

4. Einstufiger und mehrstufiger Verkehr.

Einstufiger Verkehr ist Ortsveränderung mit nur einem Verkehrsmittel zwischen Abgangs- und Zielort, zwei- oder mehrstufiger Verkehr ist Ortsveränderung unter Benutzung von zwei oder mehr Verkehrsmitteln zwischen Abgangs- und Zielort.

Wie weit ferner noch Unklarheiten in wichtigen, allgemein interessierenden Grundbegriffen des Verkehrsrechts und der Verkehrsgeographie zu bereinigen sind, die Entscheidung darüber möchte einer späteren weiteren Nachprüfung vorbehalten werden.

In organisatorischer Hinsicht scheint es mir für die Weiterbehandlung der Angelegenheit zweckmäßig, daß der Verkehrswissenschaftliche Forschungsrat im Reichsverkehrsministerium einen kleinen Ausschuß von Verkehrswissenschaftlern und Verkehrsfachleuten der Praxis beruft und ihm die Forschungsaufgabe „Begriffsbildung im Verkehrswesen“ überträgt. Oder wenn man für die heutige Zeit einem Ausschuß ablehnend gegenübersteht, so wäre der Weg gangbar, daß der Verkehrswissenschaftliche Forschungsrat Herrn N a p p - Z i n n die Forschungsaufgabe überträgt, in schriftlicher Fühlungnahme mit geeigneten Vertretern der Verkehrswissenschaft und der Praxis die von ihm grundsätzlich geleistete und noch zu leistende Vorarbeit zu einer möglichst endgültigen Begriffsbildung im Verkehr auszuwerten und das Ergebnis in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

Stellungnahmen zur verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung.

Zu der im 18. Jahrgang der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (1942/43), Heft 4, veröffentlichten Abhandlung „Grundbegriffe des Verkehrs“ von A. F. Napp-Zinn ist der Schriftleitung wie dem Verfasser eine größere Anzahl Zuschriften zugegangen. Während ein Teil davon sich darauf beschränkt, die Zweckmäßigkeit einer allgemein anerkannten verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung anzuerkennen oder hervorzuheben und sich zu dem einen oder anderen Punkt zu äußern, haben nächst Herrn Prof. Dr.-Ing. P i r a t h, der die Freundlichkeit hatte, das Thema zum Gegenstand eines eigenen, vorstehend wiedergegebenen Artikels zu machen, andere Herren in weitergreifenden Darlegungen die Erstreckung der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung auf andere Gebiete befürwortet, zu grundsätzlichen Fragen der Begriffsbildung Stellung genommen oder eine Mehrzahl von Punkten kritisch behandelt. Die starke Inanspruchnahme durch kriegsbedingte Aufgaben hat diese Herren zumeist genötigt, ihre Betrachtungen auf die Herausstellung einiger besonders wichtiger bzw. sich stärker aufdrängender Gesichtspunkte zu beschränken. Wir wissen diese Interessennahme besonders hoch zu schätzen und freuen uns, in ihr den Beweis dafür erblicken zu können, daß die Schaffung einer allgemein anerkannten verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung eine derart wichtige Angelegenheit ist, daß sich ihre Vorbereitung auch in den heutigen schweren Kriegzeiten rechtfertigt.

Wir geben im folgenden die uns zugegangenen umfassenderen Äußerungen wieder und fügen eine abschließende Stellungnahme des Zweitunterzeichneten an.

Prof. Dr. Dr. B e r k e n k o p f.

Prof. Dr. N a p p - Z i n n.

Herr Marine-Oberfeldintendant Dr. B ö t t g e r, Wilhelmshaven,

begrüßt in einer Zuschrift an den Verfasser die Arbeit zur Festlegung der Grundbegriffe des Verkehrs und erklärt es für erwünscht, auch zu dem zweiten Fragenkomplex, dem der Kosten und Preisbildung im Verkehr, recht bald Stellung zu nehmen. Er ver-

weist beispielsweise auf die in den Bilanzen häufig in ganz verschiedener Deutung angewandten Begriffe: Erneuerungsfonds, Abschreibungsfonds, Heimfallfonds, Kapitaltilgungsfonds usw. Er selbst hat sich über „Begriff und Bedeutung des Heimfallfonds“ in der Zeitschrift für Betriebswirtschaft 1942, Heft 2, geäußert.

Zu einigen in der Abhandlung „Grundbegriffe des Verkehrs“ aufgeworfenen Fragen schreibt Herr Dr. Böttger:

„I. Man wird nicht umhin können, bei der Festlegung der Begriffe nach wirtschaftswissenschaftlichen Merkmalen die bisher von der Rechtswissenschaft geprägten Begriffe heranzuziehen und sie mit zu verarbeiten, um hier von vornherein eine gewisse Abstimmung zwischen Wirtschaftswissenschaft und Rechtswissenschaft vorzunehmen. Dabei wird man feststellen können, daß auch in der Rechtswissenschaft die Begriffe noch längst nicht einheitlich sind.

Ein Beispiel: Der steuerrechtliche Begriff des Ortsverkehrs ergibt sich aus § 3 der II. Vorl. BefSTDB, der lautet:

„(1) Ortslinienverkehr ist der Verkehr, der mit Kraftomnibussen linienmäßig innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirkes betrieben wird.

(2) Als Ortslinienverkehr gilt auch der Verkehr

1. zwischen Nachbarorten (Orten, die aneinander grenzen),
2. zwischen solchen Orten, die, ohne aneinander zu grenzen, in den besonderen Verkehrsbeziehungen einer Wohn- zur Betriebsgemeinde stehen und zwischen deren Grenzen keine Betriebsgemeinden mit entsprechenden Verkehrsbeziehungen liegen; der Verkehr muß vorwiegend der Massenbeförderung im Arbeiter-, Angestellten- und Schülerverkehr von und zur Arbeitsstätte dienen.“

Betriebsgemeinde im Sinn von § 3 Abs. 2 Ziffer 2 der II. Vorl. BefSTDB ist jede Gemeinde, in der sich eine Arbeitsstätte für einen oder mehrere Gefolgschaftsangehörige befindet. Der Reichsminister der Finanzen hat sich jedoch durch Runderlaß vom 10. Februar 1938 — S 6610 — 71 III — (RSTBl. S. 185) damit einverstanden erklärt, daß der Ortslinienverkehr zwischen einer Betriebsgemeinde und einer Wohngemeinde durch eine dazwischen liegende andere Betriebsgemeinde mit entsprechenden Verkehrsbeziehungen nur dann ausgeschlossen wird, wenn sich in der dazwischen liegenden anderen Betriebsgemeinde mindestens eine Arbeitsstätte größeren Umfangs befindet. Als Arbeitsstätte größeren Umfangs ist eine Arbeitsstätte nur anzusehen, wenn dort mehr als 20 Gefolgschaftsangehörige des gleichen Betriebs beschäftigt werden.

Demgegenüber sagt die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 26. März 1935 (RGBl. I S. 473) in einfacher Weise in § 2 (6): „Beförderungen innerhalb der Orte gelten als Ortsverkehr, Beförderungen über die Grenzen der Orte hinaus als Überlandverkehr“ (wobei Ortsverkehr mit Omnibussen als Ortslinienverkehr anzusprechen ist).

