

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-Zinn<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> 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 Beginns 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

zwischen Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik. Ihn hat daher mit Recht N a p p - Z i n n zunächst und in erster Linie zum Gegenstand seiner Betrachtungen in dem erwähnten Artikel gemacht.

Es ist weiter zu berücksichtigen, daß die Allgemeinheit sich infolge der ständigen Berührung mit dem Verkehr selbst mehr oder weniger an der Begriffsbildung beteiligt, so daß die Lage noch verwickelter und die Uneinheitlichkeit noch verstärkt wurde. Besonders mit der Motorisierung des Straßenverkehrs entstanden neue Wortbildungen und Modifikationen zu bereits vorhandenen Begriffen des Verkehrs, die einer Vereinheitlichung bedürfen.

Wie sehr der Charakter der Grenzwissenschaft, mit dem die Verkehrswissenschaft belastet ist, die Begriffsbildung erschwert, weil diese je nach der Vorbildung oder dem Standpunkt der Vertreter der Einzelwissenschaftsbereiche verschieden ist, möge an einigen Beispielen erläutert werden. Bereits bei dem Wort „Verkehr“ tritt dies deutlich in Erscheinung. Der Vertreter der Volkswirtschaft, als den ich in diesem Zusammenhang auch den im Verkehrswesen tätigen Fachvertreter mit juristischer Vorbildung rechnen möchte, zieht den Sinn und Zweck des Verkehrs im Dienste der Raumüberwindung im menschlichen Zusammenleben als Inhalt des Verkehrs vor. Der Ingenieur hält sich mehr an den äußeren Vorgang zur Raumüberwindung und spricht von Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten als Wesensinhalt des Verkehrs. Beides ist schließlich richtig und sinnentsprechend und führt zu keinen Irrtümern. Oder ein anderes Beispiel. Unter „Betrieb“ versteht der Vertreter der Volkswirtschaft die unmittelbar mit dem Transportvorgang zusammenhängenden Verrichtungen und Erscheinungen, der Ingenieur dagegen außer diesen auch die mittelbar damit zusammenhängenden Arbeiten, wie Wartung von Weg und Fahrzeugen, ohne die der eigentliche Transportvorgang auf die Dauer nicht haltbar ist. Der Volkswirt hat also mehr das Ziel im Auge, der Ingenieur möchte neben dem Ziel auch die Vorgänge, die zum Ziel führen und zu seiner Erreichung unentbehrlich sind, möglichst mit in den Begriff hineinnehmen, weil er davon überzeugt ist, daß damit der Begriff voller und gegenständlicher wird. Auch hier führen beide Begriffsauffassungen nicht zu Irrtümern. Sie sind im Kern gleich, nur im Inhalt mehr volkswirtschaftlich oder technisch orientiert.

Bei dieser zweifellos vorliegenden Verschiedenartigkeit der Standpunkte könnte man an der Möglichkeit einer für alle maßgebenden und von allen anerkannten Begriffsbildung zweifeln, wenn nicht die tatsächliche Begriffsbildung diese Bedenken ausgeschaltet hätte, denn gerade N a p p - Z i n n zeigt bei allen nicht ganz übereinstimmenden Begriffen der beiden Disziplinen klar tragbare Wege eines Kompromisses, der beiden Standpunkten gerecht zu werden vermag. Dieser Umstand unterbaut andererseits die Grundlage, von der er ausgeht, daß weniger eine Neubildung, sondern vielmehr eine Bereinigung der Grundbegriffe im Verkehr beabsichtigt ist. Die Begriffe sind durchweg da, aber sie überschneiden sich vielfach, und das ist ein Zustand, der auf die Dauer für die Verkehrswissenschaft nicht tragbar sein wird.

In materieller Hinsicht wird es bei einer Grenzwissenschaft kaum möglich sein, nur mit V o l l b e g r i f f e n zu arbeiten, deren Inhalt eindeutig und ohne Einschränkungen festgelegt werden kann. Die S c h w e r p u n k t b e g r i f f e, die nur das Wichtigste kennzeichnen von dem, was sie inhaltlich umfassen sollen, werden als Schwerpunktlösungen häufig und nicht zu vermeiden sein. So sind beispielsweise die Worte „Technische Verkehrselemente“ oder „Plan- und Bedarfsverkehr“ zu den Vollbegriffen zu rechnen, weil sie eindeutig sind. Dagegen wäre das Wort „Verkehrsmittel“ zu den Schwerpunktbegriffen zu zählen, weil seine technische Seite die Hauptsache ist, daher das Wort „-mittel“, und die innere organisatorische Seite eine, wenn auch unentbehrliche Nebensache umfaßt. Beide Seiten lassen sich im Verkehrswesen nicht trennen, da, wie

