oder Güterboot gegen Schleppkahn in der Binnenschiffahrt). Andererseits wächst grundsätzlich mit der Kleinheit des Transportgefäßes die Geeignetheit eines Verkehrsmittels für Bedarfsverkehr, weil ein kleines Transportgefäß sich leichter durch den Verkehrsbedarf eines Einzelnen füllen läßt.

Vergegenwärtigen wir uns die Verteilung des Personen- und Güterverkehrs der verschiedenen Verkehrszweige im Andernverkehr auf Plan- und Bedarfsverkehr, so zeigt sich, daß der Personenverkehr der meisten Verkehrszweige, so von Eisenbahnen, Stadt-



verkehrsmitteln, Seeschifffahrt und Luftverkehr, sich weitaus größtenteils in der Form des Planverkehrs vollzieht. Der durch irgendwelche Reisevereinigungen bzw. durch Sonderveranstaltungen hervorgerufene Bedarfsverkehr tritt zurück, obschon dieser Verkehr in den dem zweiten Weltkrieg vorangegangenen Jahren durch Autobusreisen und durch die Vermehrung politischer Veranstaltungen zugenommen hat. Im Güterverkehr spielen sich Fuhrwerks- und Kraftverkehr fast ausschließlich in der Form des Bedarfsverkehrs ab: Bei der Kleinheit der Transportgefäße ist ihre Zurverfügungstellung in genauer Anpassung an den jeweiligen Bedarf das Gegebene. Auch die Binnenschifffahrt zeigt zum weitaus größten Teil eine nicht planmäßige Verkehrsgestaltung. Obschon hier größere Transportgefäße verwandt werden, ergeht die Transportnachfrage des Massengutes in solchen Mengen, daß die Zurverfügungstellung der Kähne in der Regel bedarfsweise erfolgt. Lediglich die Beförderung des höherwertigen Stückgutes erfolgt zumeist in linienmäßigem Verkehr durch Güterboote. Auch in der Seeschifffahrt bedingt der Stückguttransport Linienverkehr. Die Umstände jedoch, daß die Seeschifffahrt besonders große Transportgefäße verwendet und daß bei entgegengesetztem Charakter der Warenströme (Stückgut in der einen Richtung, Massengut in der entgegengesetzten) das Stückgut sich mit seinen Transportanforderungen durchsetzt, haben jedoch zur Folge, daß auch ein wesentlicher Teil des Massengutverkehrs zur See sich linienmäßig vollzieht. Infolgedessen tritt die allein dem Massengut dienende, sich dessen Transportbedarf jeweils anpassende Trampschifffahrt hinter der Linienschifffahrt zurück. Fast ausschließlich planmäßig vollzieht sich wie der Personenverkehr auch der Güterverkehr auf den Eisenbahnen und durch die Luft. Bei der Eisenbahn erklärt sich die planmäßige Abwicklung ihres Betriebs einerseits aus der Unmöglichkeit für den größeren Teil des Verkehrsbedarfes, die aus dem Zug bestehende Transporteinheit voll auszufüllen, andererseits aus der in den Eisenbahnbetriebsverhältnissen begründeten Notwendigkeit der fahrplanmäßigen Abwicklung des größten Teils des Betriebs. Die planmäßige Gestaltung des Luftgüterverkehrs ist darin begründet, daß trotz der umfangreichen staatlicherseits gewährten Subventionen die Luftverkehrstarife so hoch liegen, daß sich nur eine kleine besonders eilbedürftige Nachfrage dieses Verkehrs bedienen kann, die in der Vereinzelung trotz der Kleinheit der Luftfahrzeuge zumeist nicht in der Lage ist, ihren Raum auszufüllen.

Im Eigenverkehr bestimmt sich der planmäßige oder bedarfsweise Einsatz der Verkehrsmittel nach den jeweils vorliegenden Transportaufgaben. Wenn schon auch verschiedentlich planmäßige Personen- oder Lastkraftwagenfahrten anfallen, so findet doch auch hier der Kraftwagen im bedarfsweisen Einsatz (Güterab- und -anfuhr von und zu wechselnden Lieferanten und Kunden; Liefer- und Kundenbesuch, Konferenzfahrten, Erholungsreisen mit Personenwagen) seine Domäne. Der Einsatz eigener Erzdampfer seitens eisenindustrieller Werke, die von bestimmten Erzgruben regelmäßig Erze abholen, läßt sich linienmäßig gestalten. Hingegen steht beim Absatz von Kohle oder Eisen mittels Werkschifffahrt einem Planverkehr der Wechsel der Empfangsplätze und der abzufahrenden Mengen entgegen. Dazu sträuben sich die Betriebsverhältnisse der Fluß-Schleppschifffahrt (Einfluß von Wasserständen und Nebel; wechselnde Zusammensetzung des Anhangs) überhaupt gegen einen Planverkehr. Werksbahnen stehen, soweit sie Anschlußverkehr von und zu Eisenbahnen des Andernverkehrs (in Deutschland also vornehmlich von und zur Reichsbahn) zu erledigen haben, unter dem Gesetz von deren Planmäßigkeit. Ebenfalls läßt sich der Verkehr zwischen Zechen (Kokereien) und Hochöfen sowie von und zu Werkschiffen vorwiegend planmäßig gestalten. Hingegen können Roheisentransporte zwischen Hochöfen und Stahlwerken oder Schlackentransporte zwischen Hochöfen und Schlackenverwertungsstellen — aus der Natur des Hochofenprozesses — sich nur bedarfsweise vollziehen, wie überhaupt die zwischenbetrieblichen Transporte eines vielgliedrigen Werkes zum Bedarfsverkehr hindrängen.

