

Naa 96
- 19, 2/3 -
1944

II
Die

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

erscheint nach Maßgabe des vorliegenden Materials zwanglos in Heften, die möglichst zu einem Jahrgangsband von etwa 15—18 Bogen vereinigt werden.

Preis des Jahrgangsbandes RM 16.—.

Der Bezug kann durch jede Sortimentsbuchhandlung im In- und Auslande erfolgen.

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an:

Professor Dr. Dr. P. Berkenkopf
Institut für Verkehrswissenschaft,
Köln-Lindenthal, Geibelstraße 17.

Für unverlangt zugehende Manuskripte wird eine Verantwortung nicht übernommen. Zurücksendung erfolgt nur, wenn dies besonders gewünscht wird und das entsprechende Rückporto beigefügt ist. — Mangels anderweitiger Verabredung geht mit der Annahme des Manuskriptes und seiner Veröffentlichung durch den Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für alle Sprachen und Länder an den Verlag über, und zwar bis zum 31. Dezember desjenigen Kalenderjahres, das auf das Jahr des Erscheinens folgt. Es wird sonach vorausgesetzt, daß die Verfasser von Beiträgen und Buchbesprechungen den gleichen Gegenstand nicht anderenorts in gleicher oder ähnlicher Art, ausführlicher oder gekürzt behandeln. — Die Mitarbeiter erhalten von ihren Arbeiten bis 40 Sonderdrucke unberechnet, falls bei der Rücksendung der ersten Korrektur bestellt.

Alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu richten an

Springer-Verlag,
Berlin W 9, Linkstr. 22—24.

Fernsprecher: Sammel-Nr. 218211. — Drahtanschrift: Springerbuch. — Reichsbank-Giro-Konto: Deutsche Bank, Berlin, Depositenkasse C; Berliner Handels-Gesellschaft, Berlin W 8. Postscheckkonto für Beilagen und Sonderdrucke: Berlin Nr. 118935 Springer-Verlag.

Inhalt des Heftes 2/3

Abhandlungen:	Seite
Der „Deutsche Luftpool“. Von Professor Dr. Dr. h. c. Dr. E. h. Josef Hellauer, Frankfurt-Main	59
Begriffsbildung im Verkehrswesen. Von Prof. Dr.-Ing. C. Pirath, Stuttgart	62
Stellungnahme zur verkehrswissenschaftlichen Begriffsbildung. Von Prof. Dr. Dr. Berkenkopf und Prof. Dr. Napp-Zinn	66
Der Begriff des Verkehrsträgers erläutert am Beispiel des Güterkraftverkehrs. Von Dr. Walter Linden, Berlin	78
Verkehrszählungen und Verkehrsschätzungen auf Straßen. Von ord. Prof. Dr.-Ing. habil. Johannes Schlums, Technische Hochschule Berlin	90
Verkehr und Verkehrswissenschaft. Von Dipl.-Ing. Dr. pol. habil. Gábor von Veress	128
Literatur:	
Buchbesprechungen	144

Naa 96
- 19 -



ABHANDLUNGEN.

Der „Deutsche Luftpool“¹.

Von Professor Dr. Dr. h. c. Dr. E. h. Josef Hellauer, Frankfurt/Main.

Mit „Pool“, zu deutsch Pfuhl (Sumpf), hat man in der Wirtschaft im allgemeinen die Masse zu verstehen, zu der die Geschäftsergebnisse der Poolmitglieder zusammengeworfen werden, um von da aus auf sie in bestimmten Verhältnissen wieder aufgeteilt zu werden. Anders erklärt man auch, Pool sei ein Gewinnverteilungskartell. In der Versicherung werden in einem Pool die Risiken aus den Geschäften der Poolmitglieder zusammengeworfen und wieder zur Aufteilung gebracht, damit verbunden aber auch wieder die daraus fließenden Erträge oder Verluste. Der diesem Vorgang zugrunde liegende Vertrag wird „Poolvertrag“ genannt. Es ist in der Versicherungswissenschaft strittig, ob man in ihm einen Rückversicherungsvertrag oder einen Gesellschaftsvertrag zu erblicken hat. Herrmannsdorfer sieht in ihm den letzteren und zwar eine Unterart der Interessengemeinschaftsverträge². Er gibt aber zu, daß wirtschaftlich durch die Poolung, wenn kein Selbstbehalt bedungen ist, wie es in der Regel der Fall ist, dasselbe erzielt wird wie durch eine hundertprozentige Rückversicherung, und daß die Aufteilung der Gefahren auf die Poolmitglieder einer Retrozession, d. h. einer Weitergabe des rückversicherten Risikos gleichkommt³.