schon an anderer Stelle hervorgehoben wurde, die Produktion und der Absatz der Verkehrsleistungen einen räumlich und zeitlich zusammenhängenden untrennbaren Vorgang darstellen und daher begrifflich auch nicht isoliert erfaßt werden sollten. Ein Verkehrsmittel ohne eine innere Organisation ist nicht denkbar. Übrigens spricht man auch bei der Industrie von Produktionsmitteln, unter denen die technischen Mittel und ihre innere Organisation im Industriebetrieb verstanden werden, weil sie räumlich und zeitlich zusammengehören. Auch die „Verkehrsarten“ nach Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr gehören zu den Schwerpunktbegriffen insofern, als sich bei der Durchführung der Transporte im Landverkehr die Grenzen mehr oder weniger stark verwischen und dabei stets nach dem wichtigsten Verkehrszweck die Verkehrsart bezeichnet wird. Ganz allgemein sollte man sich nicht scheuen, Schwerpunktbegriffe einzuführen oder zu verwenden, wo Vollbegriffe nicht möglich sind, um ein Gestrüpp von Begriffen zu vermeiden, das mehr schaden als nützen kann.

Was die Fragen 2 und 3 anbelangt, in denen N a p p - Z i n n eine Stellungnahme zur Vollständigkeit seiner Grundbegriffe und zu der sprachlichen und inhaltlichen Lösung wünscht, so bin ich im großen und ganzen mit den von ihm vorgeschlagenen Formulierungen einverstanden, halte es aber für zweckmäßig, die Begriffe, bei denen man auch anderer Meinung sein kann, nicht in einer neuen Veröffentlichung, sondern im gegenseitigen Gedankenaustausch zu behandeln, weil auf diesem Weg eine endgültige Klärung leichter und schneller zu erreichen ist. Dies um so mehr, als N a p p - Z i n n in seiner Abhandlung hierzu grundsätzlich wichtige Vorarbeit geleistet und neben der einzuschlagenden Methode auch die Grenzen der materiellen Behandlung der Begriffe in einer Weise festgelegt hat, die für die gegenseitige Aussprache die beste Plattform zu fruchtbarer Arbeit bietet. Wenn er sich entschließen könnte, eine ähnliche Vorarbeit zu leisten für das von ihm angegebene zweite Gebiet, auf dem die Schaffung einer allgemein anerkannten wissenschaftlichen Terminologie erwünscht ist, und zwar auf dem Gebiet der K o s t e n - u n d P r e i s b i l d u n g d e s V e r k e h r s, womit auch die V e r k e h r s s t a t i s t i k zu verbinden wäre, so wäre das wichtige Problem der Begriffsbildung im Verkehr verhältnismäßig leicht zu lösen.

Lediglich als kleinen Beitrag zur Frage der Vollständigkeit der behandelten Grundbegriffe möchte ich einige weitere Verkehrsformen anführen, von denen auch N a p p - Z i n n einige nennt, aber nicht näher behandelt. Es wären noch folgende Begriffe zu betrachten:

1. **Individuelle und nichtindividuelle Verkehrsmittel.**  
Der Charakter der individuellen und nichtindividuellen Benutzbarkeit der Verkehrsmittel wird bestimmt von der technischen und betrieblichen Eigenart des Verkehrsmittels. Diese Eigenart gestattet seine Verwendung und Benutzung in der Hand des Verkehrsinteressenten infolge einfacher Betriebsart oder schließt sie infolge verwickelter Betriebsart aus. Zu den individuellen Verkehrsmitteln gehören Fahrrad, Kraftwagen jeder Art, kleine Boote und kleine Flugzeuge, zu den nichtindividuellen sind die Eisenbahnen, Schiffe und große Flugzeuge zu rechnen.
2. **Berufs-, Geschäfts- und Erholungsverkehr.**  
Berufsverkehr ist der tägliche Verkehr zwischen Wohnung und ständiger Arbeitsstätte. Findet er zwischen verschiedenen Orten oder Gemeinden statt, so heißt er auch Pendelverkehr. Der Geschäftsverkehr ist der Verkehr zwischen der Wohnung und wechselnder Arbeitsstätte oder zwischen verschiedenen Arbeitsstätten. Der Erholungsverkehr ist der Verkehr zwischen Wohnort und Erholungsstätten.
3. **Flächenverkehr, Linienverkehr.**  
Der Flächenverkehr ist engmaschiger Verkehr, Linienverkehr weitmaschiger Verkehr.

#### 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