II. Der Obus wird eine Drahtbahn genannt. Das gibt zu folgender Überlegung Anlaß: Unter ‚Bahn‘ versteht man bei Verkehrs m i t t e l n vielfach eine schienengebundene Bahn. Von Bahnen sprechen wir aber auch bei der Bezeichnung von Verkehrs w e g e n, so von Fahrbahn, Autobahn, aber nicht Wasserbahn; gleichbedeutende Begriffe sind Autostraße, Wasserstraße, Wasserweg, Schienenstraße, Schienenweg, Landstraße, sogar Straßenweg. Ließe sich über die Bezeichnung ‚Bahn‘ einerseits für Verkehrs m i t t e l, andererseits für Verkehrs w e g e nicht eine einheitlichere Form finden?

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß der Obus durchaus nicht immer etwas ausschließlich Spurgebundenes darstellt. Das würde nur dann der Fall sein, wenn er eine andere Fortbewegungsmöglichkeit als mit der Stromspeisung durch die Oberleitung nicht hat. Es ist aber durchaus gängig, und das wird auch in Zukunft in besonderen

Fällen eingeführt werden, daß der Obus neben der Oberleitung noch eine zweite Antriebskraft in Gestalt von Batteriestrom erhält, um solche Strecken zu befahren, wo aus städtebaulichen Gründen eine Oberleitung nicht gespannt werden soll (wie man bei den Straßenbahnen in Brüssel im Stadttinnern an Stelle der Oberleitung eine unterirdische Stromzuleitung gewählt hat). Auch würde dem Obus damit eine Ausweichmöglichkeit bei Straßensperrungen eingeräumt werden. Werden die Obusse dergestalt mit Batterien ausgestattet, dann sind sie, wenn auch für beschränkte Entfernungen, doch den Omnibussen gleichzustellen.

Die Bezeichnung ‚Obus‘ ist bestimmt keine schöne Wortbildung.

III. Die Kleinbahnen müssen meines Erachtens unter anderen Gesichtspunkten betrachtet werden, als es bisher geschehen ist. Die Kleinbahnen sind in ihrer Verkehrsbedeutung nicht etwa den Verkehrsmitteln des Ortsverkehrs in der Regel gleichzustellen, sondern sie sind zuguterletzt die feinsten Verästelungen des großen Reichsbahnschienenetzes. Die im Kleinbahnverkehr aufkommenden Güter gehen zum größten Teil auf die Reichsbahn über. Auch im Personenverkehr dient die Kleinbahn — selbstverständlich neben ihrer örtlichen Bedeutung — dem Zubringerverkehr der Reichsbahn.

Es kommt dies auch immer wieder in den Bestrebungen der Kleinbahnen zum Ausdruck, die vielfach nicht mehr Kleinbahnen sein wollen, sondern für sich zunehmend die Bezeichnung ‚Eisenbahn‘ in Anspruch nehmen und auch rechtlich den Eisenbahnen gleichgestellt werden wollen; d. h. sie erstreben die Unterstellung unter die Eisenbahnverkehrsordnung und die Einrichtung direkter Tarife.

Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 ist sowieso veraltet und wird sicher in absehbarer Zeit erneuert werden, vielleicht in Zusammenhang mit dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838.

IV. Es ist richtig, daß man bei der Abgrenzung von Fernverkehr und Nahverkehr nicht mit kilometrischen Angaben operieren kann. Gefühlsmäßig haben die S. 221 f. erwähnten Doktoranden, die den Nahverkehr bestimmter Wirtschaftsbezirke darstellten, sicher das Richtige getroffen, wenn sie den Bereich der von ihnen untersuchten Gebiete als zum Nahverkehr gehörig angesehen haben. Man wird auch eine allgemeine Formel die auf jeden Ort paßt, nicht ohne weiteres finden können. Vielleicht aber kämen wir einen Schritt weiter, wenn es möglich wäre, aus einer Gesamtschau der vorliegenden Arbeiten etwa vom Standpunkt einer (gedachten) Wirtschaftsprovinz, also nicht von innen heraus, sondern von außen herein, zu einer Grenzziehung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr zu kommen. Es wird sich dabei wahrscheinlich herausstellen, daß in dichtbesiedelten und namentlich industriellen Gebieten eine Überschneidung von Nahverkehrszonen eintritt. Auch müssen dann gewisse Verkehrsrelationen herausfallen, die in dem Gesamtwirtschaftsbereich nicht mehr als Nahverkehr anzusprechen sind.“

Herr Professor Dr. Th. K i t t e l, Ministerialdirigent im Reichsverkehrsministerium, Berlin,

bringt in einer Zuschrift an den Verfasser u. a. seine Zustimmung zu der Auffassung zum Ausdruck, daß die Post eine Einrichtung des Verkehrswesens ist, also nicht, wie es heute oft dargestellt wird, als Einrichtung zur Nachrichtenübermittlung außerhalb des Verkehrswesens steht, und weist darauf hin, daß auch die Gesetzgebung des Dritten Reiches in dem Gesetz vom 27. Februar 1934 das Reichspostministerium als den Träger von V e r k e h r s m i t t e l n bezeichnet.

Weiter schreibt Herr Ministerialdirigent Prof. Dr. Kittel: „Auch der Begriffsbestimmung ‚Verkehrspolitik‘ auf S. 209 kann ich nur zustimmen. Es ist wichtig, sich über diesen Begriff ganz klar zu sein, weil er auch in der neuen Gesetzgebung (Gesetz vom 27. Februar 1934) vorkommt. Bei dem Begriff ‚Verkehrsmittel‘ dagegen kann ich

leider Ihren Ausführungen nicht voll zustimmen. Mir scheint dabei ein gewisser Gegensatz zu der von der Reichsregierung verwendeten Terminologie zu bestehen. Sowohl in dem Gesetz vom 27. Februar 1934 wie in dem Gesetz vom 4. Dezember 1934 ist der Begriff ‚Verkehrsmittel‘ so gebraucht, daß daneben eine Sonderbezeichnung als ‚Verkehrszweige‘ nicht möglich sein dürfte, ohne mit der von der Reichsregierung geprägten Bezeichnung in Widerstreit zu kommen.

Daß die Reichsbahn als Ganzes ein ‚Verkehrsbetrieb‘ im weiteren Sinne ist, steht wohl außer Zweifel. Dagegen halte ich es nicht für möglich, einzelne Reichsbahnbehörden für sich als ‚Betrieb‘ zu bezeichnen. Man kann das wenigstens nicht mit mehr Recht tun, als man etwa die Behörde des Regierungspräsidenten als Betrieb bezeichnen würde. Endlich möchte ich, ebenfalls in gewisser Abweichung von Ihren Vorschlägen auf S. 216 meinen, daß man den Unterschied zwischen ‚Unternehmung‘ und ‚Anstalt‘ darin zu sehen hat, daß bei einer Unternehmung die Erzielung von Gewinn grundsätzlich wesentlich ist, bei einer Anstalt dagegen die Erzielung öffentlichen Nutzens. Deshalb bin ich sehr bestimmt der Meinung, daß man Reichsbahn und Reichspost als Verkehrs-Anstalten zu bezeichnen hat, zumal auch im juristischen Sinne diese Bezeichnung zutrifft.“

Herr Dr. E. M e r k e r t, Berlin,

führt in einer Zuschrift an die Schriftleitung u. a. aus:

„Einheitliche Begriffe halte ich für die Verkehrspraxis für ebenso notwendig wie für die Verkehrstheorie. Es würde unter den Praktikern des Verkehrs nicht so viel aneinander vorbei geredet werden, wenn jeder sich bestimmter Begriffe bei seiner Ausdrucksform bedienen würde. Verkehrstheorie und Verkehrspolitik erfordern in gleichem Maße einheitliche, bestimmte Begriffe.“