Wie sind nun die Verhältnisse beim „Deutschen Luftpool“?

Der „Deutsche Luftpool“ ist, wenn auch nicht rechtlich, der Nachfolger des „Luftpool von 1924“. Außer ihm gibt es in Deutschland keinen Luftpool. Er war Mitglied der im Jahre 1934 gegründeten „International Union of Aviation Insurers“, der I. U. A. I. oder, zu deutsch, der „Internationalen Vereinigung der Luftfahrt-Versicherer“, deren Sekretariat sich in London befindet. Die Aufgaben der I. U. A. I. bestehen nach dem vom deutschen Luftpool herausgegebenen „Handbuch für die Luftfahrt-Versicherung“ „in dem gegenseitigen Informationsaustausch, in der Zusammenarbeit beim Ausbau der Luftfahrt-Versicherung, in der Mitwirkung bei Schaffung internationaler Luftverkehrs- und Luftrechtsabkommen, wie überhaupt in der Wahrnehmung gemeinsamer Interessen der internationalen Luftfahrt-Versicherer gegenüber anderen internationalen Organisationen. Eine Prämientarifbindung besteht nicht“.

An der Spitze des „Abkommens des deutschen Luftpools“ (gültig ab 1. Januar 1940) steht der den Pool erklärende und rechtfertigende Satz: „Die Luftfahrtversicherung erfordert die Zusammenarbeit aller an ihr beteiligten in Deutschland arbeitenden Versicherungsunternehmen und die gemeinsame Tragung der hierbei übernommenen Risiken“. Und im Handbuch heißt es noch näher: „Der Zusammenschluß der . . . Gesellschaften in einen Pool ist begründet durch die trotz aller Fortschritte in der Technik und im Flugbetrieb nicht abzustreitende Schwere des Risikos im allgemeinen und die Katastrophengefahr im besonderen.“ Ferner wird gesagt: „Der

¹ Quellen: Drucksachen des Pools und Auskünfte.
² Herrmannsdorfer: Die Rechtsnatur des Poolsvertrages. Berlin 1924. S. 11.
³ Herrmannsdorfer a. a. O., S. 5 f.

1927 G 5169

Betrieb in Poolform hat den Vorzug einer starken Verteilung eines jeden Risikos auf viele kräftige Schultern und verbürgt dadurch dem Versicherungsnehmer eine unbedingte Sicherheit für die Erfüllung der von den einzelnen Poolgesellschaften übernommenen Verpflichtungen; denn diese haften für den von ihnen gezeichneten Anteil mit ihrem gesamten Kapital.“ Außerdem besteht die „Garantie aller mit dem D. L. P. in enger Verbindung stehenden Rückversicherer“.

Die Situation, die zur Gründung des Luftpools führte, war eine ähnliche, wie sie seinerzeit für die Valorenversicherung bestand. Auch für diese war das Risiko so groß, daß das Geschäft erst dann zur Entfaltung kommen konnte, als sich die maßgebenden Versicherungsgesellschaften zu Verbänden zusammenschlossen, die die von den einzelnen Gesellschaften gezeichneten Risiken gemeinsam trugen. Nur hafteten bei diesen Verbänden die Mitglieder ursprünglich solidarisch, eine Haftungsweise, die bei zwei der drei in Deutschland bestehenden Verbände prinzipiell noch heute besteht, während beim dritten Verband eine jede Gesellschaft nur für den von ihr gezeichneten Anteil an den Risiken bürgt. Das Letztere besteht nun auch beim D. L. P.

