

Inhalt des Heftes Seite

Finanzierungsprobleme der Landstraßen in Rheinland-Pfalz	1
Von Dr. rer. pol. Elmar Freund, Mainz	
Zur Rationalisierung des Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn	20
Von Dr. jur. Ferdinand Niehsen, Köln	
„Anderweltige“ Speditionsbedingungen und Spediturhaftung	34
Von Senatspräsident Leo Bindels, Hamm	
Grundfragen des Fremdenverkehrsrechts	41
Von Ass. Dr. jur. H. Klatt, Frankfurt/Main	
Buchbesprechungen	46

Der Preis für das Einzelheft beträgt DM 6,50, für das Jahresabonnement DM 24,—, zuzüglich Zustellgebühr.

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an Professor Dr. Dr. P. Berkenkopf, Institut für Verkehrswissenschaft, Köln-Lindenthal, Universitätsstraße 22

Bestellungen sowie alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu richten an Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf, Paulusstr. 1, Fernruf Sa.-Nr. 6824 24
Postcheckkonto Dortmund 10106.

Finanzierungsprobleme der Landstraßen in Rheinland-Pfalz

Von Dr. rer. pol. Elmar Freund, Mainz¹⁾

81 % des klassifizierten Landstraßennetzes und ein noch höherer Prozentsatz aller Landstraßen werden in der Bundesrepublik Deutschland von den Ländern und deren untergeordneten Körperschaften unterhalten. Im Rechnungsjahr 1951 wurden rund 80 % aller Eigenausgaben auf dem Gebiet des Straßenwesens von den Ländern²⁾ und ihren untergeordneten Körperschaften aufgebracht. Allein diese Fakten rechtfertigen es, das Landstraßenwesen der einzelnen Bundesländer gesondert zu betrachten.

Hinzu kommt, daß auch die Verwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder ausgeübt wird. Auch die Lösung der überregionalen Verkehrsprobleme läßt sich nur nach Kenntnisnahme der Verhältnisse in den einzelnen Bundesländern gewinnen.

Die folgende Darstellung beschränkt sich im wesentlichen auf die Herausarbeitung der finanzwirtschaftlichen Probleme des rheinland-pfälzischen Straßenwesens, weil gerade der finanzwirtschaftliche Aspekt aufs engste mit allen anderen Problemen verbunden ist und sie widerspiegelt. Besonders ausführlich wird dabei auf die Probleme des speziellen Straßenlastenausgleichs Rücksicht genommen, der für die Lastenträger der Landstraßen II. Ordnung (L II O) und Gemeindeverbindungsstraßen (GV) von entscheidender Bedeutung ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen der regionalen Betrachtung wird zum Schluß jedoch auch zu den grundsätzlichen Finanzierungs- und Verwaltungsproblemen des deutschen Straßenwesens Stellung genommen.

Lastenträgerschaft.

Baulastträger für die Bundesstraßen des Fernverkehrs ist der Bund nach § 3, Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953. Die Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen in Gemeinden über 9000 Einwohnern tragen die betreffenden Gemeinden.

Die Baulastträgerschaft für die Landstraßen I. Ordnung (L I O) obliegt den Ländern nach dem Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens vom 26. 3. 1934; die Ortsdurchfahrten in Gemeinden über 6000 Einwohnern werden von den Gemeinden unterhalten.

Die Baulastträgerschaft für die Landstraßen II. Ordnung (L II O) fällt den Landkreisen zu. Die Verteilung der Kosten der Ortsdurchfahrten entspricht der Regelung bei den L I O.

Die Gemeinden tragen grundsätzlich die Kosten der Gemeindestraßen, also auch der Gemeindeverbindungsstraßen.

¹⁾ Der Abhandlung liegt teilweise ein Kapitel aus der Untersuchung des Verfassers „Das Straßenwesen in Rheinland-Pfalz. Geschichte — Zustand — Verkehr — Finanzierung“ (Staatswissenschaftliche Dissertation der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Mainz, WS 1955/56) zugrunde.

²⁾ Ohne Hansestädte.

Während die persönlichen und sachlichen Verwaltungsaufgaben für die Bundesfernstraßen vom Land getragen werden müssen, entrichten die Landkreise einen Verwaltungskostenbeitrag in Höhe von 40,— DM je km L II O.

Die gegenwärtige Regelung des Finanzausgleichs auf dem Gebiet des Straßenwesens in Rheinland-Pfalz

Weder zwischen den einzelnen Ländern noch zwischen dem Bund und den Ländern findet neben dem allgemeinen Finanzausgleich ein besonderer, die Straßenbaulasten betreffender Finanzausgleich statt.

Dagegen erhalten die Landkreise des Landes Rheinland-Pfalz sowie die Stadtkreise als Träger der Straßenbaulast für die L II O, die Gemeinden über 6 000 Einwohner als Lastenträger von Ortsdurchfahrten im Zug von Bundes- oder Landstraßen I. und II. Ordnung und die Gemeinden als Baulastträger für die Gemeindeverbindungswege bestimmte zweckgebundene Zuweisungen aus allgemeinen Deckungsmitteln des Landes.³⁾

Die Summen der auf diese Weise und aus verschiedenen daneben bestehenden Fonds⁴⁾ geleisteten zweckgebundenen Zuschüsse des Landes betragen⁵⁾:

	Straßenbau	Brückenbau	Zusammen
	i n M i o D M :		
1949	2,74	3,33	6,07
1950	3,03	0,99	4,02
1951	3,51	1,18	4,69
1952	6,75	3,00	9,75
1953	10,18	2,90	13,08

³⁾ Siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt der Landesregierung von Rheinland-Pfalz vom 11. 7. 1953 sowie vom 15. April 1955, Seite 45:

Landesgesetz zur Regelung des Finanzausgleichs
zwischen Land und Gemeinden in der Fassung vom 15. 4. 1955
„ . . . § 9: Straßenbaulasten

(1) Die Landkreise erhalten als Träger der Baulast für die Straßen II. Ordnung jährlich vom Land folgende Zuschüsse:

- a) für jeden ersten Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 700,— DM
- b) für jeden zweiten Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 1050,— DM
- c) für jeden dritten Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 1800,— DM
- d) für jeden weiteren Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 2150,— DM

jedoch höchstens $\frac{2}{3}$ der tatsächlichen Unterhaltungskosten. Die Kreise haben aus diesen Mitteln an die kreisangehörigen Gemeinden mit über 6000 Einwohnern, die Ortsdurchfahrten im Zug von L II O zu unterhalten haben, mit der gleichen Maßgabe 950,— DM je Kilometer abzuführen.

(2) Die Stadtkreise erhalten jährlich vom Land für jeden Kilometer der von ihnen zu unterhaltenden L II O einen Zuschuß von 950,— DM, jedoch nicht mehr als $\frac{2}{3}$ der tatsächlichen Unterhaltungskosten.

(3) Die Gemeinden mit über 6000 Einwohnern, die Ortsdurchfahrten im Zug von Bundesstraßen und L I O zu unterhalten haben, erhalten vom Land jährlich je Kilometer einen Zuschuß von 1550,— DM, jedoch nicht mehr als $\frac{2}{3}$ der tatsächlichen Unterhaltungskosten.

(4) Die Stadt- und Landkreise erhalten für den Ausbau und die Unterhaltung von Gemeindestraßen, die dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, jährlich vom Land folgende Zuschüsse:

- a) für jeden ersten Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 460,— DM
- b) für jeden zweiten Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 700,— DM
- c) für jeden weiteren Kilometer je 1000 Einwohner eines Kreises 1200,— DM

jedoch nicht mehr als $\frac{2}{3}$ der tatsächlichen Aufwendungen. In den Landkreisen verteilen die Kreisausschüsse die Zuschüsse an die Gemeinden nach Maßgabe der Dringlichkeit

⁴⁾ Grenzlandfonds, Sonderzuschüsse des Landwirtschaftsministeriums.

⁵⁾ Nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr.

Die folgende Zusammenstellung bietet einen Vergleich der zweckgebundenen Zuweisungen verschiedener Bundesländer an die Gemeinden und Gemeindeverbände in den Rechnungsjahren 1949 bis 1951. Die Unterschiede zu den Angaben der vorstehenden Tabelle beruhen z. T. auf der Tatsache, daß einmal das Kalenderjahr, das andere Mal das Rechnungsjahr zugrundeliegt.

Die Höhe der zweckgebundenen Zuweisungen in den einzelnen Bundesländern ist nicht ohne weiteres vergleichbar, weil die Lastenträgerschaft für die einzelnen Straßenklassen nicht immer gleich geregelt ist. Die hohen Zuweisungen des Staates Hessen erklären sich z. B. daraus, daß die Lastenträgerschaft für einen Teil der L I O bei den Bezirksverbänden Kassel und Wiesbaden liegt.

Zweckgebundene Zuweisungen der Länder an die Gemeinden und Gemeindeverbände auf dem Gebiet des Straßenwesens unter Abzug der Zuweisungen der kommunalen Körperschaften an die Länder in den Rechnungsjahren 1949, 1950 und 1951⁶⁾

L a n d	1949	1949	1950	1950	1951	1951
	Mio DM	DM je Einw.	Mio DM	DM je Einw.	Mio DM	DM je Einw.
Schleswig-Holstein	2,13	0,82	2,26	0,87	5,77	2,23
Niedersachsen	6,07	0,89	4,50	0,66	3,78	0,55
Nordrhein-Westfalen	12,86	0,97	12,05	0,91	20,61	1,56
Hessen	17,02	3,94	9,78	2,26	9,72	2,25
Württemberg-Baden	10,19	2,60	5,15	1,30	7,25	2,50
Bayern	—	—	10,31	1,13	9,80	1,07
Rheinland-Pfalz	2,11	0,70	3,72	1,24	4,31	1,43
Baden	—	—	—	—	—	—
Württemberg-Hohenz.	1,56	1,32	2,11	0,79	0,26	0,22

Erfordernisse des speziellen Finanzausgleichs auf dem Gebiet des Straßenwesens
Unter der wahrscheinlichen Voraussetzung, daß die bisherige Verteilung der Lastenträgerschaft für die einzelnen Straßenklassen zwischen den verschiedenen Gebietskörperschaften vorerst bestehen bleibt, müssen wir uns mit den Erfordernissen eines solchen Ausgleichs im Rahmen des Gegebenen befassen. Dabei bleibt es dahingestellt, ob es nicht sinnvoller ist, die Verwaltung und die Finanzierung der Landstraßen zu zentralisieren. Hierauf wird noch einzugehen sein. Die erste Voraussetzung einer gerechten Lastenverteilung auf dem Gebiet des Straßenwesens ist die gleichmäßige Handhabung der Klassifizierung der Landstraßen.

In Rheinland-Pfalz sind insbesondere die L II O und die Gemeindeverbindungsstraßen in den verschiedenen Gebietsteilen des Landes ganz unregelmäßig verteilt. In den Regierungsbezirken Montabaur und Rheinhessen wurden fast alle ehemaligen Gemeindeverbindungsstraßen in Kreisstraßen umgewandelt, während in den Bezirken Trier, Koblenz und Pfalz noch sehr viele Gemeindeverbindungsstraßen vorhanden sind, die häufig der Verkehrsbedeutung der L II O in den beiden erstgenannten Bezirken entsprechen.

⁶⁾ Eigene Berechnungen auf Grund der Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Im Regierungsbezirk Trier z. B. sind dadurch die Gemeinden viel stärker belastet als etwa im Bezirk Montaubaur, in dem die Lasten der Kommunalstraßen (= L II O + Gemeindeverbindungsstraßen) fast ausschließlich von den Kreisen getragen werden müssen.

Die Diskrepanz wird noch durch die unterschiedlichen Zuschußsätze im speziellen Finanzausgleich für die Gemeindeverbindungsstraßen und die L II O verschärft.

Die Kreise, die besonders viele Gemeindeverbindungsstraßen aufweisen, erhalten dadurch verhältnismäßig sehr geringe Zuweisungen vom Land.

Nach der Regelung des § 9 des Finanzausgleichgesetzes 1953 für Rheinland-Pfalz erhielt der Landkreis Prüm für seine 505,8 km Kommunalstraßen (= 416,8 km Gemeindeverbindungsstraßen + 89 km L II O) 254,400 DM zweckgebundene Zuweisungen vom Land.

Der Landkreis Oberwesterwald dagegen erhielt für seine 432 km Kommunalstraßen (= 392 km L II O + 40 km Gemeindeverbindungsstraßen) 341,600 DM; dies entspricht rund 800 DM je km Kommunalstraße, während im Landkreis Prüm nur rund 503 DM je km Kommunalstraße zugewiesen wurden.⁷⁾

Es muß als unbefriedigend angesehen werden, daß Straßen etwa gleicher Verkehrsbedeutung einmal vorwiegend von den Gemeinden (im Landkreis Prüm), das andere Mal vor allem von den Landkreisen (so im Landkreis Oberwesterwald) unterhalten werden müssen; eine so starke Diskrepanz in der finanziellen Ausstattung der verschiedenen Bezirke muß erst recht als bedenklich bezeichnet werden.

Eine Lösung dieses Problems kann nur in einer einheitlichen Behandlung der beiden Straßenkategorien liegen. Solange eine bundeseinheitliche Verwaltung und Finanzierung aller Landstraßen nicht erreichbar ist, wird man einen großen Teil der Gemeindeverbindungsstraßen am zweckmäßigsten in L II O umwandeln. Allerdings wird man den Landkreisen, die zusätzliche Landstraßen zu übernehmen haben, die finanzielle Bürde nicht ohne eine Uebergangslösung auferlegen können.

Auch im Falle einer gleichmäßigen Handhabung der Klassifizierung der Landstraßen gleicher Verkehrsbedeutung bleibt die Frage zu klären, weshalb neben dem allgemeinen Finanzausgleich ein besonderer, auf die Erfordernisse des Straßenwesens abgestimmter Ausgleich treten muß.

Hierfür können folgende Gründe angeführt werden:

1. Die Starrheit der Straßenkosten.

Gebiete mit vergleichsweise geringer Wirtschaftskraft und (oft) dünner Besiedlung besitzen zumeist ein relativ umfängliches Straßennetz, dessen Unterhaltung und Ausbau je Einwohner in der Zeiteinheit teurer kommt, als in dichter besiedelten und daher (oft) wirtschaftsstärkeren Gebieten.

Das Straßennetz in solchen verkehrsarmen Gebieten ist aber häufig nicht nur relativ umfänglich, sondern auch verhältnismäßig überdimensioniert. Man kann „keine halben Straßen“ bauen. Trotz geringer Verkehrsbelastung entstehen in solchen Fällen erhebliche Kosten durch Frostschäden, Schneeräumung, Wasserschäden usw.; außerdem vermögen schon wenige schwere LKW erhebliche Schäden an Straßen anzurichten, deren Unterbau auf die zulässige Achslast ja oft nicht abgestimmt ist.

⁷⁾ Das Beispiel ist entnommen: Gemeindetag Rheinland-Pfalz, Nachrichten Nr. 4/1953, Seite 32.

Während der Finanzbedarf in den meisten Verwaltungszweigen in den dünner besiedelten Gebieten mehr oder weniger stark abnimmt, zeigt sich infolge der „Starrheit“ der Straßenkosten eine geradezu umgekehrte Tendenz; daher wird es aus diesem Grund schwer sein, die Straßenbaulasten im Rahmen eines allgemeinen Ausgleichs zu berücksichtigen, weil ein allgemeiner Finanzausgleich sich auch stets an allgemeinen Bedarfstatbeständen, die keine Differenzierungen zulassen, ausrichten muß.

Diese „Starrheit“ der Aufwendungen für das Straßenwesen wird darüber hinaus in den kleineren Gebieten untereinander stärker in das Gewicht fallen als zwischen größeren Gebieten, bei denen die Wahrscheinlichkeit einer Ausgleichung einseitiger wirtschaftlicher Bedingungen größer als bei den weniger umfänglichen Gebieten ist. Insoweit scheint ein spezieller Ausgleich der Straßenbaulasten zwischen den Ländern weniger dringend als zwischen den Gebietskörperschaften niedriger Ordnung.

2. Unterschiedliche Verkehrsbelastung in einzelnen Bezirken.

Bisweilen weisen die Straßen eines an sich verkehrsarmen Gebietes relativ hohe Belastung durch „gebietsfremden“ Durchgangsverkehr auf.

Beispiele hierfür bilden die Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen des „Bimsgebietes“ in Rheinland-Pfalz. Die zerstreut liegenden kleineren Produktionsstätten sind häufig nur über diese Straßen niedriger Ordnung zu erreichen, wobei die Gemeinden oder Landkreise, deren Straßen dadurch besonders belastet werden, nicht notwendig mit jenen zusammenfallen, in denen die Produktionsstätten liegen.

Die durch den Westwallbau besonders mitgenommenen Straßen niedriger Ordnung im westlichen Grenzgebiet von Rheinland-Pfalz sowie die überlasteten Kreis- und Gemeindestraßen in den Zentren der strategischen Bauten der Alliierten, besonders in der Pfalz, sind weitere Beispiele gebietsfremder Verkehrsbelastung, die zu einer noch krasserer Ausprägung der oben aufgezeigten unterschiedlichen Belastung mit Straßenbaukosten innerhalb der verschieden stark bevölkerten Gebiete führen kann.

3. Gesteigertes Interesse des Staates am Straßenwesen.

Es handelt sich beim Straßenwesen um Aufgaben, „die eigentlich Staatsaufgaben sind und unabhängig von den zufälligen Verhältnissen des Unterverbandes erfüllt werden müssen . . .“⁸⁾

Die Motive des gesteigerten staatlichen Interesses am Straßenwesen — wie am Verkehrswesen überhaupt — lassen sich mit Herrschaftswahrung nach außen und nach innen, Wirtschaftsförderung und Notwendigkeit zu planmäßiger Entwicklung des Straßenwesens bezeichnen.⁹⁾

Die drei genannten Gründe, darunter vor allem die progressive Pro Kopf-Belastung der wirtschaftsschwächeren Gebiete, sprechen für eine besondere Behandlung des Finanzausgleichs auf dem Gebiet des Straßenwesens. Auch ein starr durchgeführtes „Trennungssystem“ auf dem Gebiet der Straßenfinanzen, bei dem den verschiedenen Körperschaften bestimmte Steuereinnahmen zugewiesen wür-

⁸⁾ Jessen, J., Artikel: Finanzausgleich, in: Wörterbuch der Volkswirtschaft, Jena 1931, Erster Band, Seite 789.