In der vorliegenden Abhandlung von Herrn Napp-Zinn wurde die Terminologie auf dem Gebiet der Grundbegriffe, insbesondere der Erscheinungsformen des Verkehrs, erörtert und zugleich darauf hingewiesen, daß auch eine allgemein anerkannte verkehrswissenschaftliche Terminologie auf dem Gebiet der Kosten und Preisbildung des Verkehrs erwünscht wäre. Für die Praktiker des Verkehrs sind die Begriffe über Kosten und Preisbildung beinahe noch wichtiger als die Grundbegriffe des Verkehrs. Es dürfte deshalb erwünscht sein, wenn Herr Napp-Zinn demnächst auch hierüber eine Abhandlung schreiben würde. Es müßte hierbei u. a. auch auf die ‚Tarifstaffeln‘ eingegangen werden. Bekanntlich sprach man bei den Eisenbahnen und zum Teil auch in der Verkehrswissenschaft von ‚horizontalen‘ und ‚vertikalen‘ Staffeln. Statt dieser Bezeichnungen habe ich vorgeschlagen die Begriffe ‚Güterklassenstaffel‘ und ‚Entfernungsstaffel‘. (Siehe meine Ausführungen im ‚Archiv für Eisenbahnwesen‘ und in der Veröffentlichung ‚Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen‘, Berlin 1937, S. 25 ff.) Zum Teil wurden meine Bezeichnungen in die Literatur übernommen. Statt des Begriffes ‚Güterklassenstaffel‘ wird von anderer Seite auch der Begriff ‚Wertstaffel‘ verwendet. Es gibt dann noch eine ‚Mengenstaffel‘, die sich auf die unterschiedlichen Beförderungsmengen bezieht, so z. B. auf die unterschiedlichen Kosten und Preise bei verschiedenen Beförderungsmengen im Güterkraftverkehr.

Es wäre ferner begrüßenswert, wenn auf die Bezeichnung ‚Gemeinwirtschaftlicher Tarif‘ eingegangen werden würde. Früher wurde mit gemeinwirtschaftlichem Tarif das Vorhandensein verschiedener Tarifklassen bezeichnet. Hierbei wäre zu berücksichtigen, daß beispielsweise die Eisenbahn- und Kraftverkehrsunternehmen in den Vereinigten Staaten von Amerika ebenfalls Tarife mit verschiedenen Klassen aufgestellt haben. (Siehe meine Veröffentlichung ‚Personenkraftwagen, Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika‘, Berlin 1930.)

Erwünscht wäre auch ein kurzes Eingehen auf den von mir geschaffenen Begriff ‚Arteigener Tarif‘. (Siehe Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 18. Jahrgang, Heft 2, 1942.) Man findet in der Verkehrsliteratur neuerdings immer wieder für ‚selbstkostenorientierter Tarif‘ die Bezeichnung ‚arteigner Tarif‘, wodurch natürlich von vornherein das Bemühen um einen arteigenen Tarif verwischt wird.

Der von Herrn Napp-Zinn geschaffenen Begriffsbildung kann ich im allgemeinen zustimmen. Nicht voll befriedigen mich die Begriffe ‚Eigenverkehr — Andernverkehr‘. Sie klingen zunächst etwas farblos. Wenn Herr Napp-Zinn als Kriterium gegen den Begriff ‚Entgeltlicher Verkehr‘ im Gegensatz zu ‚Werkverkehr‘ anführt: ‚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‘, so ist hiergegen einzuwenden, daß die Verrechnung von Transportkosten im Gesamtpreis der Lieferungen usw. nicht die Bezeichnung ‚gewerbsmäßiger Verkehr‘ beeinträchtigen würde. Ich halte zwar die Begriffe ‚Eigenverkehr — Andernverkehr‘ immer noch für besser als die von anderer Seite genannten Bezeichnungen, wie die von Herrn Prof. Pirath (‚öffentlicher‘ und ‚privater‘ Verkehr), ausgenommen jedoch die schon bestehenden Begriffe ‚Werksverkehr‘ und ‚gewerbsmäßiger Verkehr‘.

Die dargestellten Erscheinungen sollten m. E. auch noch auf die Bezeichnungen ‚Flächen-Verkehr‘, ‚Strahlen-Verkehr‘ und ‚Ketten-Verkehr‘ ausgedehnt werden. Beim Kraftwagen redet man häufig von einem Flächenverkehrsmittel, ohne daß jedermann denselben Inhalt hiermit verbindet.“

Herr Professor Dr.-Ing. F. Neesen, Lehrstuhl für Verkehrsmaschinenwesen an der Technischen Hochschule Danzig,

erklärt es in einer Zuschrift an den Verfasser hinsichtlich der technischen Verkehrselemente für erwünscht, noch weitere wichtige Elemente wie Steigung, Beschleunigung und Leistung einzuführen, und verweist in dieser Hinsicht auf sein Werk „Der Einfluß der Geschwindigkeit auf die Gestaltung und Wirtschaftlichkeit der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge“ (Jena, Gustav Fischer, 1940).

Herr Reichsbahndirektionspräsident Dr. Steuernagel, Frankfurt a. M.,

bemerkt in einer Zuschrift an die Schriftleitung zu den in der Abhandlung „Grundbegriffe des Verkehrs“ gestellten Fragen:

„Zu Frage 1 (Zweckmäßigkeit der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung): Ich halte die Anregung für wertvoll, zweckvoll, notwendig. Vielleicht ist es gegeben, sich der Mitarbeit der großen Verkehrsträger zu versichern.

Zu Frage 2 (Erweiterung der Begriffsbildung über die behandelten Begriffe hinaus): Ich halte eine Erweiterung für erstrebenswert. Mit wieviel anderen Begriffen ist der Verkehrsfachmann und Verkehrswissenschaftler im gleichen Atemzuge dauernd befaßt. Ich nenne nur das Gebiet der Finanzen und die festliegende Terminologie im USA-Verkehrswesen

revenues	net operating income
operating revenues	total income
net revenue	income after fixed charges
operating income	net income.

Weiter aus dem betriebswissenschaftlichen Gebiet z. B. Betriebskoeffizienten, Betriebskosten, Selbstkosten, fixe und bewegliche Kosten. Ferner das Tarifwesen (das gemeinwirtschaftliche Tarifprinzip).

Zu Frage 3 (Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen Formulierungen): Im großen einverstanden.

a) Zu fremdartig erscheinen mir sprachlich die Gegensätze Eigenverkehr und Andernverkehr. Da die Bezeichnung Werkverkehr gut eingebürgert ist, sollte man es dabei trotz der berechtigten Einwürfe lassen. Die Bezeichnung Eigenverkehr würde sich bei der Reichsbahn mit Dienstgutverkehr berühren. Mit „Andern“-Verkehr vermag ich mich nicht zu befreunden und schlage

Gemeinverkehr

vor. Dies lehnt an den common-carrier des Interstate Commerce Act an.

b) Unter den Verkehrszweigen sind zuletzt angeführt

12. Leitungenverkehr.

Ich nehme an, daß hierunter nur die Pipelines fallen, für die die Bezeichnung

Fernrohrleitungen (für Öl, Gas),
Rohrbahnen, gebildet wie Schienenbahnen,
Ölbahnen

in Frage kommt.“

Herr Regierungsbaurat Wehrspan, Leiter der Fachgruppe Nebenbahnähnliche Kleinbahnen der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Wanne-Eickel,

nimmt in einer Zuschrift an die Schriftleitung im Sinne der Mitarbeit an der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung wie folgt Stellung:

I.