Die durch die zum D. L. P. zusammengeschlossenen Versicherungs-Gesellschaften betriebenen Geschäfte werden in drei Klassen unterschieden:

- Klasse A enthält die Luftfahrt-Kasko-Versicherungen,
- „ B „ „ Luftfahrt-Unfall-Versicherungen,
- „ C „ „ Luftfahrt-Haftpflicht-Versicherungen.

Bis zum Jahre 1931 wurde auch die „Luftgüter-Transport-Versicherung“ vom Pool betrieben; heute ist sie den Transport-Versicherern zum poolfreien Betriebe überlassen. Von den Versicherungsklassen des Pools wurde nur die Kasko-Versicherung als Transportversicherung von der Aufsicht durch das „Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung“ freigestellt.

Der Geschäftsbetrieb des Pools ist für die Klasse A einerseits und für die Klassen B und C andererseits zum Teil verschiedenartig. Jede Klasse arbeitet selbständig mit besonderer Abrechnung. Dementsprechend müssen die Gesellschaften auch nicht Mitglied für alle Klassen werden. Mit wenigen Ausnahmen gehören die Gesellschaften aber allen Klassen an. Im Jahre 1942 waren an der Klasse A 51, an den Klassen B und C 50 Gesellschaften beteiligt. Es sind mehr oder weniger sämtliche privaten großdeutschen Versicherungsgesellschaften mit einer Prämieinnahme von über 3 Millionen Reichsmark Mitglieder des Deutschen Luftpools.

Die Organe des Pools sind: 1. Die geschäftsführende Gesellschaft, 2. die Hauptversammlung, 3. die Ausschüsse.

„Die geschäftsführende Gesellschaft hat die laufenden Geschäfte des Deutschen Luftpools zu erledigen.“ Davon ist noch näher zu sprechen. Sie hat „Fragen von grundsätzlicher Bedeutung den zuständigen Ausschüssen zur Begutachtung und eventuellen Entscheidung vorzulegen“, und sie hat „die Vorsitz der beiden Ausschüsse über alle wichtigen Vorgänge auf dem laufenden zu halten“. Spätestens zur Hauptversammlung hat sie alljährlich „einen Rechenschaftsbericht abzulegen“. Geschäftsführende Gesellschaft ist zur Zeit die „Allianz, Versicherungs-Aktien-Gesellschaft“ in Berlin.

Die ordentliche Hauptversammlung, die jährlich einmal zusammentritt, „nimmt von der Geschäftsführung den Rechenschaftsbericht entgegen und beschließt über die Entlastung“ derselben. Auf Anfordern von mindestens $\frac{1}{4}$ der Stimmenzahl innerhalb einer Poolklasse oder einer der beiden Ausschüsse muß eine außerordentliche Hauptversammlung anberaumt werden.

Die Ausschüsse endlich haben die Aufgabe, „die Beratung und die Beschlußfassung in wichtigen Angelegenheiten des Pools gemeinsam mit der Geschäftsführung“

vorzunehmen. Es besteht je ein Ausschuß für die Klasse A und für die Klassen B und C zusammen. Sie werden von der ordentlichen Hauptversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit gewählt. Der Vorsitz der D. L. P. wird von den beiden Ausschüssen in gemeinsamer Sitzung gewählt.