⁹⁾ Vgl. Napp-Zinn, A. F., Artikel: Verkehrspolitik, in: Wörterbuch der Volkswirtschaft, Jena 1933, Dritter Band, Seite 689.

den, aus denen sie die Lasten des Straßenbaus zu bestreiten hätten, ist unzweckmäßig, weil keine Steuer ohne eine Differenzierung der Steuersätze in den einzelnen Bezirken der besonderen Struktur der Straßenkosten in den verschiedenen Bezirken angepaßt werden könnte. Eine so weitgehende Differenzierung der Steuersätze in verschiedenen Gebietsteilen würde aber die Wirtschaftseinheit empfindlich stören und ist daher undurchführbar.

In der Begründung zur Gesetzesvorlage über den Finanzausgleich unter den Ländern¹⁰⁾ wird ausdrücklich von der Bundesregierung darauf hingewiesen, daß „im Gegensatz zum kommunalen Finanzausgleich, der naturgemäß differenzierter gestaltet werden muß, für den Länderfinanzausgleich ein Bedürfnis nach übermäßiger Verfeinerung nicht anerkannt werden kann, weil die Ausgleichsergebnisse sich ohnehin in einem Spielraum von globalen Zahlenwerten bewegen und angesichts des Volumens der hier bewegten Finanzmassen Abweichungen innerhalb dieser Toleranz nicht entscheidend ins Gewicht fallen können . . .“¹¹⁾

Ausdrücklich wird aus diesem Grund auch ein Sonderlastenausgleich des Straßenbauwesens zwischen den Ländern abgelehnt.¹²⁾

Demgegenüber kann aber die Notwendigkeit einer Sonderausgleichs für die Gemeinden und Gemeindeverbände, infolge der bereits oben abgeleiteten größeren Bedeutung der Unterschiede zwischen den weniger umfänglichen Gebieten, nicht bestritten werden.

Akzeptiert man den hier abgesteckten Rahmen, der den speziellen Finanzausgleich auf dem Gebiet des Straßenwesens zu einer Angelegenheit der einzelnen Bundesländer und der untergeordneten Gebietskörperschaften macht, wird man sich zunächst fragen müssen, welchen Umfang der Finanzbedarf des Landes Rheinland-Pfalz und der übrigen, mit dem Land durch ein Finanzausgleichssystem verbundenen Gebietskörperschaften, die Lastenträger von Landstraßen sind (Kreise und Gemeinden, nicht aber der Bund), zukünftig annehmen wird. Außerdem muß geklärt werden, wie die erforderlichen Mittel für die Landstraßen des Landes und seiner untergeordneten Körperschaften aufzubringen und nach welchen Gesichtspunkten sie zu verteilen sind. Dabei spielt auch die Wahl des Schlüssels, nach dem die Zuweisungen erfolgen, eine Rolle.

Auf die einzelnen Punkte wird nacheinander einzugehen sein.

Der Zustand der Landstraßen und der zukünftige Finanzbedarf zu ihrer Wiederherstellung.

Während die Längenentwicklung der Landstraßen in Deutschland im wesentlichen als abgeschlossen betrachtet werden kann, bleibt ihr Ausbauzustand erheblich hinter den Anforderungen der Verkehrsentwicklung zurück.

Der Mindestquerschnitt der befestigten Fahrbahnbreite für Landstraßen mit schwerem Verkehr wird mit 7,0 m bis 7,50 m angenommen, derjenige für Landstraßen mit leichtem Verkehr mit 6 m bis 6,50 m.¹³⁾ Selbst wenn man für die Bundesstraßen nur eine durchschnittliche Mindestbreite von 6,30 m fordert und

¹⁰⁾ Bundestagsdrucksache 480 vom 29. 4. 1954.

¹¹⁾ Bundestagsdrucksache 480, Seite 101.

¹²⁾ Ebenda Seite 102.

¹³⁾ Nach den vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen (RAL) 1951.

für L I O sogar nur eine solche von 6 m, bedurften nach dem Stand vom 31. 3. 1951¹⁴⁾ noch mehr als 80% aller Bundesstraßen und L I O im Bundesgebiet einer Verbreiterung:¹⁵⁾

	1. Bundesstraßen				
	unter 4,5 m	4,5 m bis unt. 5,5 m	5,5 m bis unt. 6,5 m	6,5 m bis unt. 7,5 m	7,5 m bis unt. 9,0 m
Bundesgebiet	4,57%	20,60%	55,34%	11,90%	5,19%
Rheinland-Pfalz	1,00%	19,11%	54,50%	18,80%	6,00%
	2. Landstraßen I. Ordnung				
Bundesgebiet	33,12%	44,87%	18,70%	2,39%	0,70%
Rheinland-Pfalz	18,26%	46,62%	30,26%	3,34%	1,47%
	3. Landstraßen II. Ordnung				
Rheinland-Pfalz	62,0%	30,2%	5,8%	0,5%	0,0%

Deutlich sind die mit der jeweiligen Straßenklasse variierenden Ausbauverhältnisse zu erkennen. Rheinland-Pfalz weist für seine L I O wesentlich günstigere Zahlen aus, als dem bundesdurchschnittlichen Niveau entspricht.

Die Art und Stärke der Deckenbeläge bildet ein weiteres wichtiges Element des Straßenzustandes. Die Straßenbaustatistik unterscheidet dabei „leichte Decken“ (= 1. wassergebundene Schotterdecken, 2. Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht aus Teer oder Bitumen), die heute höchstens noch für einzelne schwach befahrene Strecken auf L I O als ausreichend betrachtet werden dürfen, keinesfalls aber auf L I O oder gar Bundesstraßen; weiter sind die „mittelschweren Decken“ abzugrenzen, die einen Belag bis zu 6 cm aufweisen. Auf die Dauer müssen sie besonders auf Bundesstraßen durch schwerere Decken ersetzt werden. Schließlich werden über 6 cm starke bituminöse Beläge wie auch Zementbeton- und Pflasterdecken als „schwere Beläge“ bezeichnet. Welchem der verschiedenen Typen der Vorzug zu geben ist, läßt sich nur nach den besonderen Umständen entscheiden.

Im Bundesgebiet ist der Anteil der völlig unzulänglichen leichten Decken auf den Bundesstraßen von 46% im Jahre 1938 auf 35% im Jahre 1951 gesunken, bei den L I O von 76,6% auf 71%.

Die besonderen Verhältnisse in Rheinland-Pfalz weichen dabei nur unerheblich von denen im ganzen Bundesgebiet ab.

Der erschreckend hohe Anteil der leichten Decken an den verschiedenen Deckenbelägen illustriert den großen Finanzbedarf, der zur Instandsetzung des Straßennetzes noch aufzubringen sein wird.

¹⁴⁾ dem Zeitpunkt der letzten straßenbaustatistischen Erhebung.

¹⁵⁾ Eigene Berechnung auf Grund von Angaben der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz und des Statistischen Bundesamtes. Die Prozentzahlen der über 9 m breiten Straßen wurden ihrer Geringfügigkeit wegen weggelassen.

¹⁶⁾ Eigene Berechnung auf Grund der Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Anteil der leichten, mittleren und schweren Decken auf B und L I O im Bundesgebiet (Reichsgebiet) am 31. 3. 1938 und am 31. 3. 1951 in %¹⁶⁾

		leichte Decken	mittlere Decken	schwere Decken
B	1938	46,7	31,1	22,2
B	1951	35	35	30
L I O	1938	76,6	10,3	13,1
L I O	1951	71	17	12

Bei den L I I O liegen die Verhältnisse noch schlechter. Man kann wohl durchschnittlich mit einem Anteil von etwa 80 % leichter Deckenbeläge rechnen, wobei der Anteil der Schotterdecken ohne Schutzschicht besonders groß sein dürfte. Im Verhältnis zur Entwicklung des Ausbaustandes der Bundesstraßen ist derjenige der L I O und L I I O besonders stark zurückgeblieben. Diese Tatsache mag mitverursacht haben, daß die wünschenswerte Intensivierung des Verkehrs auf den Nebenstraßen in den von der Eisenbahn nur mangelhaft bedienten Gebieten hintangehalten wurde.

Die Tragfähigkeit einer Straße und ihre Anfälligkeit gegen Witterungseinflüsse hängt nicht nur von der Art und der Stärke der aufgetragenen Decke, sondern auch vom Vorhandensein und der Art des Unterbaus der Straße ab. Die heute in wachsendem Maß auftretenden Frostschäden haben ihre Ursache zumeist im mangelhaften oder fehlenden Unterbau der Straßen. Vielfach ist die Art des angewandten Unterbaus bei den verschiedenen Landstraßenstrecken nicht mehr genau feststellbar, so daß dadurch die rechtzeitige Sperrung gefährdeter Straßenabschnitte im Frühjahr für den Schwerverkehr nicht immer möglich ist. Man kann annehmen, daß etwa zwischen 3 und 10 % der klassifizierten Straßen überhaupt ohne Unterbau sind.

Besonders aufschlußreich für den Zustand der Landstraßen sind die folgenden Angaben nach dem Stand vom 31. 3. 1951:

Straßenzustand am 31. 3. 1951 in %¹⁷⁾

Bundesgebiet	gut	mittel	schlecht
a) Bundesstraßen			
freie Strecken	55	35	10
Ortsdurchfahrten ¹⁸⁾	47	40	13
b) L I O			
freie Strecken	31	40	29
Ortsdurchfahrten ¹⁸⁾	39	46	15

Die in „mittlerem Zustand“ sich befindenden Straßenstrecken bedürfen einer gründlichen Instandsetzung, die in „schlechtem Zustand“ liegenden Straßen einer umfassenden Wiederherstellung. Der Zustand der Bundesstraßen ist durchweg erheblich besser als derjenige der L I O und besonders der L I I O, die z. B. in Rheinland-Pfalz Ende 1954 noch zu 44 % in schlechtem Zustand lagen! Darin spiegelt sich die nach den kleineren Gebietskörperschaften hin abnehmende Finanzkraft.

In den letzten Jahren hat sich der Straßenzustand trotz der umfangreichen Investitionen im Straßenwesen nicht erheblich gebessert. Vor allem der Anteil

¹⁷⁾ Eigene Berechnung auf Grund von Angaben des Statistischen Bundesamtes.

¹⁸⁾ Ortsdurchfahrten in Gemeinden über 6000 Einwohnern.

der in schlechtem Zustand befindlichen Straßenstrecken ist seit 1950 bei allen klassifizierten Landstraßen fast gleich geblieben:

Entwicklung des Anteils der in gutem, mittlerem und schlechtem Zustand befindlichen B, L I O und L I I O in Rheinland-Pfalz in v. H.¹⁹⁾

	Ende 1950	Ende 1951	Ende 1952	Ende 1953	Ende 1954
B					
gut	62,3	50,8	51,8	54,5	51,8
mittel	30,6	39,2	38,0	35,4	38,1
schlecht	7,1	10,0	10,2	10,1	10,1
L I O					
gut	31,9	23,8	24,3	32,7	37,0
mittel	43,4	43,3	43,7	40,7	39,8
schlecht	24,7	32,9	32,0	16,6	23,2
L I I O					
gut	15,6	—	19,9	23,0	27,2
mittel	36,0	—	31,4	29,6	28,8
schlecht	48,4	—	48,7	47,4	44,0

Die Beseitigung vieler höhengleicher Kreuzungen mit Schienenbahnen sowie die Anlage von Umgehungsstraßen zwecks Vermeidung enger, unübersichtlicher Ortsdurchfahrten bildet ein weiteres vordringliches Problem, auf das hier nur verwiesen sei. Für die Beseitigung der dringendsten Fälle dieser Art allein für das Land Rheinland-Pfalz — in den anderen Ländern dürften die Verhältnisse ähnlich liegen — sind über 150 Mio DM zusätzlich zu den laufenden Reinvestitionen veranschlagt.

Welche Kosten durch die Modernisierung der Straßen entstehen, illustriert das Beispiel der Bundesstraße 9 (linke Rheinuferstraße), deren Umbaukosten (Verbreiterung, Umgehungen, Beseitigung schienengleicher Uebergänge usw.) nach dem Preisstand von 1953 für 140 km auf 120 Mio DM berechnet wurden.

Von besonderem Interesse sind die Berechnungen über den notwendigen Finanzbedarf, um die Landstraßen den heutigen Verkehrserfordernissen anzupassen. Für das Land Rheinland-Pfalz ergibt sich der folgende vordringlich erforderliche Finanzbedarf:²⁰⁾

Bundesstraßen:

1. Ausbau der bereits zu einem Drittel fertiggestellten Autobahn Koblenz — Wittlich — Trier — Landstuhl	660 Mio DM
2. Ausbau der B 9 nördlich Mainz	120 „ „
3. Ausbau der B 9 südlich Mainz	70 „ „
4. Ausbau der B 42	80 „ „
5. Ausbau der B 10	20 „ „
6. Ausbau der B 40	30 „ „
7. Ausbau sonstiger Bundesstraßen	50 „ „

¹⁹⁾ Eigene Berechnung auf Grund der Angaben der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz.

²⁰⁾ Der Vollständigkeit halber wird der Bedarf für die Bundesstraßen mit angegeben. Nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr.

Ohne den Autobahnausbau müßten demnach mindestens 370 Mio DM möglichst kurzfristig für den Ausbau des Bundesstraßennetzes verausgabt werden. Selbst auf 10 Jahre verteilt, bedeutet dies einen jährlichen Aufwand von 37 Mio DM, zuzüglich der laufenden Unterhaltungskosten von mindestens 7 Mio DM jährlich, zusammen also 44 Mio DM jährlich; 1953 wurden dagegen für Bundesstraßen (ohne BAB) rund 37 Mio DM verausgabt.

Die Kosten der notwendigen Erneuerungen im Zug von L I O in Rheinland-Pfalz, die im wesentlichen über den Landeshaushalt aufzubringen wären, belaufen sich (nach dem Stand vom 1. 6. 1952) auf folgende Beträge:

1. Instandsetzung der Straßendecken	76 626 000 DM
2. Erneuerung des Unterbaus	90 000 000 „
3. Verbreiterungen usw.	67 054 000 „
4. Ortsumgehungen, Beseitigung schienen- gleicher Uebergänge	67 975 000 „
	<hr/>
	301 655 000 DM
5. Für Brücken im Zug von L I O	21 000 000 „

Um einen Anhaltspunkt für den Umfang der tatsächlich unaufschiebbaren Maßnahmen zu erhalten, wird angenommen, daß sich der Gesamtbedarf auf 10 Jahre verteilt; so ergibt sich ein jährlicher Bedarf von rund 32 Mio DM für die L I O in Rheinland-Pfalz. Dazu müssen Unterhaltungskosten von jährlich etwa 12 Mio DM angesetzt werden (2 500 DM/km L I O) sowie rund 6 Mio DM persönliche Ausgaben, die das Land für die Verwaltung der Bundesstraßen und der L I O aufbringen muß, während die Landkreise für die Verwaltung der L I I O einen Verwaltungskostenzuschuß leisten (40,— DM je km L I I O). —

Die Kosten der notwendigen Verbesserungen an L I I O in Rheinland-Pfalz betragen schätzungsweise 200 Mio DM. Wiederum auf 10 Jahre verteilt, würde dies einen jährlichen Bedarf von 20 Mio DM ausmachen, zu dem rund 9 Mio DM jährlich an Unterhaltungskosten und rund 3 Mio DM jährlich an persönlichen Ausgaben hinzuzurechnen sind. Insgesamt müßten die Landkreise demnach zukünftig einen Mindestbetrag von jährlich 32 Mio DM aufbringen, sollen die Straßenverhältnisse nicht hoffnungslos hinter den Verkehrsanforderungen zurückbleiben.

Für die Gemeindestraßen, die der Verbindung von Ort zu Ort dienen, wurde der Ausbaubedarf auf 120 Mio DM angesetzt. Unter Hinzufügung der Kosten der laufenden Unterhaltung ergibt sich ein geschätzter jährlicher Mindestbedarf von 16 Mio DM, den im wesentlichen die Gemeinden zu tragen haben.

Für Bundesstraßen, L I O und L I I O sowie die Gemeindeverbindungsstraßen ergibt sich demnach ein geschätzter jährlicher Mindestbedarf von 142 Mio DM, der wahrscheinlich erheblich zu gering ist, da eine zukünftige Verkehrszunahme nicht berücksichtigt wurde und der notwendige Bedarf auf 10 Jahre verteilt wurde. Berücksichtigt man, daß die Finanzierung der Bundesstraßen gegenwärtig unabhängig von derjenigen der Landesstraßen (L I O, L I I O und Gemeindeverbindungsstraßen) erfolgt, so muß man einen jährlichen Mindestgesamtbedarf von 98 Mio DM für das rheinland-pfälzische Landstraßenwesen annehmen.

Die Eigenausgaben der Landkreise und des Landes Rheinland-Pfalz lagen im bisher günstigsten Rechnungsjahr 1954 noch um rund 22 Mio unter dem als Minimum anzusehenden Betrag. Er wird im wesentlichen vom Land selbst aufzubringen sein, da die Landkreise den Differenzbetrag nur über die speziellen Finanzzuweisungen des Landes zu decken vermögen.

Für die kommenden zehn Jahre wird man infolge der zunehmenden Motorisierung einen durchschnittlichen Mehrertrag von etwa 10 Mio DM aus der Kraftfahrzeugsteuer ansetzen dürfen, so daß noch jährlich etwa 12 Mio DM über eine Erhöhung der Steuersätze²¹⁾ oder einen eventuell einzuführenden speziellen Länderfinanzausgleich für das Straßenbauwesen zu decken wären. Die Lösung der dringendsten Schwierigkeiten liegt also durchaus im Bereich des Möglichen. Es sei ausdrücklich festgestellt, daß die jährlich dem Kraftverkehr anzurechnenden Zinskosten der L I O und L I I O in Rheinland-Pfalz von rund 40 Mio DM unberücksichtigt bleiben. Es ist offensichtlich, daß die Ausgaben für Neu-, Um- und Ausbauten an Landstraßen dem Kraftverkehr keinesfalls im Jahr ihrer Verausgabung, sondern immer nach Maßgabe der tatsächlichen Abnutzung dieser Anlagen zugelastet werden dürfen, auch dann, wenn die Deckung der „periodenfremden“ Ausgaben nicht auf dem Kapitalmarkt möglich ist, sondern auf den öffentlichen Haushalt übernommen werden muß. (Entgegen der im „Wegekostengutachten“ S. 9, Punkt 13 dargestellten Ansicht). —

Inwieweit langlebige Straßeninvestitionen, die auch dem zukünftigen Bedarf zugute kommen, durch Schuldenaufnahme oder aus laufenden Mitteln gedeckt werden sollen, läßt sich nur aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen heraus entscheiden. Die vielfach geäußerte Ansicht, langlebige Investitionsgüter müßten aus Anleiheaufnahme gedeckt werden, weil nur die Schuldenaufnahme eine gerechte Verteilung der Lasten auf Gegenwart und Zukunft erlaube, ist unzutreffend.