Den Begriff „Verkehrspolitik i. e. S.“ möchte ich weiter fassen. Zur Verkehrspolitik gehören auch die Maßnahmen, die von privater Seite, z. B. Syndikaten, lose zusammengeschlossenen Interessenten oder vorausschauenden Männern, ausgehen und die Absicht haben, den Staat usw. in seinen Verkehrsentscheidungen zu beeinflussen. Wenn z. B. Interessenten des Ruhrgebietes Vororttarife fordern oder eine Schnellbahn bauen wollen oder wenn jemand die Schiffbarmachung eines Flusses oder den Bau eines Kanals fordert oder wenn eine Ergänzung des Eisenbahnverkehrs durch Kraftwageneinsatz erstrebt wird, so gehört dies nach meiner Meinung zur „Verkehrspolitik i. e. S.“.

II.

Der Begriff „spurgebundener und spurfreier Verkehr“ befriedigt nicht. Im Verkehr denkt man bei Spur immer an Spurweite. Der Begriff paßt aber nicht für einschienige Bahnen, Schienenhängebahnen (Schwebbahn Wuppertal), Drahtseilschwebbahnen. Die Schiene ist aber nicht wesentlich, sondern der Spurkranz, sei er an der Schiene oder am Rade. Ich erinnere an die vor 50 Jahren in Landstraßen eingebauten eisernen Flachfahrflächen für Fuhrwerke ohne Spurkranz. Wesentlich erscheint mir, daß das Fahrzeug „spurgeführt“ wird. Das paßt zu der Einteilung 1 a—d, nicht aber für e) Drahtbahnen. Diese passen aber auch nicht zu 1 a—d, denn die Fahrzeuge zu 1 a—d können ihre Führung nicht verlassen, sind nicht freizügig wie — wenn auch beschränkt — der Oberleitungsomnibus. Könnte man nicht sagen: zwangsgeführter und zwangsfreier Verkehr? Dann könnte die Einteilung so bleiben.

III.

Bei den technischen Verkehrselementen ist der Begriff „Station“ noch nicht klar. Nach den Eisenbahnbegriffen ist „Stationen“ ein Sammelbegriff, der betrieblich in die Begriffe: Bahnhof, Haltepunkt, Haltestelle zerlegt wird. Außerdem gilt der Begriff „Station“ im Eisenbahnsprachgebrauch auch noch als Bezeichnung für das Empfangsgebäude mit seinen Dienststellen im Gegensatz zur Güterabfertigung, Ladestraße usw. Stationen gibt es aber auch bei Rohrleitungen als Pumpstationen für Gase und Flüssigkeiten und bei Fernsprechleitungen als Verstärkerstationen.

IV.

Zu den Verkehrsbetrieben werden öffentliche Wasserstraßen- oder Straßenämter gerechnet. Sie unterhalten eine Anlage verkehrsfähig. Die Anlage selbst ist meist von einem Bauunternehmer unter Aufsicht gebaut. Die Parallele dazu ist die in einer privaten Lokomotivfabrik gebaute Lokomotive. Auch die Unterhaltung des Bahnkörpers der Reichsbahn kann von privaten Baufirmen erfolgen, wie es in großem Umfange geschieht. Diese Baufirmen sind aber trotzdem keine Verkehrsbetriebe. Ich möchte allen Stellen, denen die Unterhaltung von baulichen Anlagen obliegt, und die Anlagen ohne Benutzungsgebühr vorhalten, nicht die Bezeichnung Verkehrsbetrieb geben, auch nicht die des Verkehrsunternehmens. Ein Verkehrsbetrieb kann nur der sein, der einen Verkehr betreibt.

V.

Sehr bedenklich stimmen mich die Ausführungen über die eisenbahnrechtliche Scheidung von allgemeinem und örtlichem Verkehr. Diese fußt auf dem Preußischen Kleinbahngesetz von 1892. Es ist längst überholt. Seit Jahren ist bekannt, daß im Reichsverkehrsministerium ein Gesetzentwurf vorliegt, der nur noch unterscheidet

- a) Reichsbahnen,
 1. Hauptbahnen,
 2. Nebenbahnen,
- b) nichtreichseigene Bahnen,

also vom Eigentumsbegriff ausgeht. Die weitere Unterscheidung ist rein technischer Art und dem Grade nach gestuft. Hierfür ist in der Hauptsache die Fahrgeschwindigkeit maßgebend, die durch die Linienführung usw. technisch bedingt ist und auf die Sicherungsvorkehrungen Einfluß hat. Die mehr oder weniger große Bedeutung, die sich in der Zugstärke, Zugzahl und Ausstattung der Betriebsmittel ausdrückt, ist schon heute gleichgültig. Es gibt Werks-, Privatanschluß-, Kleinbahnen, die eine größere Bedeutung als manche Reichsbahnhauptbahn haben. Der Begriffsgedanke des Kleinbahngesetzes, Bahnen lokaler Bedeutung zu schaffen, war falsch und ist überholt. Mehr als 90% des Verkehrs der Kleinbahnen ist Übergangsverkehr mit der Reichsbahn.

Es ist sehr schwer, Begriffsbestimmungen im Sinne des allgemeinen Verkehrs oder der größeren oder der mehr örtlichen Bedeutung zu finden. Maßgebend für die Bedeutung einer Privat- oder Kleinbahn ist ihre verkehrliche Verknüpfung mit der Großbahn, also die verhältnismäßige Größe des auf die Großbahn übergehenden und nicht in nächster Nähe des Übergabebahnhofs bleibenden Personen- und Güterverkehrs.

VI.

Beim Eigenverkehr wird die Bedingung gestellt, daß der Verkehr mit eigenen Verkehrsmitteln durchgeführt wird. Beim Andernverkehr wird aber nicht gesagt, daß dieser mit fremden Verkehrsmitteln durchgeführt werden muß. Dann wäre also z. B. der Verkehr in einem großen Werksbahnbetrieb, soweit er mit fremden Verkehrsmitteln geführt wird, Andernverkehr. Wenn z. B. ein großes Hüttenwerk Erz in Reichsbahnwagen

von der Reichsbahn bekommt, 10 km auf eigener Bahn zum Hafenerlager befördert, dort durch den Brecher laufen läßt und lagert, so ist dieser Verkehrsvorgang Eigenverkehr, obgleich fremde Betriebsmittel benutzt werden.

VII.

Außer den von Napp-Zinn behandelten Verkehrsbegriffen gibt es noch eine Reihe ähnlicher, die vielleicht auch noch begrifflich zu fassen wären. Zum Teil werden sie unzutreffend als „Verkehr“ bezeichnet und sind vielleicht richtiger Betriebsbegriffe. Ich nenne folgende Bezeichnungen:

- Verkehrsbeschränkungen, -einschränkungen, -sperren;
- Verkehrslenkung, -leitung, -führung, -umlenkung, -ablenkung;
- Verkehrsgebiet, -bereich, -grenze;
- Betriebszahl, Verkehrszahl;
- Verkehrsdichte, -stärke.