### C. Schluß: Bitte um Mitarbeit an der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung.

Den Leser, der die Freundlichkeit hatte, mir auf dem Weg durch die Gesamterscheinung und die Formen des Verkehrs zu folgen und von den vorgeschlagenen Begriffen und Fassungen Kenntnis zu nehmen, bitte ich, sich nun folgende Fragen vorzulegen:

1. Erscheint ihm die Bemühung um eine zu allgemeiner Anerkennung zu bringende verkehrswissenschaftliche Begriffsbildung aus den von mir einleitend dargelegten oder anderen Gründen zweckvoll oder nicht? Wenn diese Frage bejahend beantwortet wird,

2. Sind mit den hier dargestellten Erscheinungen die wesentlichen erfaßt oder sind noch weitere zu berücksichtigen? Zu denken wäre etwa noch an eine Abgrenzung von Wanderungs-, Fremden- und Ortszugehörigen-Verkehr oder eine Festlegung der „räumlichen Figuren“ des Verkehrs wie etwa Flächenverkehr, Strahlenverkehr, Kettenverkehr. Des Weiteren: Ist den hier vorgenommenen Abgrenzungen zuzustimmen oder sind die Grenzen anders zu ziehen?

3. Wird den hier verwendeten Begriffen und gegebenen Interpretationen, also der sprachlichen Lösung der Fragen nächst der zuvor zur Beurteilung gestellten inhaltlichen Lösung, zugestimmt oder werden andere Formulierungen für besser erachtet?

Meiner Überzeugung von der Zweckmäßigkeit des hier unternommenen Beginnens habe ich in der Einleitung Ausdruck gegeben. Zum Schluß verbleibt es mir, an den guten Willen aller Berufenen zu appellieren. Wird dieser eingesetzt, so sollte es m. E. bei dem bereits gegebenen Stand der verkehrswissenschaftlichen Begriffe nicht schwer fallen, zu einer wenn nicht vollständigen, so doch weitgehenden Einigung zu gelangen. Durch gemeinsame Überlegung und durch Verzicht auf individuelle Formulierung die Allgemeingültigkeit der Grundbegriffe der Verkehrswissenschaft zu fördern, hiermit der Wissenschaft zu dienen und persönlich ein Beispiel des Gemeinsinnes auf wissenschaftlichem Gebiet zu geben, dazu mögen die vorstehenden Ausführungen anregen.

Anmerkung der Schriftleitung: Die Schriftleitung stellt den vorstehenden Aufsatz gern zur Diskussion und bittet die Mitarbeiter und Leser der Zeitschrift um Stellungnahme zu den Ausführungen des Verfassers.

## Verkehrsprobleme der Sowjet-Union<sup>1</sup>.

Von Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf, Köln.

Die Sowjetunion hat im letzten Jahrzehnt eine industrielle Entwicklung durchgemacht, die in ihrem Tempo und Ausmaß und in der Anspannung aller Kräfte einzigartig dasteht. Auch wenn man von den offiziellen Produktionsziffern einen gewissen Abstrich macht, auch wenn man berücksichtigt, daß die russische Industrieproduktion nach der qualitativen Seite noch sehr viel zu wünschen übrig läßt, ist die Leistung an sich doch außerordentlich. Da der Verkehr eines Landes in erster Linie ein Spiegelbild seines industriellen Entwicklungsstandes ist, muß man bei der Behandlung der Verkehrsprobleme von diesem Stande ausgehen.

Einige wenige Produktionsziffern mögen die industrielle Entwicklung der Sowjetunion erläutern:

<sup>1</sup> Dieser Aufsatz wurde bereits Anfang 1941 abgeschlossen. Er behandelt nicht die Einflüsse des gegenwärtigen Krieges auf die Verkehrswirtschaft der UdSSR.