Demgegenüber muß festgestellt werden, daß auf dem Gebiet des Straßenwesens langlebige Investitionen in den letzten Jahren fast ausschließlich aus laufenden Mitteln getätigt wurden. Auch durch die Aufnahme von Schulden wäre volkswirtschaftlich gesehen keine Entlastung der gegenwärtigen Generation zulasten der zukünftigen erfolgt; denn, gleichgültig, ob die Investitionen aus laufenden Einnahmen oder aus Schuldenaufnahmen getätigt werden, „... it is the present generation that pays...“ (Pigou). Die Schuldendienst- und Tilgungssteuern, die dem Kraftverkehr im Fall einer umfangreichen Schuldenaufnahme später hätten auferlegt werden müssen, stellen volkswirtschaftlich gesehen nur eine Einkommensumschichtung, einen bloßen „Händewechsel“ (Neumark) dar.

Der Entscheid über die eine oder andere Finanzierungsart läßt sich nur unter Beachtung aller sozialwirtschaftlichen Aspekte, insbesondere der konjunkturellen Lage, fällen. Als ganz grobe Regel wird man gelten lassen können, daß in Zeiten guter Wirtschaftskonjunktur die Beschaffung der Investitionen für langlebige Anlagewerte aus laufenden Mitteln im allgemeinen günstiger zu beurteilen sein wird als in Zeiten flauer Wirtschaftslage, wie z. B. die Erfahrungen in der Finanzierung des Straßenbaus in den allerletzten Jahren bestätigen; umgekehrt bildet die außerordentliche hohe Verschuldung der Lastenträger der Landstraßen am Ende der 1920er Jahre ein Beispiel für die Gefahren, die durch übermäßig forcierte Anleiheaufnahme bei lebhafter Konjunktur entstehen können.

Ein Vergleich der vom Land für L I O und von den Landkreisen in Rheinland-Pfalz für L I I O bisher getätigten Eigenausgaben mit den oben als notwendig bezeichneten jährlichen Investitionen läßt den Rückstand erkennen, mit dem die Finanzierung der Landstraßen hinter den Erfordernissen eines verkehrsgerechten Ausbaus bleibt.

²¹⁾ Etwa ein Viertel der Summe dürfte durch die Neuregelung der Steuersätze durch das Verkehrsfinanzgesetz einkommen.

Es muß ausdrücklich bemerkt werden, daß die Verhältnisse in Rheinland-Pfalz dabei gegenüber den anderen Bundesländern noch relativ günstig liegen:

Die Eigenausgaben des Landes Rheinland-Pfalz und seiner Landkreise auf dem Gebiet des Straßenwesens 1949 bis 1954 ²²⁾

Rj	Land DM	Landkreise DM
1949	21 395 000	8 448 000
1950	19 470 000	8 619 000
1951	18 578 000	9 557 000
1952	30 838 000	11 803 000
1953	45 280 000 ²³⁾	12 900 000 ²³⁾
1954	40 000 000 ²³⁾	19 900 000 ²³⁾
zukünftig	50 000 000	32 000 000

Wenn auch das bisher Geleistete weit hinter dem Maß des Notwendigen zurückbleibt, bedürfen doch die außerordentlichen Anstrengungen des Landes Rheinland-Pfalz auf dem Gebiet des Straßenwesens besonderer Anerkennung. Erschwerend kommen die weit überdurchschnittlichen Kriegsschäden an den Straßen im Gebiet des Landes hinzu.

Ein zutreffendes Bild liefert ein Vergleich der Ausgaben für die einzelnen Straßenkategorien je km in Rheinland-Pfalz und im gesamten Bundesgebiet. Die Unterschiede in den Aufwendungen für die Bundesstraßen in den verschiedenen Bundesländern sind dabei unerheblich; dagegen ergeben sich merkliche Differenzen bei Betrachtung der Verhältnisse der L I O und L I I O:

Rj	Land Rheinland-Pfalz	alle Bundesländer (ohne Hansestädte)	Landkreise Rhl.-Pf.	alle Landkreise im Bund
	DM je km L I O	DM je km L I O	DM je km L I I O	DM je km L I I O
1949	4 460	4 013	1 650	...
1950	2 850	3 460	1 700	1 930
1951	2 550	4 280	1 873	2 200
1952	4 770	4 700	2 407	2 500
1953	7 000 ²³⁾	5 700 ²³⁾

Während Rheinland-Pfalz 1949 einen höheren Satz je km für seine Landstraßen aufwendet als die Bundesländer im Durchschnitt, fällt es in den beiden folgenden Jahren merklich ab, um 1952 wieder knapp, 1953 erheblich über dem bundesdurchschnittlichen Satz zu liegen.

Der Effekt der Ausgaben in Rheinland-Pfalz wird allerdings durch die überbundesdurchschnittlichen Kriegsschäden an Brücken und Straßen des Landes gemindert.

Die Aufwendungen der Landkreise des Landes Rheinland-Pfalz liegen bis 1953 knapp unter dem Bundesdurchschnitt, 1954 wahrscheinlich erheblich darüber. Das Gewicht der finanziellen Anforderungen dieser Ausgaben für die Haushalte des Landes und der Landkreise wird durch den folgenden Vergleich, der die

²²⁾ Nach Angaben des Statistischen Landesamtes und des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr von Rheinland-Pfalz.

²³⁾ Geschätzte Werte.

Straßenausgaben je Einwohner in den verschiedenen Ländern zeigt, besonders deutlich:

Ausgaben auf dem Gebiet des Straßenwesens ²⁴⁾ in DM je Einwohner im Rj

	1950	1951	1952	1953
Rheinland-Pfalz	19,02	20,67	29,69	38,97
Schleswig-Holstein	15,83	20,28	27,35	34,25
Niedersachsen	13,79	18,26	21,72	28,06
Nordrhein-Westfalen	19,21	23,11	26,10	30,86
Hessen	21,66	21,82	25,15	27,02
Baden-Württemberg	23,48	27,11	32,81	36,30
Bayern	17,16	21,10	23,43	28,30

Die großen Anforderungen, die das Land und die Landkreise in Rheinland-Pfalz für das Straßenwesen erfüllen müssen, können nur unter Zurückdrängung der Ausgaben für andere Verwaltungszwecke erfüllt werden, wie die unten stehende Zusammenstellung verdeutlicht:

Anteilsätze der Eigenausgaben für das Straßenwesen an den Eigenausgaben aller Verwaltungszweige ²⁵⁾

	1929	1930	1931	1932	1938	1948	1949	1950	1951	1952
Alle Länder	3,1	2,9	2,4	2,4	3,8	2,8	2,5	3,2	3,9	...
Rheinland-Pfalz	..	...	...	...	...	5,1	3,9	4,6	4,5	6,5
Alle Landkreise	..	25,3	22,2	18,2	22,3	7,3	9,1	11,3	...	12,0
Landkr. Rhld.-Pfalz	...	...	...	...	...	...	19,6	17,9	19,3	20,5

Problematik des Zuweisungsschlüssels der speziellen Ausgleichsleistungen des Landes an die Landkreise

Auf die Unzutraglichkeiten infolge der unterschiedlichen Handhabung der Klassifizierung der Bezirksstraßen und die sich für die kommunalen Körperschaften daraus ergebenden finanziellen Schwierigkeiten wurde bereits hingewiesen.

Aber auch der Schlüssel der speziellen Zuweisungen an die Landkreise, der in seinem Grundgedanken der Regelung in Hessen, Niedersachsen, Bayern und Schleswig-Holstein entspricht ²⁶⁾, zeigt erhebliche Mängel.

Der in Rheinland-Pfalz verwendete Schlüssel ist so angelegt, daß der Zuschußbetrag für die L I I O je km um so höher ist, je größer die auf die Einwohnerzahl entfallende Länge der L I I O des betreffenden Kreises ist; und zwar wächst der Straßenbauschuß in den Landkreisen mit regelmäßig wachsender Kilometerlänge der L I I O je Einwohner unregelmäßig progressiv, was durch den gestaffelten Zuschußsatz erreicht wird. ²⁷⁾

²⁴⁾ Wirtschaft und Statistik, Heft 7/1955, Seite 374.

²⁵⁾ Adamek-Saake, Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, Bielefeld 1952, Seite 86, sowie eigene Berechnung des Verfassers.

²⁶⁾ In Nordrhein-Westfalen werden dagegen feste Kilometersätze, unabhängig von der Einwohnerzahl der Kreise, zugeschossen.

²⁷⁾ Vgl. den in Fußnote 3 beigefügten Text des § 9, Absatz 1, des Finanzausgleichsgesetzes.

Ein stark vereinfachtes Beispiel, bei dem wir von einer angenommenen festen Einwohnerzahl von 1 000 Einwohnern ausgehen, mag diese Zusammenhänge verdeutlichen:²⁸⁾

km L II O je 1 000 Einw.	Zuschuß insgesamt DM	Zuschuß je km L II O DM	das sind DM/km mehr	Zuschuß je Einwohner DM
0,2	140	700	—	0,14
0,4	280	700	—	0,28
0,6	420	700	—	0,42
0,8	560	700	—	0,56
1,0	700	700	—	0,70
1,2	910	758	58	0,91
1,4	1120	800	42	1,12
1,6	1330	831	31	1,33
1,8	1540	855	24	1,54
2,0	1750	875	20	1,75
2,2	2110	959	84	2,11
2,4	2470	1029	70	2,47

Zunächst muß beachtet werden, daß die Zuschüsse je km ungleichmäßig zunehmen, wie aus Spalte 4 der vorliegenden Tabelle entnommen werden kann. Dem gegenüber verlangt aber eine gerechte Behandlung aller Gebietskörperschaften, daß die vorgesehene Progression der Zuschußsätze je km L II O, wenn sie überhaupt sinnvoll ist, allen beteiligten Kreisen in gleicher Weise zugutekommen muß. Praktisch handelt es sich bei den sich durch diese unregelmäßige Progression ergebenden Unterschiedlichkeiten um erhebliche Beträge. Besonders kraß sind die Unterschiede vor einem „Sprung“ in der Progression, wie im Fall eines Kreises in unserem Tabellenschema, der 2 km L II O auf seine 1 000 Einwohner aufweist und dafür 20 DM je km mehr enthält als der Kreis mit 1,8 km je 1 000 Einwohner, während der Kreis mit 2,2 km je 1 000 Einwohner 84 DM je km mehr enthält als derjenige mit 2 km je 1 000 Einwohner!

Eine weitere Unzulänglichkeit des verwendeten Schlüssels ergibt sich aus folgendem: Dem Schlüssel liegt der Gedanke zugrunde, daß jene Kreise, in denen eine relativ hohe Einwohnerzahl auf den km L II O entfällt, eine größere Wirtschaftskraft und Finanzkraft aufweisen als jene, bei denen nur wenige Einwohner je km L II O vorhanden sind.

Erstere erhalten daher je km einen geringeren Zuschußbetrag als die letzteren. Die Problematik dieser Annahme liegt nun darin, daß hohe Einwohnerzahl je km L II O in den Landkreisen in vielen Fällen geradezu auf eine verhältnismäßig geringe Wirtschaftskraft und Finanzkraft schließen läßt.

So ergibt sich für Rheinland-Pfalz, daß zwar die schwach bevölkerten Kreise der sogenannten „roten Zone“ zumeist wohl eine geringe Finanzkraft aufweisen, daß aber auch die dichtbevölkerten Kreise, besonders in der Umgebung größerer Städte, infolge des hohen Anteils an Evakuierten oder Flüchtlingen, ebenfalls finanziell schlecht gestellt sein können.

Eine ganze Reihe von Kreisen, deren Gemeinden eine überdurchschnittliche Realsteuerkraft und verhältnismäßig geringe Belastung durch Ausgaben für Für-

²⁸⁾ Unter Zugrundelegung der im Finanzausgleichsgesetz 1955 vorgesehenen Zuschußsätze.

sorge usw. aufweisen, erhalten nach der jetzigen Regelung der Zuschußsätze relativ hohe Zuschüsse je km L II O gegenüber jenen Kreisen, die zwar dicht bevölkert sind, und daher verhältnismäßig geringe Zuschüsse je km L II O erhalten, aber eine unterdurchschnittliche Realsteuerkraft der Gemeinden und verhältnismäßig hohe Ausgabenbelastungen für Fürsorge usw. aufweisen.

Insoweit also die tatsächlichen Verhältnisse in den Landkreisen von den Voraussetzungen abweichen, von denen man beim Entwurf des Schlüssels ausging, wirkt die Progression der Zuschußsätze im Sinne einer Verschärfung der wirtschaftlichen und finanziellen Unterschiede zwischen den einzelnen Kreisen.

Die beiden aufgezeigten Mängel der gegenwärtigen Regelung lassen es empfehlenswert erscheinen, die Zuschüsse für die L II O (und für die Gemeindeverbindungsstraßen, für die diese Folgerungen ebenfalls zutreffen), grundsätzlich nach der Länge der Straßen zu bestimmen, also einen einheitlichen Kilometersatz festzusetzen, ohne die Bevölkerungsdichte mit zu berücksichtigen.

Nach dieser Regelung würden die dichtbevölkerten Gegenden je Einwohner nach wie vor im allgemeinen einen niedrigeren Zuschußsatz erhalten als die dünnbevölkerten Gebiete; die Progression der Sätze je Einwohner würde aber erheblich gemindert. Gleiche Zuschußsätze je km Landstraße würden überdies eine einfachere Errechnung der Zuweisungen gestatten.²⁹⁾

Eine noch engere Anpassung an die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse in den einzelnen Kreisen ließe sich erreichen, indem die Kilometerlänge der Kreisstraßen mit einem variablen Faktor multipliziert würden, soweit besondere für das Straßenwesen relevante Verhältnisse berücksichtigt werden sollen. Dabei könnte z. B. die unterschiedliche Belastung der Kreisstraßen (z. B. des Bimsgebietes), die unterschiedliche Topographie (z. B. Winterschäden im Eifel-Hunsrückgebiet) oder andere Umstände berücksichtigt werden.

Diese Regelung wird in ähnlicher Weise in einigen schweizer Kantonen durchgeführt.³⁰⁾

Unter Berücksichtigung des oben dargestellten Straßenzustands in den einzelnen Bezirken, ergibt sich noch ein weiterer Mangel der gegenwärtigen Regelung des Finanzausgleichs: Es zeigte sich, daß die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen in Gemeinden mit über 6 000 Einwohnern gegenüber den freien Strecken der Bundesstraßen in relativ schlechtem Zustand liegen, während die Ortsdurchfahrten in Gemeinden über 6 000 Einwohnern bei den L I O in einem durchweg besseren Zustand als die entsprechenden freien Strecken sind. Für Ortsdurchfahrten beider Straßenklassen sieht das Finanzausgleichsgesetz aber gleiche Zuschüsse von 1 550,— DM je km Ortsdurchfahrt vor. Da nun die Ortsdurchfahrten im Zug der vorwiegend dem Fernverkehr dienenden Bundesstraßen ohnehin besondere Engpässe darstellen, wäre eine Differenzierung der Zuschüsse für L I O und Bundesstraßen angebracht.

Folgerungen

Schon die Skizzierung der bestehenden Verhältnisse macht klar, daß erhebliche Änderungen auf dem Gebiet der Straßenfinanzierung notwendig sind, soll das Straßenwesen nicht weit hinter den Verkehrsanforderungen zurückbleiben. Die

²⁹⁾ Diese Regelung entspricht derjenigen in Nordrhein-Westfalen. Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt 1955, Seite 103.

³⁰⁾ Abegg, Hans, Verteilungsschlüssel bei Subventionen und Anteilen, Bern 1948, insbesondere Seite 170 bis 172.

nach meiner Ansicht anzustrebende Entwicklung sei im Folgenden kurz umrissen:

1. „... Die beste Gewähr für eine sparsame Verkehrswirtschaft ... bietet die Befolgung des Grundsatzes, wonach jedes Verkehrsmittel mit Einschluß der von ihm benützten Verkehrsanlagen für seine Kosten selbst aufkommen sollte.“³¹⁾ Diese Forderung hat nicht nur im Rahmen einer Wettbewerbsordnung ihren Platz, sondern sie ist Grundlage jeder Wirtschaftsordnung. „Ohne den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit zwangsläufig Vergeudung in der Verkehrswirtschaft ...“³²⁾

Man muß allerdings beachten, daß es im Wesen der allgemeinen „Sondersteuern“ des Kraftverkehrs (Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer) liegt, daß alle Straßenbenutzer ohne Rücksicht auf die Kosten der jeweils benutzten Verkehrsanlage gleich behandelt werden. Insoweit ist es gerechtfertigt, von einer modifizierten Eigenwirtschaftlichkeit zu sprechen.

Aus dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit ergeben sich für unser Problem zwei wichtige Folgerungen:

a) Die steuerlichen Sonderlasten des Straßenverkehrs stellen ökonomisch gesehen Entgelt für die anteilmäßige Abnutzung der Straßen und ihrer Nebenanlagen durch die Benutzer der Straßen dar. Ob die eine oder die andere Sondersteuer rechtlich gesehen, etwa im Hinblick auf die ursprüngliche Intention des Gesetzgebers, Entgeltcharakter besitzt oder nicht, ist für unsere Feststellung gleichgültig. Die verkehrswirtschaftliche Situation hat den Sondersteuern die ökonomische Funktion eines Entgelts für die Straßenabnutzung sozusagen einfach „zugespielt“. Am Gesetzgeber liegt es, hieraus die Folgerungen zu ziehen. Zwei Probleme stehen dabei im Vordergrund: 1. Die Bestimmung des dem Kraftverkehr zulastbaren Anteils an den gesamten anfallenden Wegekosten. 2. Die kostengerechte Zulastung der „Sondersteuern“ auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien, wobei, wie schon bemerkt, eine „egalisierende Behandlung“ bis zu einem gewissen Grad unvermeidlich ist. Der Kraftfahrzeugsteuer muß gerade im Hinblick auf dieses Problem nach Meinung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium zukünftig mehr und mehr der Charakter einer „Ergänzungsteuer zur Treibstoffsteuer“ beigelegt werden, da der Erhebungsmodus der KFZ-Steuer nicht in ausreichenden Zusammenhang mit den auszugleichenden Tatbeständen gebracht werden kann. Diese Forderung ist allerdings solange nicht streng durchführbar, ja nicht einmal empfehlenswert, als die KFZ-Steuer den Ländern zufließt und einen wesentlichen Rückhalt der Straßenfinanzierung der Länder und untergeordneten Körperschaften bildet.

b) Die Eigenwirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verlangt weiter, daß die Erträge der Sonderbesteuerung des Straßenverkehrs auch tatsächlich der Unterhaltung und dem Ausbau der Landstraßen zugute kommen. Dem unter Punkt a erwähnten Problem einer kostengerechten Zulastung der Kraftfahrzeugsondersteuern auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien entspricht mit Hinblick auf die Erträge dieser Sondersteuern die gerechte Zuteilung auf die verschiedenen Lastenträger der einzelnen Straßenkategorien. Solange die Lastenträgerschaft für die Landstraßen auf Bund, Länder und Gemeinden (Gemeindeverbände) verteilt

³¹⁾ Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium, Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Bielefeld 1954, Seite 6.