Verkehrsbeschränkungen sind z. B. die in den Genehmigungsurkunden der Kleinbahnen auferlegten Verbote, bestimmte Verkehrsarten, -sparten oder -gebiete zu betreiben, z. B. Verbot des Personen- oder des Güterverkehrs oder der Beförderung bestimmter Güter oder der Güter bestimmter Werke oder des Durchgangsverkehrs von einer Reichsbahnstation zu einer anderen Reichsbahnstation. Nicht unter Verkehrs-, sondern unter Betriebsbeschränkungen fällt die ausdrückliche Genehmigung nur für Dampf- oder elektrischen Betrieb. Eine echte Verkehrsbeschränkung ist hingegen das Verbot, Schnellverkehr zu betreiben, also Haltestellen zu durchfahren (Wettbewerb mit der Reichsbahn im Nahverkehr).

Verkehrs- und zugleich Betriebseinschränkungen sind der Wegfall veröffentlichter Züge, die Ausgabe von Zulassungskarten u. ä.

Verkehrssperren sind die Verbote der Aufgabe bestimmter Güter oder von Gütern für bestimmte Empfangsbahnhöfe oder über bestimmte Rangierbahnhöfe.

Verkehrslenkung ist der staatliche Eingriff in die freie Verkehrsbenutzung, z. B. Entlastung der Eisenbahn durch die Schifffahrt, Förderung des Sammelladungsverkehrs aus betrieblichen Gründen, Einschaltung oder Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander.

Verkehrsleitung ist die oberste regelnde Anordnung für die Durchführung des Verkehrs, z. B. Anordnungen für Weihnachtsexpreßgut oder Festtagspostverkehr.

Verkehrsführung ist in Ausübung der angeordneten Verkehrsleitung die Führung des Verkehrs durch die Mittelbehörden, z. B. Reichsbahndirektionen. Die Verkehrsausführung obliegt den Dienststellen, z. B. Verkehrsämtern, Wagenämtern, Güterabfertigung, Wagendienst usw.

Verkehrsumlenkung ist nicht die Folge kürzerer oder längerer Betriebschwierigkeiten, z. B. durch Unfälle, Stockungen oder aus militärischen Gründen, sondern eine Umlenkung aus Verkehrsgründen, z. B. zur Vermeidung von Leerrückfahrten. Wenn z. B. Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Berlin mit Schiff oder Eisenbahn nach Rotterdam gebracht und dort auf Seeschiff verladen werden und in Hamburg oder Stettin auf Flußschiff oder Eisenbahn gebracht werden, so wäre dies eine Verkehrsumlenkung (Hufeisenverkehr).

Verkehrsablenkung ist jede Veränderung des natürlichen Weges. Wenn z. B. ein Schnellzug Köln—Hamburg über Essen—Dortmund—Hamm gelenkt wird statt über Wanne-Eickel—Münster, so ist der verkehrliche Grund die Erfassung des starken im Ruhrgebiet aufkommenden Verkehrs trotz Umweg und Fahrtmehrkosten. Ebenso kann ein Obst-Fern-Eilgüterzug abgelenkt werden, um ein abseits liegendes Obstversandgebiet durch den vielleicht einzigen Obst-Fern-Eilgüterzug zu erfassen.

Das Verkehrsgebiet z. B. eines Hafens ist das Gebiet, das er mit allen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln versorgt.

Der Verkehrsbereich ist das Gebiet, das ein Hafen durch Verbesserung der Verkehrsmittel oder durch Änderung der Tarife, also mit Mitteln der Verkehrspolitik, versorgen könnte. Ein Verkehrsbereich kann also Verkehrsgebiet werden.

Die Verkehrsgrenze ist die Linie, die benachbarte Verkehrsgebiete in Bereiche trennt.

Im Eisenbahnwesen ist eine bekannte Vergleichszahl der Betriebskoeffizient oder die Betriebszahl. Sie ist das Verhältnis der reinen Betriebsausgaben zu den Betriebs-einnahmen.

Die Verkehrszahl ist das Verhältnis der nach den gegebenen Umständen einer Verkehrsstrecke oder eines Verkehrsunternehmens in einer Vergleichszeit geleisteten Verkehrsmengen (Personen oder Güter oder Personen-km oder Güter-tkm) zur praktischen Höchstleistung.

Die Verkehrsdichte ist das Verhältnis der in einem Verkehrsgebiet oder Teilen davon auf eine Einheit entfallenden Zahl der Reisenden oder beförderten Gütertonnen usw.

Die Verkehrsstärke ist die absolute Größe der auf eine Einheit (Strecke oder km) beförderten Personen oder Güter usw. in einer Zeiteinheit.

Herr Oberreichsbahnrat Dr. Erich Winter, Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart,

führt in einer Zuschrift an den Verfasser u. a. aus:

„Nicht nur vom verkehrswissenschaftlichen Standpunkt aus gesehen ist es ein beklagenswerter Zustand, daß es immer noch an einer einheitlichen Begriffsbildung im Verkehrswesen mangelt, auch der praktisch im Verkehrsdienst Arbeitende hat mit den hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten immer wieder zu kämpfen. Manche Mißverständnisse in der Anwendung und Auslegung von Tarifbestimmungen, Dienstvorschriften und dienstlichen Weisungen sind darauf zurückzuführen, manche langatmigen Fassungen und Erläuterungen könnten kürzer und einfacher und damit leichter verständlich gehalten werden, stünde uns allen eine taugliche einheitliche Fachsprache zur Verfügung.

Ich darf darauf hinweisen, daß ich schon vor etlichen Jahren, und zwar damals rein von Erwägungen des praktischen Verkehrs- und vor allem Tarifdienstes ausgehend, die — natürlich auch damals nicht neue — Forderung nach einer einheitlichen Terminologie im Verkehrswesen erhoben habe. Ich habe hierüber im Jahre 1937 zwei Artikel im „Allgemeinen Tarif-Anzeiger, Wien“, Folge 3 und 4, veröffentlicht. Hierbei ging ich seinerzeit in der Hauptsache von den gegebenen österreichischen Verhältnissen aus. Meine damaligen Ausführungen beschäftigten sich im einzelnen und an Beispielen mit dem von Ihnen einer späteren Behandlung vorbehaltenen „Gebiet der Kosten- und Preisbildung des Verkehrs, insbesondere des Tarifwesens“ (und zwar mit einem beschränkten Ausschnitt hieraus), erheben jedoch in einer Schlußbetrachtung grundsätzliche Forderungen allgemein gültiger Art, die ich auch heute noch durchaus aufrecht erhalte.