Was den Geschäftsbetrieb des Pools anbelangt, so geschieht derselbe in folgender Weise. Das einzelne Versicherungsgeschäft wird von der Poolgesellschaft, die es zum Abschluß bringt, allein gezeichnet. Diese Gesellschaft, die „einbringende“, ist „den Versicherten sowie sonstigen Dritten gegenüber... für die von ihr übernommenen Risiken allein berechtigt und verpflichtet“. Eine Mitversicherung sämtlicher Poolgesellschaften den Versicherungsnehmern gegenüber besteht sohin nicht. Auch der Pool als solcher haftet nicht den Versicherungsnehmern. Die einbringende Gesellschaft aber hat die Verpflichtung, die gezeichneten Luftfahrtversicherungen dem Pool zuzuführen, womit praktisch eine 100 prozentige Rückversicherung beim Pool erfolgt. Diese Einbringung beim Pool „erfolgt zu Original-Bruttoprämien“, die somit dem Pool zufließen, von denen aber, wie das im Rückversicherungsgeschäft in solchen Fällen üblich ist, eine Einbringungsprovision abgezogen wird, die der einbringenden Gesellschaft als Entschädigung für ihren Geschäftsbetrieb zusteht. Die dem Pool zugeführten Versicherungsgeschäfte werden dann von diesem „zur schlüsselmäßigen Aufteilung des Risikos“ auf die Poolgesellschaften gebracht. Diese erfolgt nach den Quoten, die von den einzelnen Gesellschaften bei ihrem Anschluß an den Pool gezeichnet worden sind, und mindestens $\frac{1}{2}\%$ betragen müssen. In dieser Aufteilung des Risikos durch den Pool ist die früher erwähnte Retrozession zu erblicken, oder, anders ausgedrückt, die Herbeiführung einer Mitversicherung der Poolmitglieder in Rückversicherung gegenüber dem Pool oder, wenn man die Geschäftsführung desselben nur als Vermittlungsstelle ansehen will, gegenüber der einbringenden Gesellschaft. Die Poolgesellschaften haften dem Pool gegenüber grundsätzlich nur gemäß ihren Quoten. Kommt aber eine Gesellschaft ihren Zahlungsverbindlichkeiten nicht nach, so „beschließen die zuständigen Ausschüsse darüber, ob der Anteil dieser Poolgesellschaft auf die übrigen Poolgesellschaften im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten umgelegt werden soll“.

Rückversicherungen, die über den Pool hinausgreifen, können überdies in verschiedener Weise stattfinden. Jede einzelne Poolgesellschaft kann für ihren Anteil Rückversicherung nehmen. Vor allem kann aber die geschäftsführende Gesellschaft Rückversicherungsverträge außerhalb des Pools schließen. So ist sie „berechtigt, auch innerhalb der Poolmaxima“, von denen gleich zu sprechen sein wird, „Rückversicherungen für gemeinschaftliche Rechnung aller Poolgesellschaften vorzunehmen, sofern ihr dies nach freiem Ermessen zweckmäßig erscheint, und zwar sowohl im Wege der Quoten — wie der Exzedenten-Rückversicherung“. Sie ist auch „berechtigt, mit ausländischen Versicherungsgesellschaften und Versicherungspools Verträge über die Rückdeckung ihres Luftfahrtgeschäftes beim deutschen Luftpool abzuschließen“. Ferner kann sie „mit außerhalb des Pools stehenden Versicherungsgesellschaften Abkommen schließen, durch die diesen die Rückdeckung ihrer inländischen Luftfahrtversicherungen beim Deutschen Luftpool... ermöglicht wird“. Bedingung ist nur, daß diese Gesellschaften die Prämien und Bedingungen des D. L. P. innehalten. — Die zuerst erwähnten Rückversicherungen sind geeignet, die Sicherheit, die der Luftpool bietet, weiterhin zu erhöhen.

Zu Rückversicherungen außerhalb des Pools bietet u. a. Veranlassung, daß für die drei Klassen des Pools Höchstversicherungssummen in dem „Abkommen“ aufgestellt

sind, die nur überschritten werden dürfen, wenn vor Abschluß die Genehmigung der geschäftsführenden Gesellschaft eingeholt wird. Für die Klasse A (Kasko) ist beispielsweise das Maximum 1,5 Millionen Reichsmark pro Luftfahrzeug.

Was die Behandlung der Versicherungsabschlüsse anbelangt, so hat in der Klasse A die einbringende Gesellschaft die Versicherungsanträge und Veränderungsanzeigen unverzüglich nach Eingang an die Geschäftsführung weiterzuleiten, die die Versicherungen bearbeitet und die Versicherungsscheine und Nachträge entwirft. Diese werden dann der einbringenden Poolgesellschaft zur Ausfertigung übermittelt. Bei den Klassen B und C erfolgt dagegen die Bearbeitung und die Ausfertigung der Versicherungsscheine und Nachträge selbständig durch die einbringende Gesellschaft.