³²⁾ Napp-Zinn, A. F., Zur Verzinsung des Verkehrswegekaptals, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1/1955, Seite 6.

bleibt, wird dieses Finanzausgleichsproblem die größten Schwierigkeiten bereiten. „Das sachgerechteste Verfahren der Finanzierung des Baues und der Unterhaltung aller Straßen, die dem überörtlichen Verkehr dienen, wäre ein besonderer Finanzausgleich für diese Straßen ...“³³⁾ Nach Meinung dieses Autors wäre aus dem Aufkommen an Mineralölsteuer und der an den Bund zu überführenden KFZ-Steuer „... eine Gesamtfinanzmasse zu bilden, aus der alle Straßenbaulastträger nach den durchschnittlichen Kosten für Bau und Unterhaltung der einzelnen Straßenklassen die (entsprechenden) Zuschüsse erhalten ...“

Es erscheint grotesk, wenn man bedenkt, daß eine solche einheitliche Straßenbaufinanzmasse der Disposition von vielen Hundert voneinander unabhängigen handelnden Lastenträgern überlassen wird; als ob nicht dieselben Gründe, die zu einer Zusammenfassung der Finanzmasse führten, nicht auch deren einheitliche Disposition bedingten.

Dennoch werden sich die in nächster Zukunft möglichen Lösungen im Rahmen dieses Vorschlages bewegen, da eine Änderung der Lastenverteilung nicht zu verwirklichen sein wird. Die Länder werden sich auch kaum zu einer Neuaufteilung der KFZ-Steuer bereit finden.

2. Das oben Gesagte läßt bereits die Notwendigkeit der Zentralisierung der Straßenverwaltung und der Lastenträgerschaft für alle Landstraßen deutlich werden. Daneben sind aber noch eine Reihe anderer Gründe herauszustellen:

a) Das Straßenwesen verschiedener Gebietskörperschaften gleicher Ordnung zeigt große Unterschiede. Es sei nur an die Kriegsschäden in Rheinland-Pfalz erinnert, die den Straßenhaushalt des Landes und seiner Gebietskörperschaften im Verhältnis zu anderen Ländern schwer belasten; oder die oben dargestellte unterschiedliche Straßennetzdichte sowie die verschiedene Straßenverkehrsfrequenz verschiedener Körperschaften.

Dies alles sind Tatbestände von so schwerwiegenden finanziellen Wirkungen für die betroffenen Körperschaften, daß auf ihren Ausgleich nicht verzichtet werden kann. Die Vielzahl der auszugleichenden Tatbestände verlangt überdies einen komplizierten Ausgleichsschlüssel. Andererseits aber leidet schon der gegenwärtige Finanzausgleich „... unter dem Bestreben, allzuvielen Bedarfstatbeständen Geltung zu verschaffen ...“ (Bundestagsdrucksache 480 vom 29. 4. 1954, S. 102). Das Prinzip der methodischen Einfachheit verlangt außerdem „... die Ausgleichstatbestände auf wenige, finanzwirtschaftlich bedeutsame und repräsentative Faktoren zu beschränken ...“ (Bundestagsdrucksache a. a. O. S. 101), was aber bei den sehr differenzierten Verhältnissen auf dem Gebiet des Straßenwesens kaum durchführbar ist.

Die divergierenden Tatbestände auf dem Gebiet des Straßenwesens werden im Gegenteil durch den bestehenden Finanzausgleich nicht hinreichend berücksichtigt. Dies führt z. B. zur Bildung von Sonderfonds, die letztlich zu einer noch unübersichtlicheren Gestaltung der Ausgaben auf diesem Gebiet beitragen. So flossen z. B. den Gemeinden des Landes Rheinland-Pfalz im Jahre 1952 für Ortsdurchfahrten und sonstige Straßen rund 9,1 Mio DM zu, die aus mindestens 5 verschiedenen Quellen stammten.³⁴⁾

³³⁾ Rittel, Straßenbauprobleme der Städte und Gemeinden, in: Tagungsbericht Deutscher Straßentag 1955, Bonn 1955, Seite 51.

³⁴⁾ Vgl. Staatszeitung für Rheinland-Pfalz vom 1. 3. 1953.

Die Folgerung aus diesen Sachverhalten kann nur die Schaffung einer zentralen Verwaltung und Finanzierung der Landstraßen sein.

b) Die unterschiedliche Entwicklung der Ausstattung und des Straßenzustandes gleicher Klasse in den verschiedenen Gebietskörperschaften und die Verschiedenheit des Straßenzustandes der Straßen verschiedener Klasse innerhalb derselben Körperschaft, wie sie bereits dargestellt wurden, illustrieren die Folgen einer partikularen Straßenbaupolitik. Eine schätzende Berechnung der Aufwendungen der Landkreise des Landes Rheinland-Pfalz in den verschiedenen Regierungsbezirken je km L II O im Jahre 1951 gibt ein treffendes Beispiel für die unterschiedliche Entwicklung im Straßenbau:

Landkreise des Regierungsbezirks	Durchschnittliche Aufwendungen je km L II O
Pfalz	956 DM
Rheinhausen	930 „
Koblenz	812 „
Trier	583 „
Montabaur	192 „

c) Trotz der Uebertragung eines Teils der Verwaltungsbefugnis der L II O an die Landesstraßenverwaltung unterhalten die Landkreise meist noch zusätzliche eigene Straßenverwaltungen, da z. B. der Entscheid über Art und Reihenfolge der Baumaßnahmen, aber auch die Verwaltung der Finanzen bei den Landkreisen liegen. Gesteigerte Verwaltungskosten, Verlust der Vorteile zentraler Beschaffung der Materialien und der Vergabe der Arbeiten sind die Folgen eines solchen Zustandes, die sich im Verhältnis der Länder untereinander, von denen jedes seine eigene Landesstraßenverwaltung besitzt, wiederholen. Eine besondere Gefahr für den Kraftverkehr ergibt sich aus der dadurch häufig bedingten unterschiedlichen technischen Ausgestaltung der Straßen, z. B. des Deckenbelags, in den einzelnen Zuständigkeitsbezirken.

Die dargestellten Argumente begründen hinreichend die Notwendigkeit der Zentralisierung der Verwaltung und Straßenfinanzierung. Der Meinung des deutschen Landkreistages, daß die Verwaltung der L II O „... seit vielen Jahrzehnten eine klassische Selbstverwaltungsaufgabe...“ der Landkreise darstellt, die auch weiterhin in ihrer Hand bleiben müsse, „... weil Sachnähe und Sachkunde des engeren Verbandes den raschesten und wirksamsten Vollzug von Verwaltungsaufgaben...“³⁵⁾ sichern, ist keineswegs zuzustimmen. Alle Landstraßen müssen heute als einheitliches Straßennetz betrachtet werden. Seit der technischen Vervollkommnung des Motorfahrzeugs und seiner wirtschaftlichen Emanzipation sind auch die Kreisstraßen aus ihrer begrenzten örtlichen Bedeutung herausgewachsen.

Folgende Entwicklungen müssen langfristig angestrebt werden, wenn die Möglichkeit einer Koordinierung des Straßenbaus und des Straßenverkehrs voll ausgeschöpft werden sollen:

1. Ueberleitung der Erträge der Kraftfahrzeugsteuer an den Bund.
2. Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer durch eine zentrale Finanzierungskörperschaft, die zugleich die zentrale Straßenverwaltungsbehörde sein würde. Erst die Bildung eines solchen, aus dem allgemeinen

³⁵⁾ Entschließung des Hauptausschusses des Deutschen Landkreistages vom 31. Mai 1954.

Bundeshaushalt herausgenommenen Sonderfonds, der seinem rechtlichen Status zufolge etwa ähnlich der Deutschen Bundesbahn ausgebildet sein könnte, würden volle Ausschöpfung der durch die Zweckbindung der Sondersteuern des Kraftverkehrs gebotenen Möglichkeiten bedeuten. Auch die Kreditwürdigkeit einer solchen Eigenverwaltungs- und Finanzierungsgesellschaft würde zusätzliche Möglichkeiten der Finanzierung, etwa durch Auflegung von Straßenanleihen, ergeben.

Die Straßenverwaltungs- und Finanzierungskörperschaft sollte grundsätzlich der Aufsicht des Bundesverkehrsministeriums unterstellt bleiben, also nicht der Stellung des ehemaligen Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen entsprechen, da nur auf diese Weise die Koordination der verschiedenen verkehrswirtschaftlichen Belange möglich erscheint. Die von Wahl³⁶⁾ als Musterbeispiel genannte italienische Straßenverwaltung könnte dabei Beachtung finden.

Solange diese Ziele noch nicht erreichbar sind, wäre die Schaffung eines zentralen Straßenfinanzierungsfonds, der den einzelnen Straßenbaulastträgern die Mittel nach einem bestimmten Schlüssel zuteilt — entsprechend dem bereits zitierten Vorschlag von Rittel und anderen — wünschenswert.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

1. Zentralisierung der Verwaltung und Finanzierung aller Landstraßen stellt die verkehrsgerechte Lösung der unzulänglichen Verhältnisse auf dem Gebiet des Straßenwesens dar.
2. Solange die verkehrsgerechte Lösung infolge der politischen Verhältnisse nicht durchführbar ist, muß die an sich unzulängliche, aber notwendige Ausgleichsapparatur in Form des speziellen Straßenlastenausgleichs möglichst sinnvoll ausgestaltet werden.
3. Die Schaffung eines zentralen Finanzierungsfonds, der zugleich den speziellen Finanzausgleich für das Straßenwesen auf die Länder ausdehnen würde, muß als dringendes Erfordernis betrachtet werden. Eine stärkere Beteiligung der Kreise und Gemeinden am Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer sowie eine Aenderung des angewandten Schlüssels erscheinen ebenfalls unumgänglich.
4. Solange die Kraftfahrzeugsteuer einen wesentlichen Rückhalt der Straßenfinanzierung der Länder bildet, werden die entstehenden laufenden Kosten der L I O, L II O und Gemeindeverbindungsstraßen daraus gedeckt werden müssen, was u. U. zu einer Erhöhung der Steuersätze zwingen wird.
5. Langlebige Investitionen müssen nicht aus Schulden gedeckt werden. Die Finanzierung aus laufenden Mitteln kann sogar volkswirtschaftlich notwendig werden. Dem Kraftverkehr allerdings dürfen Straßenbauausgaben nur nach Maßgabe ihrer Abnutzung zugelastet werden.
6. Die Klassifizierung der Landstraßen muß nachgeprüft und eventuell neu gestaltet werden. Grundsätzlich sollten die Gemeindeverbindungsstraßen den L II O gleichgestellt werden.

³⁶⁾ Wahl, E. F., Vortrag über das Straßenwesen in Rheinland-Pfalz, in: Gemeindetag Rheinland-Pfalz Nr. 8/1952, Seite 75 ff.

Zur Rationalisierung des Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn

Von Bundesbahndirektor Dr. jur. Ferdinand Nielsen, Köln

I. Rationalisierung in Wirtschaft und Verkehr

Rationalisierungsfragen sind ganz allgemein, d. h. sowohl in der Privatwirtschaft als auch im Bereich der öffentlichen Dienste, hier vor allem in dem der ausgesprochenen Betriebsverwaltungen, aufs höchste aktuell. Die deutsche Wirtschaft als gewichtiger Kostenträger verlangt laufend mit Recht die Rationalisierung gerade der öffentlichen Träger des deutschen Verkehrs. Diese notwendige Zielsetzung, die allerdings die in der Verkehrspolitik überfälligen Ordnungsmaßnahmen keinesfalls ersetzen kann, wird von den angesprochenen Verkehrsträgern selbst in vollem Umfang anerkannt und mit allen Kräften angestrebt. Sie hat in den letzten Jahren bereits beachtliche Erfolge erzielt. Die noch ausstehenden verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen, in erster Linie diejenigen, welche eine gerechtere Kostenverteilung unter den Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln herbeiführen müssen, werden die Grundlage für weitere erfolgreiche Rationalisierung schaffen.

II. Rationalisierung bei der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat seit langem die Notwendigkeit erkannt, ihren gesamten Apparat zu rationalisieren. Die Feststellung ihrer schwierigen Wirtschaftslage und die Erkenntnis, daß es bei der gegebenen verkehrspolitischen Lage in absehbarer Zeit unmöglich sein wird, die Einnahmen sowohl des Personens als auch des Güterverkehrs wesentlich zu steigern, zwingen schon seit Jahren die Leitung der DB, die Anstrengungen dahin zu konzentrieren, auf der Ausgabenseite zu entscheidenden Kürzungen zu kommen. Nachdem in diesen Bemühungen ein gewisser Abschluß oder wenigstens Abschnitt erreicht ist, zumindest bei den Rationalisierungsmaßnahmen, die ohne Investierung erheblicher, bisher nicht verfügbarer Fremdmittel möglich sind, kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß die bisher aus eigenen Kräften eingeleitete und durchgeführte Rationalisierung die wesentlichste Hilfe darstellt, die der DB seit Beginn des Wiederaufbaues nach Kriegsende zuteil geworden ist. Diese Selbsthilfe war wirksamer als alle verkehrspolitischen und finanziellen Ordnungs- und Hilfsmaßnahmen, die zu Gunsten des Unternehmens von außen her getroffen wurden. Die Hauszeitschrift der Hauptverwaltung der DB, die „Deutsche Bundesbahn“, hat Ende 1954 eine Folge von Sonderheften herausgebracht, die den damaligen Stand der Rationalisierung darstellen. In den Heften 18—24 sind die Sachgebiete der Verwaltung, des Baudienstes, des Personaldienstes, des Maschinendienstes, des Stoffdienstes, des Verkehrsdienstes und des Betriebsdienstes in zahlreichen aufschlußreichen Einzelaufsätzen behandelt. Die Arbeiten geben insgesamt einen ausgezeichneten Ueberblick, wenn sie auch nicht erschöpfend sein und viele Einzelfragen überhaupt nicht erwähnen oder nur kurz andeuten können.

In dem Sonderheft „Verkehrsdienst“ (Heft 23, S. 1098 ff) stellt der damalige Leiter der Verkehrsabteilung der Hauptverwaltung der DB (Dr. Pischel) fest, daß sowohl im Bereich des Güterverkehrs wie des Personenverkehrs erhebliche Fortschritte erzielt worden sind. Im Bereich des Personenverkehrs und Tarifs seien vor allem die Einführung der Rückfahrkarte, der Halb-Blankokarte und des Zonentarifs, die Vereinfachung der Zuschläge für schnellfahrende Züge und die Reform der Entfernungsbildung durch die Raumbegrenzung hervorzuheben. Diese tarifarischen Maßnahmen ermöglichten in Verbindung mit der verstärkten Beschaffung von automatischen Fahrkartendruckern eine beachtenswerte Vereinfachung des Abfertigungsdienstes, nicht zuletzt auch im Interesse der Reisenden. Weiterhin werden erwähnt die Einführung automatischer Gepäckaufbewahrung und die bahnsseitige Abholung des Reisegepäcks in der Wohnung des Kunden, die Vereinheitlichung der Zeitkarten für den Berufsverkehr und die Verringerung der Wagenklassen von drei auf zwei.

In einem nachfolgenden Aufsatz (Heft 23, S. 1109 ff) gibt der zuständige Personentarif- und verkehrsreferent der HVB (Huber) unter dem Thema „Vereinfachung des Tarifs und der Abfertigung im Personenverkehr“ zunächst einen Ueberblick über die Fortbildung des Eisenbahn-Personentarifs seit Kriegsende, stellt die weiter vorgesehenen Maßnahmen zur Vereinfachung dieses Tarifs und der zugehörigen Abfertigung dar und gibt abschließend einen Ueberblick über sich zusätzlich abzeichnende Möglichkeiten der Rationalisierung in diesem Bereich. Hierbei behandelt er insbesondere die für den Sommerfahrplan 1956 vorgesehene Verringerung der Zahl der Wagenklassen in den Reisezügen, die Arbeiten für den einheitlichen Tarif im internationalen Personen- und Gepäckverkehr und die Schaffung einheitlicher Zeitkarten für den Berufsverkehr.

III. Einzelfragen der Rationalisierung im Personenverkehr

Es ist auch im Rahmen dieses Aufsatzes wegen des außerordentlich umfangreichen und vielschichtigen Themas nicht möglich, mit einer vollständigen Darstellung oder auch nur Aufzählung der einschlägigen Einzelprobleme aufzuwarten. Der Verfasser beschränkt sich daher auf die Erörterung einiger weniger, besonders wichtiger und interessanter Spezialfragen. Diese sind im Schrifttum entweder noch nicht ausführlicher behandelt worden oder konnten, soweit dies geschehen ist, inzwischen entscheidend weiterentwickelt werden.