Bei den jetzigen Zeitumständen möchte ich davon absehen, die Anwendung der von mir damals erhobenen Forderungen auf die im Reich z. Zt. gültigen Tarife und Dienstvorschriften weiter zu verfolgen, da alle derartigen Arbeiten kriegsbedingt zurückgestellt werden müssen. Vielleicht ist es auch richtig, wenn vorerst eine Klärung der schwankenden Begriffe von verkehrswissenschaftlicher Seite her erfolgt. Meines Erachtens muß gerade für das Gebiet des Eisenbahn-Tarifwesens, das für Verkehrsträger und für Verfrachter täglich von praktischer Bedeutung ist, die Forderung nach klarer und einheitlicher begrifflicher Ausdrucksweise auch heute erneut und verstärkt erhoben werden, auch wenn die Durchführung vielleicht einer späteren Zeit wird vorbehalten werden müssen.“

Herr Professor Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln/Oberhausen, zur Zeit Kevelaer, nimmt zu den Kritiken und Anregungen abschließend wie folgt Stellung:

Es ist nicht meine Absicht, zu den der Schriftleitung wie mir zugegangenen Stellungnahmen zu meiner Abhandlung „Grundbegriffe des Verkehrs“ eine punktweise Antikritik zu liefern. Unbeschadet daß ich persönlich einigen der Gegenvorschläge mich aus Gründen, die meinen seinerzeitigen Ausführungen zu entnehmen sind, nicht anzuschließen vermag, werden alle kritischen Äußerungen für eine endgültige verkehrswissenschaftliche Begriffsfestlegung eine dankenswerte Vorarbeit darstellen und sorgfältige Berücksichtigung verdienen. Ich beschränke mich hier im Sinn der Zielsetzung meiner Abhandlung darauf, die Stellungnahmen in positivem Sinn zusammenzufassen und für die Weiterverfolgung der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung einige weitere Gesichtspunkte herauszustellen und Anregungen zu geben. Diese Aufgabe wird mir erleichtert durch die einhellige bejahende Aufnahme, die meine Anregung zur Schaffung einer allgemein anerkannten verkehrswissenschaftlichen Terminologie in weiten Kreisen der Verkehrswissenschaft und Verkehrspraxis gefunden hat. Dabei gedenke ich mit besonderem Dank der mir zuteil gewordenen Zustimmung der maßgeblichen Förderer verkehrswissenschaftlicher Begriffsbildung, der Professoren Dr.-Ing. Blum und Pirath, von denen letzterer in seinem Aufsatz „Begriffsbildung im Verkehrswesen“ insbesondere hinsichtlich der Ausgangspunkte und der zu befolgenden Methodik wertvolle Hinweise gibt.

Die in der gegenwärtigen schweren Zeit besonders hoch zu wertende Interessennahme an der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung beweist, daß es sich um eine wichtige Aufgabe für Wissenschaft wie Praxis des Verkehrs handelt, von deren Lösung wir größere Klarheit und Genauigkeit der Denkgebilde und damit zugleich Vermeidung von Mißverständnissen und überflüssigem Arbeitsaufwand zu erwarten haben. Darüber hinaus sind klare Begriffe im Verkehrswesen, wie die Ausführungen der Herren Böttger und Wehrspan über die Einordnung der „Kleinbahnen“ in den allgemeinen oder örtlichen Verkehr belegen, auch für die praktische Verkehrspolitik von Wichtigkeit.

Zufolge den Stellungnahmen wird über die in meiner Abhandlung behandelten Begriffe hinaus eine Erstreckung der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung befürwortet auf

1. weitere Verkehrsformen, insbesondere die „geometrischen“ Formen des Verkehrs (Anregungen der Herren Merkert und Pirath),
2. Maßnahmen der staatlichen und betrieblichen Verkehrspolitik (Anregungen des Herrn Wehrspan),
3. Verkehrsstatistik (Anregungen der Herren Pirath und Wehrspan),
4. Verkehrskosten, -Finanzen, -Preise (Anregungen der Herren Böttger, Merkert, Pirath, Steuernagel, Winter),
5. technische Verkehrselemente (Anregungen des Herrn Neesen).

Beachtlich ist die nachdrückliche Befürwortung der Begriffsbildung für das Gebiet der Verkehrskosten, -Finanzen, -Tarife, das ich auch meinerseits neben den „Grundbegriffen“ als am stärksten eine Begriffsfestlegung fordernd bezeichnet hatte.

Zu der Anregung des Herrn Neesen auf Einbeziehung weiterer technischer Komplexe in die Begriffsbildung ist zu bemerken, daß es sich, den von ihm genannten Beispielen zufolge, hierbei vorzugsweise um die Aufstellung bestimmter Formeln handelt. Ich betrachte dies als eine besondere Aufgabe, die zweckmäßig den Fachvertretern der Verkehrstechnik allein vorbehalten bleibt und für sich gelöst wird, während die Begriffsbildung für die unter 1—4 genannten Gebiete eine zusammenhängende Aufgabe für Verkehrswirte darstellt.

Hierbei wird allerdings das Gebiet der Kosten, Finanzen und Tarife größere Schwierigkeiten bieten als die Bereiche der Punkte 1—3, da auf jenem einmal wesent-

liche Widersprüche in der Verwendung gewisser Begriffe bestehen und manche Begriffe sich sozusagen ohne Berücksichtigung ihrer Umwelt eingebürgert haben, und da man ein andermal nicht ohne eine gemeinsame Sehensweise (um nicht zu sagen: Theorie) der Kosten auskommt, um sich auf bestimmte Begriffe einigen zu können. Auch werden zu den Tariffragen spezielle Sachverständige dieses Gebietes heranzuziehen sein, zu welchem Schluß insbesondere die sehr beachtlichen, mir seinerseits jedoch leider entgangenen Ausführungen des Herrn Winter im Allgemeinen Tarif-Anzeiger, 1937, hindeuten dürften. Daher möchte ich der Erwägung anheimstellen, zunächst die Begriffsbildung auf den Gebieten 1—3 zum Abschluß zu bringen und erst dann diejenige auf dem Gebiet der Kosten, Finanzen und Tarife in Angriff zu nehmen. Ungeachtet der Entscheidung dieser Frage bin ich im Rahmen meiner Arbeitsmöglichkeiten bereit, im Auftrage des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates oder eines von ihm eingesetzten Ausschusses für den Bereich der Kosten, Finanzen und Tarife des Verkehrs eine ähnliche Vorarbeit zu leisten, wie für das Gebiet der Grundbegriffe des Verkehrs bereits geschehen.

Wie weit man in der Zahl der festzulegenden Begriffe gehen soll, bleibt subjektivem Ermessen unterworfen. Es läßt sich nur die Forderung stellen, das Notwendige zu tun und Überflüssiges zu unterlassen. Der Nutzen der Terminologie sinkt mit ihrer Ausdehnung, da dann einerseits auch weniger gebrauchte Begriffe festgelegt, andererseits die sprachlichen Fesseln vermehrt werden. Wenn vielleicht auch bei einigen der von Herrn Wehrspan angeregten Begriffe die Dringlichkeit einer Festlegung zweifelhaft sein kann, so glaube ich doch, daß im wesentlichen bei der Gesamtheit der hier gegebenen Anregungen die Grenze des Zweckmäßigen gewahrt ist.