Auch die Behandlung der Schäden ist bei Klasse A und bei den Klassen B und C verschieden. Bei Klasse A werden die Schäden von der Geschäftsführung bearbeitet, bei den Klassen B und C von der Poolgesellschaft, die die Versicherung abgeschlossen hat, selbst. Die Auszahlung der Schäden hat aber in beiden Fällen die einbringende Gesellschaft zu leisten. Sie gibt dann monatlich an die Geschäftsführung Aufgabe über die Auszahlung der Schadensbeträge sowie über die festgesetzten Schadensreserven.

Die Unkosten, die der geschäftsführenden Gesellschaft aus der Bearbeitung des Geschäfts erwachsen, werden in den einzelnen Klassen auf die Poolgesellschaften entsprechend ihren Beteiligungsquoten umgelegt.

Vierteljährlich gibt die Geschäftsführung jeder Poolgesellschaft „eine zahlenmäßige Gesamtaufstellung aller von den Poolgesellschaften aufgegebenen Prämien, Provisionen, Schadenzahlungen, Schadenreserven sowie der der Geschäftsführung zustehenden Unkostenvergütung“. „Eine Einzelaufrechnung und ein Saldenausgleich zwischen der Geschäftsführung und den Poolgesellschaften erfolgt nur einmal jährlich.“ Hier wirkt sich die Poolung aller Prämien, Unkosten und Schäden aus, indem diese unter Absetzung der von der Geschäftsführung für gemeinschaftliche Rechnung genommenen Rückversicherungen auf die Poolgesellschaften nach Maßgabe ihrer Quoten umgelegt werden.

Der Pool besorgt aber nicht nur die Verteilung des Risikos sowie der Geschäftseinnahmen und -ausgaben, er regelt auch das Geschäft. In § 6 des „Abkommens“ werden die Poolgesellschaften verpflichtet, das „Luftfahrtgeschäft nur unter Innehaltung der im Handbuch für die Luftfahrtversicherung festgesetzten Bearbeitungsvorschriften, Prämien und Bedingungen zu zeichnen“. Ausgenommen hiervon ist die Klasse A insofern, als für diese die Prämien und Bedingungen von der Geschäftsführung von Fall zu Fall festgesetzt werden. Abweichungen von den in dem „Handbuch“ festgesetzten Tarifprämien und Bedingungen sind nur mit Genehmigung der Geschäftsführung zulässig.

Begriffsbildung im Verkehrswesen.

Von Prof. Dr.-Ing. C. Pirath, Stuttgart.

In Heft 4 des 18. Jahrganges dieser Zeitschrift hat A. F. Napp-Zinn¹ allgemein und in spezieller Form zur Lage der Begriffsbildung im Verkehr Stellung genommen und in besonders klarer und tiefgründiger Gedankenarbeit die Notwendigkeit, zu einer Synthese der im Verkehrswesen herrschenden Begriffe zu gelangen, dargelegt. Am

¹ A. F. Napp-Zinn: „Grundbegriffe des Verkehrs“. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 18. Jahrgang, Heft 4, Berlin 1943.

Schluß seiner Untersuchungen formuliert er drei Fragen materiellen und formellen Inhalts, zu denen andere Fachvertreter des Verkehrs im Sinne seiner Ausführungen sich äußern möchten. Ich komme dieser Aufforderung um so bereitwilliger nach, als ich davon überzeugt bin, daß hier ein Gebiet der Verkehrswissenschaft gefördert werden soll, das nicht allein die Fachleute des Verkehrs, sondern auch die Allgemeinheit, und hier speziell die Verkehrsinteressenten, zu denen sich schließlich jeder rechnen kann, angeht. Es liegt im Wesen der Verkehrswissenschaft, daß sie sich nicht, wie beispielsweise die medizinische Wissenschaft, die Naturwissenschaften und die technischen Wissenschaften, in ihrer Begriffsbildung in erster Linie an die eigenen Fachkreise zu wenden hat, sondern besonders weitgehend in ihren Grundbegriffen von der breiten Öffentlichkeit verstanden werden muß, für die der Verkehr in unmittelbarer Berührung arbeitet. Hierin liegt besonders in bezug auf die Begriffsbildung Verpflichtung zur Rücksichtnahme, aber auch die Schwierigkeit des Beginnens zugleich.