Demgemäß soll in diesem Zusammenhang nur auf die Fragen eingegangen werden,

1. ob, ggf. wann und in welchem Umfange die Bahnsteigsperrn bei der DB beseitigt werden sollen,
2. ob und inwieweit durch erweiterten Einsatz von Schalterdruckern der Dienst in den Fahrkartenausgaben der DB rationalisiert werden kann,
3. wie das in Vorbereitung befindliche neue Platzkartenverfahren der DB aussehen, vor allem ob und welche Rationalisierungsgewinne es bringen soll.

zu 1.: **Aufhebung der Bahnsteigsperrn?**

Die Frage, ob die DB dem Beispiel anderer Länder (insbesondere Schweiz und Oesterreich) folgend, ihre Bahnsteigsperrn teilweise oder ganz aufheben soll, ist in den letzten Jahren wiederholt nicht nur in der Fachpresse, sondern auch in der breiteren Öffentlichkeit erörtert worden. Auch politische Stellen haben sich mit diesem Problem beschäftigt und entsprechende Forderungen angemeldet. Der Verfasser hat in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1951, Heft 3/4, Seite 139 ff, aus dem umfangreichen Komplex von Teilfragen die wichtigsten

Auswirkungen der geforderten Regelung auf die kundendienstlichen Belange der DB, auf ihre Einnahmgestaltung, auf die Personalwirtschaft sowie den Tarif- und Abfertigungsdienst dargestellt. Er ist schon damals zu der Ansicht gelangt, daß die Abschaffung der Bahnsteigsperrern der DB zwar auf weite Sicht zur Vereinfachung der Abfertigung wünschenswert sei; sie sei aber vom kundendienstlichen Standpunkt aus nicht dringlich und bringe durch Einnahmeausfälle und vor allem durch zusätzlichen personellen Aufwand der DB eine erhebliche Mehrbelastung; die Neuordnung sollte daher nur bei einer z. Zt. noch unabhsehbaren Verbesserung der Finanzlage der DB in Erwägung gezogen werden; es müßten also hierfür entsprechende Zuschüsse verfügbar gemacht werden; die Umstellung könnte dann zweckmäßigerweise etwa anstelle einer sonst für den Personenverkehr fälligen Tarifermäßigung durchgeführt werden; die Aufhebung der Sperren könnte in jedem Falle erst angeordnet werden, nachdem das zusätzliche, insbesondere im Zugbegleitdienst erforderliche Personal verfügbar gemacht und ausgebildet wäre; die Neuordnung müßte möglichst auch solange zurückgestellt werden, bis die Arbeiten zur organischen Tarifreform im wesentlichen zum Abschluß gebracht wären; dementsprechend könnte dann auch ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren ausgebildet werden; bei der anlaufenden Erneuerung des Wagenparks sollte zur Verminderung des Zugbegleitpersonals auf Durchgangswagen Wert gelegt werden; im übrigen müßten bei der Entscheidung die im Ausland gemachten Erfahrungen gründlichst ausgeschöpft werden.

Später hat noch Dr. Kuntzemüller („Die Bahnsteigsperrern“ im Jahresbuch des Eisenbahnwesens 1954 S. 147 ff) das Für und Wider in den bisherigen Erörterungen gegenübergestellt, ohne allerdings zu einem konkreten Vorschlag über die weitere Behandlung zu gelangen.

Dr. Staks (Internationales Archiv für Eisenbahnwesen 1954 Nr. 6) hat unter Verwertung neuerer Erhebungen ebenfalls eingehend zum Thema Stellung genommen.

Die Hauptverwaltung der DB hat im Rahmen ihrer Bestrebungen, einerseits durch eine Verstärkung der kundendienstlichen Bemühungen Reiseerleichterungen zu bieten, auf der anderen Seite aber auch den Gesamtbetrieb in einer sachdienlichen Weise zu rationalisieren, im Februar 1954 einen Arbeitskreis mit der Prüfung aller im Zusammenhang mit der eventuellen Aufhebung der Bahnsteigsperrern stehenden Fragen beauftragt. Sie hat darüber hinaus am 1. 5. 1954 im Bezirk des Verkehrsamtes Rosenheim einen umfassenden praktischen Versuch durchführen lassen. Dieser ist bis August 1954 einschließlich uneingeschränkt gelaufen und seit 1. 9. 1954 mit gewissen tarifarischen Modifikationen (z. B. Abstemplung der Sechserkarten vor Fahrtantritt, eintägige statt viertägige Gültigkeit bestimmter Fahrkarten) noch kurze Zeit fortgeführt worden.

Der Arbeitskreis (Leiter: Dr. Staks) hat inzwischen eine eingehende Studie vorgelegt, die auch die Auswertung des Rosenheimer Versuchs enthält.

Die Untersuchungsergebnisse haben die Stellungnahme des Verfassers (vgl. die oben bereits angegebene „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1951, S. 139 ff) in allen grundsätzlichen Fragen bestätigt. Nach den abschließenden Feststellungen der DB kann die allgemeine Beseitigung der Bahnsteigsperrern noch nicht in Betracht gezogen werden. Sowohl die durch den Arbeitskreis vorgenommene theoretische Prüfung wie auch die durch ihn durchgeführte Befragung aller Bundesbahndirektionen, das Studium des Problems in den Nachbarländern Schweiz und Oesterreich, ferner auch die aus dem Rosenheimer Versuch gewon-

nen praktischen Erkenntnisse haben bestätigt, daß die Beseitigung aller Bahnsteigsperrern eine Vermehrung des Zugbegleitpersonals sowohl im Regeldienst wie auch in der Form von Prüftrupps zur Folge haben müßte. Die Vermehrung des Zugbegleitpersonals würde in den ersten Jahren, d. h. solange die z. Zt. im Bahnhofsschaffnerdienst eingesetzten Bediensteten — die größtenteils anderweitig nicht verwendbar sind — den Personalhaushalt der DB noch belasten, beträchtliche zusätzliche Aufwendungen verursachen. Deren Uebernahme könnte bei der derzeitigen Finanzlage der DB schon deshalb nicht vertreten werden, weil diese Kosten in der zu erwartenden Größenordnung in keinem angemessenen Verhältnis zu dem aus der allgemeinen Beseitigung der Sperren erhofften Werbeerfolg stehen werden. Darüber hinaus hat der Rosenheimer Versuch ergeben, daß Einnahmeausfälle aus Schwarzfahrten sowie aus mißbräuchlicher, insbesondere mehrfacher Benutzung von Fahrausweisen in beträchtlichem Umfang eintreten würden, wenn die Bahnsteigsperrern allgemein aufgelassen würden.

Dabei wird allerdings im Prinzip anerkannt, daß sich aus der Aufhebung von Bahnsteigsperrern in geeigneten Fällen positive Momente im Sinne des Kundendienstes ergeben können. Demgemäß sind die Bundesbahndirektionen beauftragt worden, innerhalb ihres Bezirks zu prüfen, wo die praktischen Bedürfnisse und Möglichkeiten eine Lockerung der Sperrenkontrolle zulassen, ohne daß zusätzlicher Personalbedarf im Zugbegleitdienst eintritt und mit Einnahmeausfällen und Fahrgeldhinterziehungen über das bisherige Maß hinaus gerechnet werden muß. Demgemäß sind von allen Bundesbahndirektionen des Bundesgebiets Prüfungen eingeleitet worden, ob über den schon bisher üblichen Umfang hinaus die Beseitigung der Sperren auf einzelnen Bahnhöfen entweder allgemein oder zu einzelnen Tageszeiten durchgeführt werden kann. Die Sperren sollen demgemäß aufgehoben werden, wo und sobald eine einigermaßen vollständige Kontrolle und Entwertung der Fahrausweise und deren Abnahme im Zuge, auch und gerade im Nahverkehr möglich ist. In diesem Sinne werden alle wirklich echten Rationalisierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Diese Maßnahmen bedeuten zweifellos nur einen ersten Anfang. Von den Erfahrungen, die hieraus zu gewinnen sein werden, wird es abhängen, welche Wege weiter beschrritten werden können und mit welchen Zeitmaßen bei der weiteren Entwicklung zu rechnen ist.

Die Bahnsteigsperrern im BD-Bezirk Köln

Für den Bezirk der BD Köln konnten die Ergebnisse der einschlägigen Ueberprüfungen bereits zusammengetragen werden. Die danach notwendigen und zweckmäßigen Maßnahmen wurden inzwischen zum größten Teil auch schon durchgeführt oder stehen vor dem Abschluß. Es ergibt sich folgendes Bild:

Der Kölner Bezirk hat nach dem Stande vom 1. 1. 1956 insgesamt 350 dem Personenverkehr dienende Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen. Davon liegen an

Hauptbahnen

- | | |
|--|-----|
| a) ohne Bahnsteigsperrern
(davon unbesetzt 8) | 9 |
| b) mit Bahnsteigsperrern | 162 |

Nebenbahnen

- | | |
|---|-----|
| a) ohne Bahnsteigsperrern
(davon unbesetzt 44) | 101 |
| b) mit Bahnsteigsperrern | 78 |

Bei der Durchprüfung wurden alle Möglichkeiten einbezogen, auch ohne völlige Beseitigung der Sperren zu Vereinfachungen und Einsparungen zu gelangen. Die in den letzten 3 Jahren getroffenen Maßnahmen gliedern sich demgemäß in

- a) die Aufhebung von Sperren
auf Nebenbahnen bei 7 Stellen
- b) die Zurückziehung des gesamten Personals von der Dienststelle (Umwandlung in unbesetzte Haltepunkte)
auf Hauptbahnen bei 6 Stellen
auf Nebenbahnen bei 7 Stellen
- c) die Zusammenlegung des Sperrendienstes mit dem Fahrkartendienst
auf Haupt- und Nebenbahnen bei 25 Stellen

Darüberhinaus wurden bei einzelnen Stellen unter Beibehaltung der Sperren der Fortfall der Nachtschichtbesetzung (Uebernahme der Aufgaben durch anderes örtliches Personal) oder die Zurückziehung von einzelnen ständigen Kräften (Wahrnehmung dieses Dienstes durch das Zugbegleitpersonal der auf dem Bahnhof haltenden Züge) verfügt.

Bei allen Maßnahmen wurde von Fall zu Fall das beteiligte Zugbegleitpersonal frühzeitig verständigt und zu erhöhter Wachsamkeit angehalten. Weiter wurden die Zugrevisoren und die Prüftrupps zunächst verstärkt angesetzt, um Fahrgeldhinterziehungen von vornherein niederzuhalten. Nennenswerte Unregelmäßigkeiten zum Nachteil der DB haben sich demgemäß auch nicht ergeben. Auch sind Beschwerden der Reisenden über eine verschlechterte Abfertigung nicht aufgetreten.

Tarifarische und abfertigungsdienstliche Anordnungen außergewöhnlicher Art brauchten nicht getroffen zu werden. Wohl werden seither auf 3 Strecken ohne Sperren, bei denen die Haltestellen eng beieinander liegen, die Fahrtausweise sofort bei der Ausgabe gelocht. Außerdem wurde auf 2 dieser Strecken die Gültigkeit der Fahrtausweise für einfache Fahrt nach Zielbahnhöfen dieser Strecken auf einen Tag begrenzt. Anfangs festgestellte Versuche zur Mehrfachbenutzung von Fahrkarten sind hierauf fast gänzlich zurückgegangen.

Bei einem Bahnhof konnte wegen des überaus starken Berufsverkehrs an Wochentagen die Besetzung der Sperren nur für Sonn- und Feiertage aufgehoben werden. Die Zusammenlegung von Sperren- und Fahrkartenausgabedienst wurde je nach dem Verkehrsaufkommen teils völlig, teils nur für bestimmte Zeit angeordnet. Weitere 4 vorgelegene Zusammenlegungen hängen noch von der Fertigstellung kleinerer Umbauten ab. Die zugehörigen Baukosten sind im Verhältnis zu den einzusparenden Personalkosten allgemein sehr gering.

Bei der derzeitigen Verkehrs-, Tarif- und Abfertigungslage und Besetzung der Reisezüge mit Begleitpersonal läßt sich im Sperrendienst des Kölner Bezirks eine weitere Rationalisierung nicht durchführen.

Immerhin wird die gesamte Aktion, sobald sie auch in den Bezirken der anderen Bundesbahndirektionen durchgeführt ist, der DB einen nicht unbeachtlichen Gewinn bringen. So meldet die Bundesbahndirektion Wuppertal eine jährliche Personalsparnis seit 1953 von fast 23 Köpfen. Dieser Bezirk hat heute überhaupt nur noch wenig mehr als $\frac{1}{3}$ aller für den Personenverkehr eingerichteten Stellen ständig abgesperrt, nämlich 169 von insgesamt 465 Stellen.

zu 2. : Einsatz der Schalterdrucker bei der DB

In der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1952, S. 61 ff hat der Verfasser neben anderen Fahrkartenproblemen der DB bereits eingehend den damaligen Stand des Einsatzes von Schalterdruckern als eines wichtigen Mittels für die Mechanisierung und Rationalisierung des Fahrkartenverkaufs behandelt. Heute sind — darin liegt eine bemerkenswerte Steigerung — insgesamt 1 567 (1 400) Schalterdrucker eingesetzt; nach Systemen entfallen auf AEG mit 1 370 (1 200), auf Pautze mit 166 (130) und auf Siemens mit 31 (40) Stück (Die früheren Zahlen sind in Klammern vermerkt). Die Drucker sind vorwiegend bei größeren Abfertigungsstellen konzentriert. Von den 6 500 Fahrkartenausgaben der DB sind demgemäß nur 760 (= 12%) mit Schalterdruckern ausgestattet.

Aus diesen Druckern wurden 1953 rund 137 Millionen Fahrkarten verkauft. Das sind 37% der etwa 350 Millionen Fahrkarten, die von insgesamt 466 Millionen ausgegebenen Fahrkarten für den Schalterdruck überhaupt in Frage kamen (ausgeschlossen wurden dabei z. B. die Netz- und Bezirkskarten, die Sechserkarten, die Zugführerkarten, die aus Schalterdruckern nicht ausgegeben werden können). Danach ist also erst eine Teilmechanisierung dieses wichtigen Arbeitsbereiches bei der DB gegeben, die sogar geringer ist, als selbst mancher Fachmann vor Ermittlung der genauen Zahlen angenommen hatte.

Um eine Grundlage für ihre Entschlüsse bei der weiteren Mechanisierung des Schalterverkaufs zu gewinnen, hat die Hauptverwaltung der DB im März 1954 einen Arbeitskreis eingesetzt und ihm die Aufgabe gestellt, die Grenzen des wirtschaftlichen Einsatzes von Schalterdruckern zu ermitteln. Dieser Arbeitskreis, dem auch der Verfasser angehörte (Leiter: Dr. Preiser), hat im November 1955 seinen Abschlußbericht vorgelegt. Einer ausführlichen Veröffentlichung des umfangreichen und interessanten Materials durch den Leiter des Arbeitskreises, die wohl demnächst erfolgen wird, soll hier nicht vorgegriffen werden. Sie wird nicht nur die Lage beim Schalterdruck im Bereich der DB behandeln, sondern auch die wichtigen Schalterdrucker der benachbarten Auslandsbahnen einbeziehen. Hier mag nur kurz angedeutet werden,

- a) daß die Wirtschaftlichkeit des bisherigen Einsatzes von Schalterdruckern bei der DB eindeutig bestätigt werden konnte;
- b) daß darüber hinaus ziemlich sichere Grenzwerte für den weiteren wirtschaftlichen Einsatz der bisher bei der DB eingeführten Schalterdrucker gefunden werden konnten;
- c) daß ein entscheidender Vorsprung einem der beiden hauptsächlich verwendeten Systeme AEG und Pautze, vor allem hinsichtlich der Kassensicherheit und der Wirtschaftlichkeit, nicht zuerkannt werden konnte;
- d) daß nur noch ein beschränkter Bedarf bei den bisher eingesetzten Typen, vor allem den sog. Großdruckern, wegen ihrer hohen Kosten in Frage kommen kann;
- e) daß eine Vollmechanisierung des Schalterdrucks bei der DB, d. h. die Einbeziehung der bisher noch nicht mit Schalterdruckern ausgerüsteten zahlreichen mittleren und kleineren Abfertigungsstellen, nur in Betracht gezogen werden kann, wenn ein wesentlich billigerer Druckapparat neuentwickelt und verfügbar gemacht wird.

Gerade zu dem letzten Punkte konnte nach Abschluß der Arbeiten des Arbeitskreises ein erfreulicher Fortschritt erzielt werden. Die von Dr. Schmitz (vgl. den Hinweis des Verfassers in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1952, S. 73/74) schon seit Jahren angestellten Ueberlegungen, zu einem wesentlich vereinfachten

und damit entsprechend verbilligten Schalterdrucker zu gelangen, haben inzwischen konkrete Formen angenommen. Die zugehörigen Entwürfe sind zur urheberrechtlichen Sicherung eingereicht und auch schon im dienstlichen Bereich den geschäftsführenden Stellen überwiesen worden, um auf ihre praktische Verwendbarkeit überprüft zu werden. Das Ergebnis dieser Prüfung kann allerdings noch nicht mitgeteilt werden. Für die Ausrüstung der bisher noch nicht mechanisierten 5740 Fahrkartenausgaben der DB mit Schalterdruckern sind immerhin nicht ungünstige Perspektiven gegeben. Wenn die Hoffnung hinsichtlich der Preisgestaltung bei dem neuen Drucker annähernd in Erfüllung geht, liegt ein realisierbarer Bedarf für eine Stückzahl von Druckern vor, die die Zahl der auszurüstenden Stellen sogar noch fühlbar übersteigen kann.

Die „Satellierung“ beim Schalterdruck

Das Ausland hat unterdessen einen interessanten Beitrag für die rationelle Ausnutzung der bereits vorhandenen Schalterdrucker geliefert. Nach der Niederschrift der Tagung des 3. Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes in Amsterdam vom 3./4. Juni 1955 haben die Belgischen Bahnen weniger wichtige Bahnhöfe, das sind die, die nicht mehr als 2000 Fahrkarten im Monat verkaufen, nicht mit Schalterdruckern ausgerüstet. „Diese Bahnhöfe“ — so heißt es in der Niederschrift — „genannt ‚Satellitenbahnhöfe‘, erhalten einen Fahrkartenbestand, der leicht über dem höchsten Monatsbedarf des Jahres liegt. Dieser Bestand wird jeden Monat nach ‚Standardmethode‘ durch einen mit Schalterdruckern ausgerüsteten Nachbarbahnhof, sogenannten ‚gare centre‘, wieder aufgefüllt. Durch diese Satellierung war es möglich, die für eine integrale Mechanisierung des Fahrkartenverkaufs erforderliche Anzahl an Schalterdruckern merklich herunterzudrücken. Es wurden ausgezeichnete Resultate erzielt. Die vollständige Ausrüstung des Streckennetzes der SNCB umfaßt 514 Schalterdrucker, die auf 234 ‚gares centres‘ verteilt sind, die ihrerseits 1155 Satellitenbahnhöfe versorgen. Die Fahrkartendruckerei, die die Fahrkarten für den Binnenverkehr herstellte, ist aufgehoben worden. Nach einer genau aufgestellten Bilanz ergibt sich eine jährliche Ersparnis von rund 8 Millionen bfrs, abgesehen von den sonstigen, nicht erfaßbaren Vorteilen“.