Wie der Umfang der in die Festlegung einzubeziehenden Begriffe ist auch Erstreckung und Benennung des einzelnen Begriffes im allgemeinen eine Zweckmäßigkeitsfrage, mithin von subjektiven Erwägungen abhängig. Immerhin lassen sich für die Begriffsbildung einige Grundregeln aufstellen. Zu diesen rechne ich folgende Forderungen: 1. In einen Begriff dürfen nicht mehr Erscheinungen gefaßt werden, als mit dem Wortsinne einigermaßen verträglich ist. 2. Wenn zwei einander ausschließende Begriffe ein Gesamtgebiet erfassen und aufteilen sollen, so dürfen keine nicht unterbringbaren „Resterscheinungen“ übrig bleiben. Wenn ich diese beiden Regeln auf die Erscheinungen anwende, für die ich die Bezeichnungen Eigenverkehr — Andernverkehr vorschlug, so ergibt sich, daß es nicht möglich ist, diese Erscheinungen mit den geläufigen Begriffen Werksverkehr — gewerbsmäßiger Verkehr voll zu erfassen. Mag man trotz des von mir geäußerten Bedenkens so weit gehen, unter Werksverkehr auch den mit eigenen Verkehrsmitteln durchgeführten Verkehr solcher Unternehmen zu fassen, die selbst über kein „Werk“ verfügen, wie Groß- oder Kleinhandelsfirmen, so ist es doch unmöglich, den Verkehr von Privatpersonen mit privaten Personenkraftwagen oder den Verkehr mit behördlichen Personenkraftwagen als Werkverkehr zu bezeichnen. Ebenso ist es nicht angängig, solchen Verkehr für andere als gewerbsmäßig zu bezeichnen, der nicht als Gewerbe ausgeübt wird, wie etwa den Verkehr der Reichspost. Wohlgemerkt: Ich wende mich nicht gegen eine Verwendung der Begriffe „Werksverkehr“ und „gewerbsmäßiger Verkehr“ dort, wo sie vertretbar sind. Nur halte ich sie nicht für geeignet, die Gesamtheit der hier in Frage stehenden Verkehrsformen zu bezeichnen, für die ich die Benennungen Eigenverkehr und Andernverkehr vorgeschlagen habe. Für Eigenverkehr haben die vorliegenden Stellungnahmen keinen Gegenvorschlag ergeben; statt Andernverkehr schlägt Herr Steuernagel Gemeinverkehr vor. Ich bin bereit, diesem Vorschlag zuzustimmen, wenn er auch von anderer Seite als zweckmäßig betrachtet wird. Vielleicht ist mit der Antithese Eigenverkehr — Gemeinverkehr eine plastischere Vorstellung der hier gedachten Verkehrsformen zu erzielen.

Mit Recht gedenken die Herren Böttger und Wehrspan solcher Erscheinungen, die als Übergangerscheinungen in die gegebenen Gliederungen und Definitionen nicht voll passen. So weist Herr Böttger auf die Möglichkeit der Ausstattung von Drahtbahnen (Oberleitungsomnibussen) auch mit Batteriestrom hin, womit ein Amphibium zwischen spurgebundenem und spurfreiem oder — in der von Herrn Wehrspan mit gutem Grund vertretenen Ausdrucksweise — zwischen zwangsgeführtem und zwangsfreiem Verkehrsmittel entsteht. Solcher Übergangerscheinungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gibt es mehrere, so die mit auf Schienen wie auf Straßen gangbaren Achsen ausgestatteten Fahrzeuge oder die sowohl auf dem Wasser wie an Land verwendbaren Kraftfahrzeuge. Solche bisher mehr den Militärfachmann als den Verkehrswirt interessierenden und andere Übergangerscheinungen überschneiden zwar die üblichen Einteilungen der Verkehrsmittel, sind aber nicht imstande, deren Folgerichtigkeit und Zweckmäßigkeit in Frage zu stellen.

Herr Wehrspan gedenkt des Falles, daß eine Werksbahn auf ihren Strecken Reichsbahnwagen befördert, und rechnet diesen Fall mit Recht trotz der Verwendung fremder Betriebsmittel zum Eigenverkehr (Werkverkehr). Es liegt hier eine gleichzeitige Verwendung eigener (Weg und Triebkraft) und fremder (Fahrzeuge) Verkehrselemente vor. Für die Einordnung wird man dabei den Einsatz der Triebkraft als entscheidend ansehen. Würde die Beförderung auf dem Werksbahnnetz durch Reichsbahnlokomotiven erfolgen, so wäre Andernverkehr (= Gemeinverkehr) anzunehmen. Übrigens findet die von mir als für den Eigenverkehr kennzeichnend angegebene Befriedigung des eigenen Verkehrsbedarfes mit eigenen Verkehrsmitteln auch noch insofern eine Erweiterung, als ohne Bemannung angemietete Fahrzeuge den eigenen gleichzustellen sind. Mietet eine Privatperson ein Privatauto ohne Fahrer oder ein Werk ein Schiff ohne Bemannung oder einen Lastkraftwagen ohne Fahrer, so bleibt der Charakter des Eigenverkehrs gewahrt. Wird aber eine Bedienung mit angemietet, so betreibt der Vermieter dadurch Andernverkehr (= Gemeinverkehr), liegt dieser mithin vor.

Es dürfte sich nicht empfehlen, durch solche kasuistische Erwägungen die Begriffsdefinitionen zu belasten. Man mag erläuternd auf die zweckmäßige Einordnung komplizierterer Fälle hinweisen, sollte sich aber von der Aufstellung möglichst einfacher, das Wesentliche erfassender Begriffsbeschreibungen nicht abhalten lassen.

Hinsichtlich der von den Herren Böttger und Kittel betonten Zweckmäßigkeit, bei der verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung auch die vorliegenden Rechtsbegriffe heranzuziehen und möglichste Übereinstimmung anzustreben, besteht Einigkeit. Das von Herrn Böttger angeführte Beispiel zeigt allerdings zugleich die Schwierigkeiten, die sich aus einer auch auf dem Rechtsgebiet verschiedentlich vorliegenden Uneinheitlichkeit der Begriffe ergeben. Auf die teilweise verschieden gelagerten Bedürfnisse der Begriffsbildung auf dem Wirtschafts- und dem Rechtsgebiet wies ich bereits in meiner Abhandlung hin. Jedenfalls sollte grundsätzlich, soweit nicht überzuordnende Interessen größerer Klarheit es verbieten, die verkehrswissenschaftliche Begriffsbildung nach Möglichkeit den bereits vorliegenden Rechtsbegriffen Rechnung tragen, während umgekehrt der Wunsch berechtigt erscheint, daß die Rechtsbildung nach erfolgter Festlegung der verkehrswissenschaftlichen Begriffe ihrerseits auf diese Rücksicht nimmt.

Was zum Schluß die Frage der zur Erreichung einer verkehrswissenschaftlichen Begriffsfestlegung weiter einzuschlagenden Schritte betrifft, so darf ich mir die Anregung von Herrn Pirath zu eigen machen und den Wunsch äußern, der Herr Vorsitzende des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium möge einen kleinen, vielleicht 5- oder 7-köpfigen Ausschuß von an dieser Aufgabe interessierten Wissenschaftlern und Fachmännern der Verkehrsverwaltung und Verkehrspraxis einsetzen mit dem Auftrag, zu gegebener Zeit eine verkehrswissenschaftliche Terminologie

aufzustellen. Die Berufung eines Ausschusses hat gegenüber der Betreuung einer Einzelperson m. E. den Vorteil, daß eine Mehrzahl von Fachmännern doch mehr sieht, d. h. mit zu berücksichtigende Einzelpunkte wahrnimmt, als dies ein einzelner kann — die vorstehenden Stellungnahmen betrachte ich als einen Beleg hierfür — und ihr Urteil ein größeres Gewicht hat. Durch Veröffentlichung der Arbeitsergebnisse des Ausschusses, die vielleicht vorher noch den maßgeblichen Stellen des Reichsverkehrsministeriums, den Reichsverkehrsgruppen und der Reichswirtschaftskammer zur Stellungnahme zugeleitet werden, würde wohl das Nötige getan sein, um zu einer möglichst einheitlichen Begriffsanwendung im deutschen Verkehrswesen zu gelangen.

Der Begriff des Verkehrsträgers erläutert am Beispiel des Güterkraftverkehrs.

Von Dr. Walter Linden, Berlin.

I.