Was zunächst die erste Frage nach der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des von Napp-Zinn angeregten Bemühens um eine einheitliche Begriffsbildung im Verkehr anbelangt, so hat er über seine allgemeine Begründung hierzu hinaus in der Tat durch die spezielle Behandlung zahlreicher Grundbegriffe die Lücken aufgezeigt, die noch zu schließen sind. Er hat sich dabei von jeglicher, stets abträglichen Begriffsakrobatik ferngehalten. Der von ihm gegebene Einblick in die noch herrschende Uneinheitlichkeit der Begriffsbildung sollte an sich genügen, um die Frage 1 zu bejahen.

Es empfiehlt sich aber vielleicht, an dieser Stelle noch auf einen Gesichtspunkt hinzuweisen, der den Zustand selbst, so wenig befriedigend er ist, als natürlich und man möchte sagen eigengesetzlich für die Verkehrswissenschaft, erscheinen läßt. Die Verkehrswissenschaft ist eine Grenz- oder Rahmenwissenschaft zwischen Volkswirtschaft, Technik, Recht und Geographie, mit ihren entsprechenden Teilgebieten: Verkehrswirtschaft, Verkehrstechnik, Verkehrsrecht und Verkehrsgeographie. Daß sich hierbei die Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik besonders stark berühren und überschneiden, ist vor allem auf die für den Verkehr einzigartige Tatsache zurückzuführen, daß Produktion und Absatz der Verkehrsleistungen, also der Erzeugnisse des Verkehrs, einen untrennbaren Vorgang darstellen, der zeitlich und räumlich stets zusammenliegt, während bei sonstigen Wirtschaftszweigen Produktion und Absatz mehr oder weniger in zeitlicher und räumlicher Trennung zueinander stehen. Die Sphären der vier großen Wissenschaftsgebiete überstrahlen oder unterbauen die Verkehrswissenschaft und suchen in ihr einen harmonischen Zusammenklang.

Die Bemühungen, diese Harmonie in gegenseitiger Zusammenarbeit der beteiligten Disziplinen zu schaffen, sind noch verhältnismäßig jung. Sie erhielten ihren stärksten Anstoß vor ungefähr 15 Jahren, als auf den von Reichsverkehrsminister Dr. Dörmüller eingerichteten Studienkonferenzen zwischen den Fachvertretern der Wissenschaft und der Praxis des Verkehrs ein gemeinschaftlicher Gedankenaustausch in Vorträgen und Diskussionen ermöglicht wurde. Es wird wohl damals den meisten Teilnehmern dieser Tagungen zum Bewußtsein gekommen sein, daß noch vielfach die Vertreter der einzelnen, die Verkehrswissenschaft als Dachwissenschaft stützenden Disziplinen in ihrer eigenen Sprache redeten und manche Zweifel in der Bedeutung der Begriffe aufkamen. Die Studienkonferenzen deckten diese Ungleichheiten in stärkerem Maße auf als es im Nebeneinander des Schrifttums bemerkbar wurde. Mit der Erkenntnis der Tatsache eines vorhandenen Aneinandervorbeiredens entstand aber auch der Wille zur Bereinigung. Vieles ist inzwischen in dieser Beziehung in Wort und Schrift geschehen und verbessert worden, aber eine allgemeine Nachprüfung der Wesensgleichheit und Unterschiede in den Begriffen nach Inhalt und Form in der Verkehrswissenschaft ist trotzdem von besonderem Wert und notwendig, vor allem für den Überlagerungsbereich