Wenn man dabei bedenkt, daß die SNCB als Schalterdrucker bisher ganz überwiegend den sog. Ormeographen (auch „Schuster“-Drucker genannt) einsetzte, der in eigenen Werkstätten gebaut wird und nur etwa um 2000,— DM kosten soll, so müßte bei einer Uebertragung der belgischen Erfahrungen auf die Verhältnisse der DB mit der „Satellisation“ noch ein erheblich größerer Rationalisierungserfolg zu erzielen sein; denn die von der DB verwendeten Großdrucker der Systeme AEG und Pautze kosten bei einer durchschnittlichen Ausrüstung rund 24 000,— DM und auch die bisher entwickelten sog. Kleindrucker liegen noch bei Preisen zwischen 10 000,— und 12 000,— DM.

Die BD Köln bereitet im übrigen z. Z. praktische Versuche mit einer Satellierung an mehreren Stellen ihres Bezirkes vor.

Zu 3.: Ein neues Platzkartenverfahren der DB

Platzkarten haben bisher im Personenverkehr der DB keine besonders gewichtige Rolle gespielt. Schon bei der früheren Deutschen Reichsbahn waren die Umsätze an Platzkarten im Verhältnis zu den Zahlen der verkauften Fahrkarten, selbst wenn man nur die des Fernverkehrs in Vergleich setzt, recht gering. Es waren relativ kleine Kreise von Reisenden, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit Platzkarten kauften. Einmal gehörten hierzu die „gepflegten“ Reisenden, die es sich

ständig leisten konnten, die „volle Bedienung“ mit Platzkarten, Gepäckaufgabe, Versicherung, Gepäckträger, Speisewagen und allen sonstigen die Reise erleichternden, wenn auch verteuernenden Nebenleistungen in Anspruch zu nehmen. Daneben nahm ein größerer Kreis von erfahrenen Reisenden Platzkarten dann, wenn trotz des großen Wagenangebotes während der Verkehrsspitzen, vor allem im Urlaubs- und Festtagsverkehr, sonst ein Sitzplatz auch dem Fernreisenden nicht mit Sicherheit gewährleistet werden konnte.

Die Entwicklung beim Flugzeug und Fernreisebus verlief von Anfang an anders. Die dort nur verfügbare geringe Platzzahl ermöglichte es nicht, Flug- und Fahrkarten allgemein für bestimmte Reisedrecken zu verkaufen, sondern erzwang von vornherein die feste Bindung von Flug- oder Fahrkarte an einen bestimmten Termin und den Platz in einem bestimmten Fahrzeug. Die Eisenbahnen blieben, solange genügende Wagen- und damit Platzreserven vorhanden waren, bewußt bei dem Verfahren, es dem Reisenden auch nach Erwerb seiner Fahrkarte freizustellen, an welchem Tage und mit welchem Zuge er reisen, ob er unterwegs nochmals, u. U. sogar mehrmals unterbrechen wollte. Ein gewisser Hundertsatz von Reisenden wird auch in Zukunft auf diese weitgehende Freizügigkeit nicht verzichten können oder wollen und scheidet damit auch weiterhin grundsätzlich für den Erwerb von Platzkarten aus. Für diese Reisenden muß daher auch stets ein genügendes Kontingent von Plätzen aus dem Platzkartenverkauf ausgenommen bleiben.

Der starken Verminderung des Personenwagenparks der DB durch Kriegs- und Nachkriegsfolgen und der dadurch bei allen Verkehrsspitzen bedingten Platznot kann durch vermehrten Fahrzeugeinsatz erst nach und nach entscheidend abgeholfen werden, weil derzeit die Mittel für umfangreichere Wagenbauprogramme noch fehlen. Für die Uebergangszeit, die leider eine Reihe von Jahren dauern wird, muß daher anderweitig, insbesondere durch organisatorische Maßnahmen, geholfen werden.

Durch Aenderung der Tarife und Abfertigungsbedingungen wurde (zum 1. Mai 1953 bereits eine teilweise Verbesserung und Vereinfachung des Platzkartenverfahrens der DB erreicht: die unterschiedlichen Platzkartenpreise für die verschiedenen Wagenklassen (für 1. und 2. Klasse 1,50 DM und für 3. Klasse 0,75 DM) wurden auf den Einheitssatz von 1,— DM gebracht; Nebenkosten für Fernsprecher, Porto usw. werden seither nicht mehr zusätzlich erhoben. Platzkarten können jetzt bei jedem Bahnhof und Reisebüro für die vorgesehenen Strecken bestellt werden. Die Bestellung kann bereits 30 Tage vor dem Reisetage aufgegeben werden. Sie ist auch nicht mehr zwingend mit der Lösung der Fahrkarte gekoppelt.

Seitdem ist, obwohl sich von 1951 auf 1952 eine stark fallende Tendenz beim Platzkartenumsatz bemerkbar gemacht hatte, eine fühlbare Belebung eingetreten. Während im Bezirk der BD Köln

1951	für 10 790 DM Platzkarten
1952	„ 4 548 DM „
1953	„ 12 985 DM „
1954	„ 47 103 DM „

verkauft wurden, betrug der Umsatz

1955 im 1. Drittel	18 512 DM	} zus. 74 984 DM
1955 im 2. Drittel	42 034 DM	
1955 im 3. Drittel	14 438 DM	

Geblichen sind aber auch nach der Neuregelung von 1953 wesentliche Schönheitsfehler und Mängel des Verfahrens: Platzkarten können nur für den Abgangsbahnhof und ihm nahegelegene Zusteigebahnhöfe für die in das Verfahren einbezogene Züge ausgegeben werden; die auf Unterwegsbahnhöfen zusteigenden Reisenden bleiben daher unberücksichtigt. Die bisherige Markierung der Platzbelegung in den Zügen ist auch unvollkommen; die über den Plätzen an den Gepäckträgern angehängten Papierstreifen mit den notwendigen Angaben über die Platzbelegung werden bei starkem Andrang oft von rücksichtslosen Reisenden eigenmächtig entfernt; hinterher ist dann die Freimachung der Plätze für die Platzkarteninhaber durch das Zugbegleitpersonal meist unangenehm, mitunter undurchführbar.

Ein Arbeitskreis entwickelt für die DB ein neues Verfahren

Die Hauptverwaltung der DB strebt baldige grundlegende Verbesserungen des bisherigen Platzkartenverfahrens an. Im November 1954 hat sie einen Arbeitskreis unter Leitung des Verfassers beauftragt, ein neues Verfahren auszuarbeiten, auch Vorschläge für eine Verbesserung des jetzt gültigen Verfahrens vorzulegen. Dieser Arbeitskreis umfaßt Spezialisten des Verkehrs, insbesondere des Tarif- und Abfertigungsdienstes, des Fahrplan- und Zugbildungsdienstes, des Fernmeldedienstes, des Wagenbaues und der Bürotechnik. Er hat, weil jetzt eine Lösung auf lange Sicht gefunden werden muß, seine Untersuchungen in großer Breite angelegt und auch die Erfahrungen wichtiger Auslandsverwaltungen (u. a. der SNCF und mehrerer USA-Bahnen) einbezogen. Er will nicht nur eine grundlegende Verbesserung des Platzkartenverfahrens vom kundendienstlichen Standpunkt im Sinne der Schaffung eines hochwertigen „service“ für die Reisenden erzielen, sondern auch die hervorragende Eignung dieses Instrumentes zur Steuerung des Platzangebotes in den Reisezügen zur Wirksamkeit bringen. Die SNCF erblickt bezeichnenderweise sogar in der Möglichkeit zur Anpassung der Zugbildung an das Verkehrsangebot den Hauptvorteil des Platzkartenverkaufs. Das Platzangebot kann nämlich nicht an Hand des Fahrkartenverkaufs dem wirklichen Bedürfnis sicher angepaßt werden, weil es den Reisenden bekanntlich freisteht, sich erst nach Lösung der Fahrkarten für Reisetag und Zug zu entscheiden. Die vielen von den Bahnen laufend oder aus besonderen Anlässen vorgenommenen Reisetrombzählungen liefern die Ergebnisse auch stets post festum. Diese Ergebnisse geben dann zwar brauchbare Unterlagen für die Schätzung kommender Bedarfsfälle. Der Abgangsbahnhof erkennt den Umfang des genauen Platzbedarfes aber regelmäßig mit Sicherheit erst, wenn die Reisenden bereits auf dem Bahnsteig stehen. Dann ist es für die Regulierung der Zugstärken durch Verstärkung oder Schwächung der Zugparks oft schon zu spät. Auch Vor- oder Nachzüge können dann nur mehr schwer oder nur mit beschränktem Erfolg eingesetzt werden. Falls daher künftig ein wesentlich verbessertes Platzkartenverfahren entwickelt werden kann und demgemäß die Reisenden in stärkerem Umfange als zur Zeit Platzkarten lösen werden, wird auch die DB leichter disponieren können. Auch können die Reisenden schon bei der Lösung von Fahr- und Platzkarten an Hand der vorliegenden Laufkarten von vornherein auf weniger belegte Reisetage, Strecken und Züge hingewiesen und abgeleitet werden. Das ist für DB und Reisende bei dem noch lange anhaltenden Mangel an Reisezugwagen im Spitzenverkehr von außerordentlichem Wert. Auch für später wird das verbesserte Verfahren mit dazu beitragen können, allgemein die Wagenreserven kleiner zu halten. Die augenblicklichen Vorarbeiten können daher, wenn

sie einigermaßen gelingen, der DB in mehrfacher Hinsicht einen beachtlichen Rationalisierungsgewinn bei der Bewirtschaftung der Reisezugwagen bringen.

Der Arbeitskreis hat sich nach gründlicher Durcharbeitung der umfangreichen Materie vorgenommen, mit dem neuen Verfahren vor allem folgende Einzelziele zu erreichen:

- a) den Fernreisenden künftig, sofern sie es nicht vorziehen, hinsichtlich Reisetag, Reisestrecke und Zug auch nach Lösung der Fahrkarte völlig freizügig zu bleiben, von jedem Bahnhof aus den gewünschten Sitzplatz bei rechtzeitiger Bestellung sicherzustellen;
- b) den Reisenden ohne Platzkarten dennoch in jedem Zuge ein genügendes Platzangebot zu erhalten;
- c) jeden Platz, der in das Platzkartenverfahren einbezogen wird, möglichst mehrfach hintereinander zu verkaufen, sofern er von dem zuerst belegenden Reisenden nicht für den ganzen Zuglauf in Anspruch genommen wird;
- d) die Platzmarkierung gegen mißbräuchliche Entfernung weitgehend zu sichern;
- e) mit dem verbesserten Verfahren möglichst bald zu beginnen.

Inzwischen hat der Arbeitskreis die wichtigsten Einzelheiten des neuen Platzkartenverfahrens entwickelt und hierzu auch die grundsätzliche Billigung der Hauptverwaltung der DB bereits erhalten. Es ist im wesentlichen mit folgender Regelung zu rechnen:

- a) Das bisherige (sog. „alte“ Verfahren) bleibt, wenn auch mit gewissen Verbesserungen, zunächst erhalten. Es umfaßte nach dem Sommerfahrplan 1955 insgesamt 323 und nach dem Winterfahrplan 1955/56 im ganzen 284 Züge und Kurswagen. Ein Teil dieser Züge wird mit in das „neue“ Verfahren übernommen (vgl. nachfolgend zu b)).
- b) In das „neue“ Platzkartenverfahren der DB werden vorerst sämtliche innerdeutschen F- und die D-Züge des LS-Netzes (z. Z. zusammen 110 Züge) einbezogen. In diesem Umfange können Platzkarten für jede beliebige Teilstrecke des Zuglaufes, beginnend bei jedem Unterwegsbahnhof, ausgegeben werden. Für jeden Platz können nacheinander bis zu 3 Platzkarten je Zuglauf verkauft werden.
- c) Alle in den einbezogenen Zügen laufenden Wagen — es werden möglichst einheitliche Typen hierfür eingesetzt — erhalten eine neue Nummerierung ihrer Plätze. Für Raucher- und Nichtraucherplätze, die ohnehin künftig fest eingeteilt und bezeichnet werden, werden bestimmte gleichbleibende Nummernreihen zugewiesen. Die Abteile erhalten in jedem Wagen fortlaufende Nummern. In jedem Wagen werden die 6 mittleren Abteile für Platzkarten vorgesehen. Die Plätze eines jeden Abteils werden von 1 bis 6 bzw. 1 bis 8 nummeriert, und zwar an der Abteiltür links beginnend und im Zickzack springend, damit nach internationalem Brauch die ungeraden Nummern in Fahrtrichtung und die geraden gegenüber liegen. In jedem Abteil werden grundsätzlich nur die Plätze 1 bis 6 zum Platzkartenverkauf vorgesehen. Die in der 3. Klasse — demnächst 2. Klasse — vorhandenen Plätze Nr. (7) und (8) werden nur dann mit Platzkarten belegt, wenn es auf Wunsch einer Gruppe von Reisenden für die gemeinsame Unterbringung nötig ist. Das Nummernbild hat also von der Türe aus folgendes Gesicht:

1. Klasse (Fenster)		2. Klasse (Fenster)	
5	6	5	6
3	4	(7)	4
1	2	3	(8)
	(Tür)	1	2
			(Tür)

Die weniger beliebten Mittelplätze (3 und 4) in der 2. Klasse werden dadurch begünstigt, daß man sie gegeneinander versetzt. Die Nummern werden außerdem insofern veränderlich gestaltet, daß man jederzeit leicht die geraden in die gegenüberliegenden ungeraden Nummern und umgekehrt verwandeln kann, so daß auch beim Wenden des Zuges im Kopfbahnhof bei Bedarf die ungeraden Nummern in Fahrtrichtung nach vorne eingestellt werden können.

- d) Die Platzreservierungszettel werden in verschlossenen Rähmchen, und zwar entweder über den Plätzen oder an einem Gangfenster angebracht. Die eingeschobenen Zettel, die nur durch das Eisenbahnpersonal entnommen werden können, können Angaben für 3 belegte Teilstrecken aufnehmen.
- e) Es wird ein zusätzliches, hochleistungsfähiges Fernmeldenetz mit Fernschreibern, vor allem zwischen den laufkartenführenden Stellen (im ganzen 9) und den Abgangsbahnhöfen der einbezogenen Züge, geschaffen, damit Platzbelegungen noch bis kurz vor Abgang der Züge durchgeführt werden können.
- f) Die einschlägigen Abfertigungs- und Abrechnungsvorschriften werden wesentlich verbessert und gleichzeitig vereinfacht, um das neue Verfahren auch bei der erwarteten verstärkten Inanspruchnahme mit geringem Aufwand betreiben zu können.
- g) Das neue Verfahren wird zum Oktober 1956 eingeführt.
- h) Bei Bewährung des neuen Verfahrens werden bald die restlichen D-Züge, evtl. auch die wichtigsten E-Züge, einbezogen.

Bis zur Inangabe des neuen Platzkartenverfahrens sind noch erhebliche Vorarbeiten zu leisten. Etwa 2000 D-Zugwagen sind umzunummern. Rund 150 000 Rähmchen für Aufnahme der Platzreservierungszettel sind über den Sitzplätzen in den Abteilen anzubringen oder es sind zum mindesten an einem Gangfenster eines jeden Abteils die Rahmen für die Aufnahme aller Belegungszettel des ganzen Abteils zu befestigen. Bei den Wagen ohne Abteile müssen die einzelnen Plätze markiert oder Rahmen über den Fenstern angebracht werden. Besonders umfangreiche Beschaffungen und Einrichtungen sind im Fernmeldedienst, vor allem zur Schaffung des besonderen Fernschreibnetzes, durchzuführen. Die Laufkartenstellen und die übrigen Abfertigungs- und Meldestellen müssen baulich und büromäßig eingerichtet und dann mit ausgebildetem Personal besetzt werden. Der gesamte sächliche und personelle Aufwand ist nicht unerheblich. Mit der Einführung des geplanten Verfahrens wird dafür aber auch den Reisenden der DB eine Neuerung geboten, die bisher keine andere Eisenbahnverwaltung Europas kennt, nämlich die Platzkartenausgabe von jedem Unterwegsbahnhof. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, im neuen Verfahren trotz der zu erwartenden starken Ausdehnung des Platzkartenverkaufs keine Verschlechterung dem bisherigen Verfahren gegenüber eintreten zu lassen, sondern alle etwaigen Schwierigkeiten durch entsprechende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Apparates der DB auf-

zufangen. Auch künftig können alle Platzkartenbestellungen schon 1 Monat vor dem Reisetag und vor Lösung der Fahrkarte aufgegeben werden. Auch die Form der Bestellung ist nach wie vor dem Reisenden freigestellt. Sie kann schriftlich, fernmündlich oder mündlich erfolgen. Sie wird je nach der Eilbedürftigkeit schriftlich unter Zusendung oder mündlich unter Aushändigung der Platzkarte ausgeführt. Die Platzkarte hat, wie bisher, das Edmonsonsche Format.

Die Bedeutung des vorgesehenen Verfahrens im Hinblick auf den möglichen Umfang seiner Inanspruchnahme und auf die schon allein dem Fernmeldedienst der DB entstehende Belastung ergibt sich aus folgendem kurzen Ueberschlag: Wenn für insgesamt 110 Züge täglich im Durchschnitt 300 Plätze für Platzkarteninhaber vorgehalten und diese Plätze nicht gleich 3 mal, sondern nur 1,5 mal in Anspruch genommen werden (bei Verkehrsspitzen kann die Inanspruchnahme durchaus höher liegen), so ergibt sich eine Gesamtzahl von fast 50 000 Platzbestellungen täglich.