„Mit Worten läßt sich trefflich streiten“ — es wird aber stets ein leeres Geplänkel bleiben, wenn sich nicht mit den gebrauchten Worten ganz klare Begriffsvorstellungen verbinden. Die meisten Erörterungen würden sehr rasch zu einer Klärung führen, wenn sich die Beteiligten darüber einig wären, welche Begriffe ihnen bei der gewählten Ausdrucksweise vorschweben. Eine Diskussion ist überhaupt nur dann sinnvoll, wenn der Meinungsstreit nicht um Worte, sondern um klare Begriffe¹ geht. Aber auch die Begriffsvorstellungen sind oft so vage, daß es nicht selten unmöglich ist, einer sachlichen Erörterung in dieser Beziehung eine einwandfreie Grundlage zu geben.

Im Verkehrswesen hat die Wissenschaft gerade insoweit noch manche Aufgabe zu lösen. So jung dieser Zweig der Wirtschaftswissenschaften noch ist, in dem immer wieder Neuheiten in technischer Beziehung und in der wirtschaftlichen Betätigung auftreten, so zeigen sich doch in mancherlei Hinsicht bereits gewisse Erstarrungserscheinungen, denen man rechtzeitig begegnen muß, um eine unheilvolle Begriffsverwirrung zu vermeiden. Das auffallendste Beispiel dafür, wie ein an sich landläufig klarer und auch wissenschaftlich eindeutig geklärter Begriff Gefahr laufen kann, falsch angewandt zu werden, ist der Verkehr schlechthin.

„Verkehr“ ist allgemein gesehen die Gesamtheit der gegenseitigen Beziehungen der Menschen zueinander, auch der Austausch wirtschaftlicher Leistungen und Güter überhaupt, sodaß darunter auch der Marktverkehr, das Börsenwesen, der Geldumlauf usw. fallen. Im besonderen aber ist mit Verkehr die Fortbewegung von Personen und Gütern, und die Übermittlung von Nachrichten unter Benutzung der Verkehrsmittel und -wege gemeint. In diesem Sinne gibt es Verkehr auf der Schiene, auf der Straße, auf den Wasserwegen und in der Luft, und in diesem Sinne unterscheiden wir auch Personenverkehr, Güterverkehr, Paketverkehr, Briefverkehr, Fernsprechkverkehr, Funkverkehr usw.

Unterhält man sich nun beispielsweise mit einem Eisenbahner über Verkehrsfragen, dann tut man gut daran, sich zunächst mit ihm darüber zu einigen, was unter Verkehr verstanden sein soll. Er wird nämlich seiner beruflichen Schulung gemäß dazu neigen, bei den Aufgaben, die der Eisenbahn als Verkehrsträger zufallen (nämlich Fortbewegung von Personen und Gütern auf der Schiene), zwischen „Verkehr“ und „Betrieb“ zu unterscheiden. Verkehrsdienst und Betriebsdienst werden scharf voneinander getrennt: Zu dem einen gehören der Abschluß der Beförderungsverträge, also die Beförderungs-

¹ Die sehr interessante Arbeit von Napp-Zinn „Grundbegriffe des Verkehrs“ (Z. d. V. 18. Jahrgang Heft 4) ist mir leider erst zur Kenntnis gekommen, als dieser Aufsatz bereits zum Druck gegeben war.

bedingungen und -preise, d. h. die Tarifbildung, das Abfertigungsverfahren, somit die Vorbereitung, der Abschluß und die völlige Abwicklung des Beförderungsvertrages, das Kosten- und Abrechnungswesen, sowie die Einnahmekontrolle, hierzu gehören aber auch der Beförderungs- und der Güterwagendienst. Der „Betrieb“ aber umfaßt die Beförderung der Personen und Güter auf dem Schienenwege an sich, d. h. die eigentliche Ortsveränderung der zu befördernden Personen oder Sachen. Gerade das also, was man im normalen Sprachgebrauch und auch in der wissenschaftlichen Definition als „Verkehr“ anzusehen gewohnt ist, bezeichnet der Eisenbahner als „Betrieb“, und alle die Maßnahmen, Einrichtungen und Beziehungen, die das Verhältnis zum Auftraggeber betreffen, ohne die es zu einer Durchführung der Personen- oder Gütertransporte nicht kommen würde, sind für ihn „Verkehr“. Die unterschiedliche Einstellung zu dem Begriff „Verkehr“ erklärt sich ohne weiteres daraus, ob man die Gesamtheit der Verkehrstreibender seine tägliche Arbeit einteilt in die Vorbereitung der Beförderungen und die Durchführung der Transporte, wovon eben das eine für den Eisenbahner der „Verkehr“, das andere aber „Betrieb“ ist.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß die Verkehrswissenschaft darauf bedacht sein muß, die von dieser Seite drohende Begriffsverwirrung unter allen Umständen zu verhüten, und es wäre sehr erwünscht, wenn das Amtsdeutsch der Eisenbahn trotz der langjährigen Gewohnheit sich von dieser gewiß nicht glücklichen Unterscheidung freimachen würde.

Wie es mit dem Begriff des Verkehrs schlechthin steht, so geht es uns auch mit zahlreichen anderen Ausdrücken im Verkehrsleben, wenn auch die Unterschiede in den Vorstellungen nicht immer ganz so kraß sind. Unklar ist vor allen Dingen auch der Begriff „Verkehrsträger“. Dieses Wort wird seit einigen Jahren immer häufiger gebraucht, und auch hier ist die Feststellung zu treffen, daß der Begriff recht unterschiedlich angewandt wird. Ich bin davon überzeugt, daß man meist keine befriedigende Antwort erhalten wird, wenn man den, der den Ausdruck in Wort oder Schrift gebraucht, danach fragt, was er denn überhaupt unter einem Verkehrsträger verstehe. Ich selbst habe mehrfach in Vorträgen und schriftlichen Veröffentlichungen davon gesprochen, daß der Lastkraftwagen im Fernverkehr zum Verkehrsträger geworden sei, und halte es daher für angebracht und zweckmäßig, diesen Begriff näher zu umreißen. Gerade die Entwicklung des Güterkraftverkehrs und die Zusammenfassung des Fernverkehrsgewerbes in einem eigenen Reichsverband als einer Körperschaft öffentlichen Rechts geben für die hierfür anzustellenden Überlegungen eine gute Grundlage ab.

II.

Bei der Klärung bestimmter Begriffe versucht man sich zweckmäßigerweise nicht zuerst in langatmigen Definitionen, die von vornherein allen möglichen Überlegungen Rechnung tragen sollen, sondern es erscheint mir richtiger, zunächst auf den einfachen Sprachgebrauch zurückzugehen. Auch läßt sich so am ehesten verhindern, daß die wissenschaftliche Definition eine Ungeheuerlichkeit wird, die mit dem normalen Sprachempfinden nicht mehr in Einklang steht.

Manche Begriffe werden jahrelang von Praktikern und Theoretikern angewandt, ohne daß eine eindeutige Vorstellung vom eigentlichen Sinn des Wortes besteht. So geht es auch mit dem Begriff des „Verkehrsträgers“. Im Sprachgebrauch der Fachleute kennen wir Begriffe wie privater Verkehr und öffentlicher Verkehr, regelmäßiger und unregelmäßiger Verkehr, Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr, Werkverkehr, Verkehrsmittel, Verkehrsträger, öffentlicher Verkehrsträger usw., und es handelt sich dabei um Ausdrücke, Worterfindungen oder gesetzestechnische Begriffe, hinter denen viel-