Wenn nach den bisherigen Erfahrungen davon

$$\text{rund} \begin{cases} 50 \% = 25\,000 \text{ Bestellungen mündlich oder schriftlich} \\ 25 \% = 12\,500 \text{ Bestellungen fernschriftlich} \\ 25 \% = 12\,500 \text{ Bestellungen fernmündlich} \end{cases}$$

eingehen, auch noch mit

$$\text{rund} \quad 20 \% = 10\,000 \text{ Umbestellungen gerechnet werden muß}$$

(die Air France, München, rechnet z. B. mit 40% Umbuchungen in ihrem innerdeutschen Verkehr), so bedeutet das nicht weniger, als daß die 9 Laufkartenstellen mit über 17 000 Fernschreibern und 17 000 Ferngesprächen täglich zu rechnen haben. Für die Laufkartenstelle Köln mit 16 zu betreuenden Zügen heißt das:

$$\begin{aligned} &\text{über 2 500 Fernschreibern täglich,} \\ &\text{über 2 500 Ferngespräche täglich.} \end{aligned}$$

Die Platzkartenverfahren ausländischer Eisenbahnen

Das Studium des Platzkartenverfahrens der französischen Bahnen durch Mitglieder des Arbeitskreises hat wichtige Anregungen vermittelt. Bei der SNCF werden sogar mehrere verschiedene Verfahren mit großer Beweglichkeit nebeneinander gehandhabt. Dem Beispiele der SNCF folgend plante der Arbeitskreis zunächst, ein verschließbares Metallrähmchen zur sicheren Befestigung der Platzbelegungszettel einzuführen. Er ist dann aber nach der Entwicklung mehrerer Muster, und zwar weniger wegen der Anschaffungskosten als wegen der hohen Empfindlichkeit der beweglichen Teile (Scharniere und Schlösser) und der dadurch bedingten hohen Unterhaltungskosten, auf ein vorne völlig geschlossenes Plexiglasrähmchen gekommen. In dieses Rähmchen kann der Belegzettel von oben oder von der Seite leicht eingeschoben werden. Die Entfernung des Zettels nach Gebrauch ist für das Eisenbahnpersonal mit einem einfachen Heber leicht und schnell möglich. Für Dritte ohne Heber ist die Herausnahme des Zettels verhältnismäßig schwierig, so daß der Schutz gegen unbefugtes Entfernen des Zettels ausreichend erscheint.

Die Ueberprüfung des französischen Verfahrens ergab einen recht hohen Personalaufwand. So sind beispielsweise auf dem Gare de Lyon in Paris für das sehr umfangreiche Platzkartengeschäft während der Hauptverkehrszeit im Sommer ca. 250 Personen, im Durchschnitt des Jahres ca. 80 Personen, beschäftigt. Die

Zahl der Züge, für die Platzkarten verkauft werden, beläuft sich auf etwa 700.
Die Zahl der verkauften Platzkarten ist beim Gare de Lyon von

	327 000	im Jahre	1938	auf
	1 753 000	„	„	1952

gestiegen. An einem Tage sind mit den modernen Einrichtungen des Gare de Lyon schon bis zu 30 000 Belegungen durchgeführt worden. Nach Ansicht der SNCF ist dieser erhebliche Aufwand in jeder Beziehung gerechtfertigt. Die Einsparung an Betriebskosten ist nach ihren Berechnungen so bedeutend, daß die Wirtschaftlichkeit des Platzkartengeschäfts allein dadurch außer Zweifel gestellt wird. Der Arbeitskreis der DB hat seine Planung von Anfang an darauf abgestellt, das neue Verfahren mit einem möglichst geringen personellen Aufwand zu starten. Nach einem vorläufigen Ueberschlag muß mit einem Personaleinsatz von 4—6 Köpfen je Laufkartenstelle gerechnet werden, das sind also im Höchsthalle zwischen 50 und 60 Köpfe. Diese verhältnismäßig niedrige Zahl (niedrig im Verhältnis zu dem Aufwand der SNCF) beruht darauf, daß das bei der DB vorgesehene hochleistungsfähige Fernschreibnetz rationeller arbeitet als das von der SNCF benutzte Fernsprechnetz.

Das Platzkartengeschäft der USA-Eisenbahnen

Die in den Vereinigten Staaten angewendeten verschiedenen Verfahren sind auch vom Arbeitskreis der DB studiert worden. Wenn in den USA durch Anwendung neuester elektronischer Uebertragungsapparate sowie anderer jüngst herausgebrachter technologischer Entwicklungen die Platzkarten mit den Fahrkarten in wenigen Sekunden ausgegeben werden (vgl. auch Railway Age vom 31. 1. 1955), so können diese modernen Methoden schon allein wegen ihrer außerordentlich hohen Kosten bis auf weiteres von der DB nicht übernommen werden. Der von der Pennsylvania-Eisenbahn verwendete Uebertragungsapparat hat beispielsweise einen Preis von 500 000 Dollar. Die DB wird unter vorläufigem Verzicht auf die Elektronentechnik zunächst den Fernschreiber einsetzen. Dieser wird in der ersten Einsatzstufe noch Klartext senden und in der nächsten Stufe — auch das wird bereits durch die Fernmeldetechniker der DB vorbereitet — mit kodierten Fernschreiben noch wesentlich schneller, sicherer und vor allem wirtschaftlicher arbeiten können.

Die Platzkarten in den TEE-Zügen

Mit Fahrplanwechsel 1957 werden die westeuropäischen Eisenbahnen ein Netz von hochwertigen Triebwagen-Verbindungen zwischen wichtigen Knotenpunkten der beteiligten Länder schaffen, die sogenannten Trans-Europ-Expres-Züge. Deutschland wird dabei von 7 Zügen berührt werden. Es werden von den vorhandenen Expreszügen, teilweise mit gewissen Aenderungen in der Streckenführung, einbezogen:

- der Helvetia-Expres,
- der Paris-Ruhr-Expres,
- der Saphir-Expres und
- der Rhein-Main-Expres.

Hinzukommen werden an neuen Verbindungen ein Expres Hoek v. Holland — Großenbrode — Hoek v. Holland, ein Expres Paris — Dortmund, — Paris und ein Expres Brüssel — Dortmund — Brüssel.

Die TEE sollen in vollem Umfange platzkartenpflichtig werden. Die Gebühr für die Platzreservierung wird im Fahrpreis enthalten sein. Es soll grundsätzlich erreicht werden, daß Reservierungen bis zum letzten Augenblick vor der Abfahrt eingeschrieben werden können. Für die Zwischenbahnhöfe kann sogar noch gebucht werden, wenn sich der Zug bereits unterwegs befindet. Da alle Plätze platzkartenpflichtig sind, ist eine besondere Kennzeichnung der Belegung an den Plätzen nicht erforderlich. Die beteiligten Eisenbahnen werden in jedem Lande ein Hauptplatzkartenbestellbüro errichten (die DB für Deutschland in Frankfurt/Main). Diese Hauptbestellbüros regeln untereinander den gesamten Nachrichten- und Geschäftsverkehr über die Grenzen hinweg. Die Bahnen bemühen sich, in den eingesetzten Zügen zu einem voll übereinstimmenden System der Platznummerung zu kommen. Sie stimmen zurzeit auch die Maßnahmen zur Schaffung eines zusammenhängenden und genügend leistungsfähigen Fernmeldenetzes miteinander ab (in erster Linie Fernschreibverbindungen).

IV. Zusammenfassung

Die drei behandelten Einzelthemen stehen alle unter dem gleichen Nenner der Rationalisierung. Ihr Gewicht in dieser Hinsicht ist allerdings gänzlich verschieden. Das sogenannte „große“ Bahnsteigsperrproblem hat gar nicht den starken Rationalisierungsakzent, wie man ihm von außen her vielfach geben möchte. Die gänzliche Beseitigung der Sperren ist wesentlich mehr eine kundendienstliche Angelegenheit — wenn auch mit vielfachen anderen Aspekten —, die die Eisenbahnen aber intern recht viel Geld kosten wird, vor allem nach der personalwirtschaftlichen Seite hin. Die derzeitigen Bemühungen der Bundesbahndirektionen, ohne Personalaufwand Teilmaßnahmen durchzuführen, sind allerdings überwiegend von Rationalisierungsgesichtspunkten bestimmt.

Die weitere Mechanisierung des Fahrkartenverkaufs aus Schalterdruckern ist ein sehr gewichtiges Rationalisierungsobjekt. Sie liegt in der allgemeinen Richtung der immer stärker notwendig werdenden Automation aller hierfür nur irgendwie geeigneten Arbeitsvorgänge. Sie steht vor allem auch unter dem sich bereits immer stärker abzeichnenden Mangel an Arbeitskräften auf weite Sicht.

Der Bereich der Platzkarten weist auf den ersten Blick ganz überwiegend kundendienstliche Bedeutung auf. Bei einer wesentlichen Steigerung des Umsatzes nach der Einführung neuer Verfahren wird jedoch mit fühlbaren Rationalisierungsgewinnen bei der Bewirtschaftung des Platzangebotes in der Zugbildung zu rechnen sein. Wie hoch diese Gewinne sein werden, kann allerdings erst die Zukunft lehren.

„Anderweitige“ Speditionsbedingungen und Spediteurhaftung

Von Senatspräsident Leo Bindels, Hamm

Unter diesem Titel behandelt Herr Dr. Erich Prölss in der Zeitschrift „Versicherungsrecht“ (6. Jahrg. Heft 5) die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Abmachung wirksam ist, in der ein Spediteur mit seinen Kunden zwar die Geltung der ADSp vereinbart, sich aber dabei ausbedingt, daß der darin vorgesehene Versicherungsschutz durch andere als die in der z. Z. bekanntgegebenen Fassung des SVS aufgeführten Versicherer gewährt werden soll.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß nach den Grundsätzen der Vertragsfreiheit eine solche Abmachung, wenn sie klar und unzweideutig ist, wirksam ist. Nach meiner Auffassung stoßen aber auch im übrigen die Ausführungen von Herrn Dr. Prölss in wesentlichen Punkten ins Leere, weil seine Prämisse, daß die ADSp „mit den Aenderungen, die sie seit ihrer ersten Publikation im Jahre 1927 erfahren haben, automatisch kraft Handelsbrauchs, normierender Verkehrsrite oder Unterwerfung zum Inhalt jedes Speditionsvertrages werden“ — weil also diese Prämisse sich nicht beweisen läßt.

In einem in der NJW vom 5. 8. 1955 (8. Jahrg. Heft 31) erschienenen Aufsatz habe ich dargelegt, daß bis zum Jahre 1939 die Geltung der ADSp als Handelsbrauch sich nicht feststellen läßt. Es darf noch zusätzlich darauf hingewiesen werden, daß von den führenden Kommentaren zum HGB der von Schlegelberger (Ausg. 1939) der Frage skeptisch und zweifelnd gegenübersteht, und Baumbach (Ausg. 1939) und der Komm. der RGRäte (Ausg. 1943) einen Handelsbrauch direkt ablehnen.

Erst dadurch, daß der RVerkehrsminister die ADSp durch die VO vom 29. 12. 39 mit Wirkung vom 1. 4. 40 für die Mitglieder der RVerkehrsgruppe Spedition und Lagerei für verbindlich erklärte und ihre Nichtbeachtung mit Sanktionen bedrohte, kamen sie zur allgemeinen Anwendung. Natürlich macht staatlicher Zwang noch keinen Handelsbrauch. Wenn man aber berücksichtigt, daß sie damals schon 12 Jahre lang vielfach angewendet wurden und diese Anwendung auch, nachdem der staatliche Zwang 1945 aufgehört hatte, von der Wirtschaft fortgesetzt wurde, kann man jetzt wohl, im Einklang mit dem überwiegenden Teil der Rechtsprechung von einem Handelsbrauch sprechen.

Das betrifft aber nur das Grundsätzliche. Herr Rechtsanwalt Deringer hat in einem Aufsatz über die „kartellrechtliche Beurteilung der §§ 39 a, 41 c der ADSp (NJW 55 S. 1899) mit Recht ausgeführt, daß damit nicht feststehe, daß auch jede einzelne Bestimmung der ADSp zum Handelsbrauch geworden sei. Schon der Komm. der RGR zum HGB meint (Ausg. 1943 § 407 Anm. 28): „Ein Handelsbrauch von 65 Paragraphen und 2 Anlagen ist ein Unding“, und Baumbach a. a. O., die ADSp seien „viel zu umfangreich, um als Handelsbrauch zu gelten“.

Vergegenwärtigt man sich das Wesen eines Handelsbrauchs, die gleichmäßige Handhabung einer als zweckmäßig erkannten Maßnahme durch den Handels-

verkehr, so wird man hier feststellen müssen, daß das, was für den Handel zweckmäßig und erforderlich war, darin bestand, dem Spediteur die Möglichkeit zu geben, sich von der persönlichen Haftung aus dem Speditionsvertrage zu befreien, indem er dem Kunden als Ausgleich einen angemessenen Schutz durch eine Speditionsversicherung bot. Soweit die ADSp dieses Bedürfnis befriedigten, mögen sie zum Handelsgebrauch geworden sein. Dagegen besteht kein Anlaß zu der Annahme, daß auch die Notwendigkeit, gerade bei den in der Beteiligtenliste zum SVS aufgeführten Versicherungsgesellschaften zu versichern, vom Handel als erforderliche oder zweckmäßige Regelung handelsüblich anerkannt wurde. Wie soll der Handel dazu kommen, einer bestimmten Interessentengruppe handelsbräuchlich für alle Zukunft ein Monopol auf die nach den ADSp zu schließenden Versicherungen einzuräumen. Schon Baumbach erkennt dieses Bedenken, wenn er a. a. O. schreibt, „die ADSp als Handelsbrauch wären erträglich, wenn nicht der Zwang zum Monopol dahinter stände“.

Wenn bis 1945 in der Praxis diese Versicherungsverträge wohl fast ausschließlich mit der erwähnten Beteiligtenliste gemäß dem SVS geschlossen wurden, so beruht das nicht auf Handelsbrauch, sondern auf dem durch den RVerkMin. ausgeübten Zwang und dem Umstande, daß damals diese Versicherergruppe die einzige war, die sich zum Abschluß derartiger Verträge in der Öffentlichkeit bereiterklärt hatte.

Die Richtigkeit dieser Ansicht wird dadurch erhärtet, daß in dem Augenblicke, in dem 1945 der staatliche Zwang aufhörte, wie noch zu zeigen ist, verschiedene Gruppen von Versicherern auftraten, die auf Grund der ADSp Versicherungen, die dem SVS entsprachen oder ihm gleichwertig waren, anboten, und die verladende Wirtschaft und das Spediteurgewerbe sich mit ihren Geschäften auf diese Gruppen verteilte, so daß von einem handelsgebräuchlich anerkannten Monopol einer Gruppe jetzt noch weniger die Rede sein kann denn je.

Demnach ist festzustellen, daß der von Baumbach sog. Zwang zum Monopol niemals Handelsbrauch gewesen ist, es handelte sich vielmehr für die in der Beteiligtenliste des RVerkMin. veröffentlichten Versicherungsgesellschaften um ein rein tatsächliches Monopol, erzeugt durch staatlichen Zwang und das Fehlen einer sich mit derartigen Verträgen befassenden Konkurrenz. Mit dem Wegfall dieser Umstände fiel auch dieses tatsächliche Monopol weg. Die ADSp üben also kraft Handelsbrauchs ihre Wirkung auch dann aus, wenn der Spediteur mit anderen Versicherern eine dem SVS mindestens gleichwertige Versicherung abschließt.

Zu demselben Ergebnis gelangt man aber selbst dann, wenn man annimmt, der Handelsbrauch gehe dahin, daß der Spediteur sich nur auf die ADSp berufen könne, wenn er bei der in ihnen bezogenen Versicherergruppe den SVS gezeichnet habe. Als Handelsbrauch kommt nur die 1939 vom RVerkMin. veröffentlichte Fassung der ADSp in Betracht. Deren Anwendung steht aber heute entgegen, daß sowohl die dort als Verfasser und dauernde Ueberwacher der ADSp aufgeführten Spitzenverbände der Wirtschaft, als auch ein Teil der Versicherer der Beteiligtenliste, als auch schließlich der RVerkMin. selbst, der sich die Genehmigung jeder Aenderung der ADSp vorbehalten hatte, infolge der Ereignisse von 1945 in Wegfall gekommen sind.

Nach §§ 39 a, 41 c ADSp ist der Spediteur, der des Schutzes der ADSp teilhaftig werden will, verpflichtet, eine Speditionsversicherung gemäß dem SVS bei denjenigen Versicherern zu decken, die von „den Spitzenverbänden der Wirtschaft,

die diese ADSp festgestellt haben, beauftragt sind". Diese Spitzenverbände sind verschwunden, können also niemand mehr beauftragen, und die Liste der Versicherer, von denen jeder prozentual für jeden Schaden haftete, ist lückenhaft geworden, kann also den Auftrag so, wie damals in den ADSp vorgesehen, nicht mehr ausführen. Es ergab sich also eine Lücke; die ADSp mit ihrem SVS waren zum Torso geworden.

Als dann einige Zeit später die Wirtschaft wieder anzulaufen begann, sahen sich die Spediteure vor die Alternative gestellt, entweder ganz auf den Schutz der ADSp zu verzichten, oder deren Lücken durch Vereinbarungen mit ihren Kunden zu schließen. In der Hauptsache handelte es sich dabei um die Bestimmung, welche Versicherer im Hinblick auf die lückenhaft gewordene Beteiligtenliste den Schutz nach dem SVS oder in gleichwertiger Weise gewähren sollten. Es bildeten sich alsbald verschiedene Gruppen von Versicherern, die sich für diesen Zweck zur Verfügung stellten.

Der Rest der alten Versicherer aus der Beteiligtenliste von 1939, der noch vorhanden war bzw. an dem Zusammenschluß zwecks Versicherung nach dem SVS festhielt, und der sich durch die Maklerfirma Oskar Schunck K.G. vertreten läßt, nahm noch einige Versicherer hinzu und ließ die ADSp mit dieser neuen Beteiligtenliste veröffentlichen. Später (1951) gab er eine nochmals geänderte Beteiligtenliste heraus und ersetzte von sich aus die in § 17 SVS vorgesehene Zustimmung des RVerkMin. zu Änderungen des SVS durch die Zustimmung der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V. und des Deutschen Industrie- und Handelstages. Diese Gruppe erhob auch den Anspruch, „die“ allein nach §§ 39 a, 41 c ADSp befugte Versicherergruppe zu sein. Deringer a. a. O. scheint sich dieser Auffassung anzuschließen und mißt der Änderung der Beteiligtenliste keine Bedeutung bei. Nun ist es richtig, daß schon vor 1939 die Zahl der Versicherer sich geändert hat; es mag auch sein, daß bei einer so lange Zeit wirklichen Einrichtung Schwankungen in der Zusammensetzung nicht zu vermeiden sind und daß damit schon von vornherein gerechnet wurde. Aber wer hat damit gerechnet und wer hatte diese Schwankungen zu berücksichtigen? Natürlich nur die Verfasser der ADSp, die Spitzenverbände der Wirtschaft, und diese haben den Fall in § 39 a ADSp auch vorgesehen. Danach sind sie es, die jeweils die Versicherer beauftragen. Ob 1939 diese Befugnis, neue Versicherer zu bestellen, auf den RVerkMin. übergegangen ist, kann dahingestellt bleiben; denn sowohl er, wie die Spitzenverbände sind 1945 abgetreten, ohne ihre Befugnis auf eine andere Stelle, etwa die Rumpffgruppe der Versicherer oder die in der Neufassung des § 17 SVS genannten Stellen zu übertragen. Diesen Stellen könnte die Befugnis daher nur zugefallen sein, wenn nach 1945 ein neu entstandener Handelsbrauch sie ihnen zugebilligt hätte.

Das ist nicht nur nicht zu erweisen, vielmehr ergibt sich das Gegenteil aus dem Wege, den der Handelsverkehr nach 1945 eingeschlagen hat. Die Gruppe Schunck war nämlich nach 1945 nicht die einzige, die sich zur Durchführung der ADSp zur Verfügung stellte; das taten z. B. auch die unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Versicherungsgesellschaften, die sich dabei anderer Maklerfirmen bedienten. (Nach Clauß „Zum Streit um die Speditionsversicherung“ in „Der Versicherungsnehmer“ Jahrg. 7 Nr. 8/55 handelt es sich um die Maklerfirmen Schmidt und Drewe.) Schon der Umstand, daß auch diese Gruppe mit einem beachtlichen Kundenkreis auf Grund der ADSp arbeitet, verbietet die Feststellung, daß die Gruppe Schunck nach allgemeiner Anschauung des Handelsverkehrs, also handelsbräuchlich an die Stelle der Beteiligtenliste von 1939 getreten sei, oder die Be-

fugnis der Spitzenverbände der Wirtschaft oder des RVerkMin., andere Versicherer zu beauftragen, ausüben könne. Es darf darauf hingewiesen werden, daß sich sogar Krien, der in seinem Kommentar geneigt zu sein scheint, die Tätigkeit der Gruppe Schunck als bindend, jedenfalls als fait accompli anzunehmen, sich Bl. 63/65 der Zweifelhafteitigkeit des seit 1945 betriebenen Ergänzungsverfahrens voll bewußt ist.

Also auch, wenn man das Monopol der 1939 bestehenden Beteiligtenliste als handelsbräuchlich anerkennt, so bleibt die Tatsache bestehen, daß diese Liste lückenhaft geworden und handelsbräuchlich niemand mehr berufen ist, sie zu ergänzen. Der Spediteur, der einen Speditionsvertrag abschließt, muß somit, wenn er auf den Schutz der ADSp nicht verzichten will, selbst einen Versicherer aussuchen, der seinem Kunden einen dem SVS gleichwertigen Versicherungsschutz gewährt. Ich habe in meinem erwähnten Aufsatz dargelegt, daß zu dieser Auslegung der Charakter der ADSp¹ als einer normierenden Vertragsordnung nötig ist. Soweit eine solche durch die Ereignisse lückenhaft geworden ist, ist sie anzuwenden, wie ein lückenhaft gewordenes Gesetz, d. h. sie ist aus ihrem Sinn und Zweck in einer den wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung tragenden Weise zu ergänzen. Da nun die Person des Versicherers praktisch ohne Bedeutung ist, wenn nur der Versicherungsvertrag in Ordnung geht, so kann die Ergänzung wohl kaum dahin gehen, einer Gruppe ein Monopol zu konzédieren, nur weil ein Teil der beteiligten Gesellschaften schon auf der Liste von 1939 stand, vielmehr muß man zu dem Ergebnis kommen, daß es Sache des Spediteurs ist, sich einen Versicherer auszusuchen. Ihn lediglich auf die Reste der alten Liste zu verweisen, ist schon darum unmöglich, weil jeder dort Beteiligte nur zu einem Bruchteil des Schadens haftet, und daher eine 100prozentige Deckung nicht erreicht wäre.

Die tatsächliche Lage, wie sie sich seit 1945 herausgebildet hat, daß unter Anwendung der ADSp im übrigen ein Teil des Speditions-gewerbes bei der Gruppe Schunck, ein anderer bei der unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Gruppe Versicherungsschutz sucht, entspricht also auch der Rechtslage, zu der eine sachgemäße Auslegung des Handelsbrauchs führt.

Somit bedürfte es an sich keines der von Herrn Dr. Prölss besprochenen Vermerke auf den Geschäftspapieren des Spediteurs, weil er eben in der Auswahl des Versicherers frei ist. Sie sind als Vorsichtsmaßnahmen zu bewerten, weil die Ansichten zu diesem Punkte in der Fachpresse sich gegenüberstehen und auch durch Veröffentlichung von Neuausgaben der ADSp seitens der Gruppe Schunck der Eindruck erweckt werden könnte, diese sei allein berufen, was im Einzelfalle zu Mißverständnissen führen könnte.

Die Vermerke weisen jedoch noch eine weitere Abweichung aus. Die ADSp erkennen die Freizeichnung des Spediteurs nach ihrem Wortlaut nur an, wenn die Versicherung auf Grund des SVS abgeschlossen wird. Nun entspricht aber die Speditions-police (Sp) der unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Versicherer nicht genau dem SVS, geht vielmehr über dessen Bestimmungen hinaus und gewährt noch einen erweiterten und zusätzlichen Schutz, indem u. a. entgegen dem SVS nicht bloß der Kunde, sondern auch der Spediteur selbst (z. B. für seine Haftung nach dem HGB, falls der Freizeichnungseinwand nach den ADSp im Einzelfalle nicht anerkannt werden sollte) versichert ist. Es würde aber Treu und Glauben gröblich widersprechen, wollte man dem Spediteur, etwa in einem Schadensprozeß mit einem Kunden, die Berufung auf die ADSp ver-

sagen, weil er nicht nach dem SVS versichert sei, sondern eine Versicherung genommen habe, in der außer dem vollen Schutz des Kunden im Sinne des SVS noch darüber hinaus ein erweiterter Schutz gewährt wird. Dabei kann es keine Rolle spielen, wie zwischen Versicherung und Spediteur die Prämie berechnet wird, wenn nur der Kunde nicht höher belastet wird, als es nach dem SVS der Fall sein würde.

Ist also die Geltung der ADSp vereinbart, so ist es unschädlich, wenn eine derartige Abweichung vom SVS Platz greift. Es bedarf daher auch nach dieser Richtung nicht der von Herrn Dr. Prölss bemängelten Vermerke.

Aber selbst wenn man, dem entgegen, es für erforderlich halten sollte, daß die Abweichungen von der Beteiligtenliste und dem Wortlaut des SVS besonders zu vereinbaren seien, wird man Herrn Dr. Prölss in seiner Ansicht, die beiden Aufdrucke auf den Geschäftspapieren des Spediteurs genügen nicht, um eine solche Vereinbarung herbeizuführen, nicht beistimmen.

Der erste Aufdruck lautet: „Unsere Geschäftsbedingungen sind die gleichen wie die ADSp mit der Maßgabe, daß die Speditionsversicherung gemäß § 39 der ADSp anderweitig erstklassig eingedeckt ist. Einen Abdruck dieser Bedingungen stellen wir auf Wunsch zur Verfügung.“ Dieser Vermerk scheint mir völlig eindeutig zu sein. Schon rein nach dem Sprachgebrauch besagt er, daß es sich nicht um die ADSp in der z. Z. von der Gruppe Schunck bekanntgegebenen Fassung handelt, sondern um Bedingungen mit sonst zwar gleichem Inhalt wie die ADSp, aber unter ausdrücklicher Abdingung des § 39; der Hinweis auf die anderweitige erstklassige Eindeckung läßt vollends klar erkennen, daß die Versicherung nicht bei den Versicherern abgeschlossen wird, die in der von der Gruppe Schunck oder im Jahre 1939 veröffentlichten Beteiligtenliste stehen. Wer eine Offerte dieses Inhalts annimmt, ohne sich die angebotene Kenntnisnahme von der „anderweitigen“ Versicherung im einzelnen zu verschaffen, erklärt sich mit der Auswahl des anderweitigen Versicherers durch den Spediteur einverstanden. Natürlich darf er darauf vertrauen, daß die Versicherung ihn mindestens ebenso günstig stellt wie der in den ADSp erwähnte SVS.

Der zweite von Herrn Dr. Prölss besprochene Vermerk lautet: „Wir arbeiten auf Grund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neuester Fassung. Die Spediteur-Versicherung gemäß § 39 ADSp ist bei unseren Versicherern mit für den Auftraggeber verbesserten Bedingungen gedeckt. Diese stehen auf Wunsch zur Verfügung.“

Dieser Vermerk verweist allerdings nicht allgemein auf die ADSp, die, wie dargelegt, nur in der Fassung von 1939 gelten, sondern auf die „neueste“ Fassung, womit also wohl die von der Gruppe Schunck veranlaßte jüngste Veröffentlichung gemeint ist, die außer einer abweichenden Beteiligtenliste auch einige sonstige Änderungen gegen 1939 aufweist. Auch dieser Vermerk besagt aber unzweideutig, daß die Versicherung abweichend von § 39 ADSp geregelt ist. Es mag sein, daß er nicht für jeden Auftraggeber sofort erkennbar macht, daß nicht der SVS, sondern eine andere Police, etwa die Sp, zugrunde gelegt werden soll. Immerhin wird ausdrücklich auf die für den Auftraggeber verbesserten Bedingungen hingewiesen und es ist von vornherein unwahrscheinlich, daß ausgerechnet die SVS-Versicherer dem Spediteur entgegen ihrem eigenen SVS verbesserte Bedingungen gewährt haben sollten. Eine möglicherweise doch vorhandene Unklarheit wird man aber aus den vorhin erörterten Gründen für bedeutungslos halten dürfen, weil es dem Kunden allein darauf ankommt, die

Vorteile, die er nach dem SVS haben würde, uneingeschränkt zu erwerben, er aber naturgemäß nichts dagegen haben kann, wenn ihm oder dem Spediteur darüber hinaus noch weitere Vorteile eingeräumt werden. In diesem Zusammenhang darf auf die überzeugenden Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt Karl Clauß in Mannheim („Der Versicherungsnehmer“ Jahrg. 7 Nr. 8/55) verwiesen werden, denen ich mich in vollem Umfange anschließen möchte. Uebrigens kommt das in der neuesten Fassung des erwähnten Vermerks noch klarer und unzweideutiger zum Ausdruck, in dem ausdrücklich erwähnt wird, die Versicherung sei abweichend von § 39 ADSp geregelt.

Herr Dr. Prölss hat selbstverständlich recht, wenn er schreibt, die Vermerke könnten nur dann Vertragsinhalt geworden sein, wenn sie wirksam vereinbart seien. Diese Wirksamkeit kann aber, wie sich aus der vorhergehenden Erörterung ergibt, nicht mit der Begründung bezweifelt werden, daß aus den Vermerken die Rechtslage nicht klar und erschöpfend hervorgehe. Darum bestehen jedenfalls dann keine Bedenken, wenn der Kunde sich mit den Vermerken ausdrücklich einverstanden erklärt hat. Herr Dr. Prölss hat weiter darin recht, daß, wenn einmal etwas, z. B. die Versicherung bei der Gruppe Schunck, vereinbart ist, der Spediteur das nicht einseitig etwa durch nachträglichen Aufdruck des Vermerks auf einer Rechnung ändern kann. Es fragt sich aber, was vereinbart ist, wenn z. B. der Kunde telefonisch einen Speditionsauftrag gibt und der Spediteur ihn ohne irgendwelche Hinweise annimmt. Dann ist der Vertrag unter den handelsbräuchlichen Bedingungen, d. h. unter Vereinbarung der ADSp in der 1945 lückenhaft gewordenen Form geschlossen. Das Wesentliche steht damit fest, auch, daß der Spediteur sich auf die ADSp berufen kann, wenn er eine Versicherung schließt, die dem Kunden mindestens den im SVS festgelegten Schutz verschafft. Der Vertrag ist bloß noch nicht perfekt, da infolge des Wegfalls der „legalen“ Versichererliste nicht feststeht, bei wem versichert werden soll. Ein Handelsbrauch oder eine Vermutung zu Gunsten der Gruppe Schunck besteht ja nicht. Geht dem Kunden dann ein den Vermerk enthaltendes Schriftstück zu, so liegt darin das Angebot, den Vertrag in diesem Sinne zu vervollständigen. Schweigt er darauf, so ist die Vereinbarung entsprechend dem Vermerk geschlossen. Dabei darf erneut darauf hingewiesen werden, daß das die Rechtslage ist, wenn man nicht schon gemäß der hier vertretenen Ansicht den Spediteur handelsbräuchlich für berechtigt halten will, den Versicherer von sich aus zu bestimmen.

Daß in diesem Falle Schweigen als Zustimmung zu gelten haben würde, ergibt schon die Erwägung, daß es sich lediglich um die Fortsetzung einer bereits angeknüpften und im wesentlichen, der grundsätzlichen Geltung der ADSp, bereits bindend gewordenen Geschäftsverbindung handelt, und daß der Vertrag nur in einem für den Kunden praktisch bedeutungslosen, seine materielle Rechtslage nicht berührenden, sie eher noch verbessernden Punkte ergänzt werden soll. Man wird dem Kunden daher zumuten können, daß er, falls er etwa aus persönlichen Gründen einen bestimmten Versicherer wünscht, das ohne schuldhaftes Zögern zum Ausdruck bringt.

Gegen diese Ansicht kann die Entscheidung des BGH (NJW 55 S. 1794) nicht ins Feld geführt werden. Entgegen dem dort entschiedenen Falle handelt es sich hier nicht um die Unterwerfung unter unbekannte Geschäftsbedingungen. Diese Geschäftsbedingungen, die ADSp, sind vielmehr zwischen den Parteien kraft Handelsbrauchs in allen wesentlichen Punkten bereits festgelegt, die einzige Un-

klarheit ist die unwesentliche Auswahl des Versicherers. Es liegt auch nicht ein Antrag auf nachträgliche Vertragsänderung vor, sondern auf Vereinbarung des letzten zur Vollständigkeit des Vertrages noch fehlenden Punktes.

Ist der Kunde nicht Kaufmann, so kann der Spediteur sich ihm gegenüber nicht auf den Handelsbrauch berufen. Das für den Spediteur unerfreuliche Ergebnis, daß auf diese Weise seine Rechtslage u. U. verschieden ist, je nachdem ob sein Kunde Kaufmann ist oder nicht, würde weitgehend ausgeglichen, wenn sich feststellen ließe, daß die Anwendung der ADSp über die Handelskreise hinaus zu einer allgemeinen Verkehrssitte geworden wäre. Ich habe a. a. O. dargelegt, daß es zweifelhaft ist, ob sich eine solche Feststellung treffen läßt. Im Rahmen des vorliegenden Aufsatzes kann die Frage nicht abschließend behandelt werden.

Ist keine derartige Verkehrssitte feststellbar, so müssen die ADSp mit dem nichtkaufmännischen Kunden im Einzelfalle besonders vereinbart werden. Das ist auch durch schlüssige Handlungen möglich. Da ohne weiteres anzunehmen ist, daß der Spediteur die ADSp zugrunde legen will, kommt es darauf an, ob der Kunde bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt diesen Willen hätte erkennen müssen. In diesem Falle wird man ihn als zustimmend ansehen, auch wenn ihm der Inhalt der ADSp im einzelnen nicht bekannt war. Die einschränkenden Ausführungen der Entscheidung des BGH (NJW 55 S. 1794) dürften hier, wo es sich um eine normierende Verkehrsordnung für einen ganzen Gewerbebezweig handelt, die sich schon zum Handelsbrauch verdichtet hat, nicht Platz greifen. Auch diese Frage kann aber hier nicht abschließend behandelt werden.

Wird im Einzelfall die Geltung der ADSp für den nichtkaufmännischen Kunden festgestellt, so gilt für deren Umfang, vor allem die Auswahl des Versicherers, dasselbe wie für den kaufmännischen Kunden.

Grundfragen des Fremdenverkehrsrechts

Von Ass. Dr. jur. H. Klatt, Frankfurt/Main

Die Fremdenverkehrswissenschaft strebt zur Zeit nach den Rückschlägen, die der Zweite Weltkrieg brachte, einem neuen Höhepunkt zu. In einem Artikel „Gegenwartsfragen der Fremdenverkehrswissenschaft“ im „Jahrbuch für Fremdenverkehr“, 2. Jahrgang, Heft 2, Seite 16 ff., hat Professor Hunziker u. a. ausgeführt, daß an sich die Fremdenverkehrswissenschaft noch in den Anfängen stehe. Die Zahl derer, die sich mit ihr beschäftigen, sei gering. Umfang und Dringlichkeit der zu bewältigenden Probleme stünden hiermit in keinem Verhältnis. Deshalb sei eine Beschränkung auf die dringlichsten Probleme tunlich. Auf einige besonders wichtige Fragen wird sodann die Aufmerksamkeit gelenkt. Es sind solche, die in betriebswirtschaftlicher Richtung der Lösung harren. Ich meine, daß diese bemerkenswerten Ausführungen nach der Seite des Fremdenverkehrsrechts ergänzt werden sollten.

Es liegt im Wesen der Materie, daß in der Fremdenverkehrswissenschaft volks- und betriebswirtschaftliche Fragen im Mittelpunkt des Interesses stehen. Dennoch sollte sich allgemein die Erkenntnis Bahn brechen, daß dem Fremdenverkehrsrecht nicht nur eine Bedeutung am Rande zukommt. Wenn man die Veröffentlichungen der letzten Jahre überschaut, findet man Untersuchungen über fremdenverkehrsrechtliche Probleme so gut wie gar nicht. Ueber die Bedeutung fremdenverkehrsrechtlicher Fragen habe ich in dem Aufsatz „Das Gewerberecht der Reisebüros — ein Teil des Fremdenverkehrsrechts“ in dem „Jahrbuch für Fremdenverkehr“, 2. Jahrgang, Heft 2, Seite 51 ff., Bemerkungen zum Recht des Reisebürogewerbes innerhalb des Gewerberechts gemacht. „Was hier für das Gewerberecht gilt“ — so hieß es weiter — „gilt in ähnlichem Maße auch für andere Rechtsgebiete, von denen nur das Steuerrecht und das Arbeitsrecht beispielhaft genannt sein sollen. Bei näherer Betrachtung wird man feststellen, daß es Besonderheiten dieser Art auch in den anderen Gewerbebezweigen des Fremdenverkehrs, wie etwa dem Hotel- und Gaststättengewerbe und dem Beförderungsgewerbe, gibt. Diese Darstellung kann deshalb auch als Ausschnitt aus dem „Recht des Fremdenverkehrs“ gewertet werden, das zu untersuchen und abzugrenzen eine vielversprechende Aufgabe wäre...“

I.

Die Vorfrage bei den Untersuchungen ist: „Gibt es überhaupt so etwas wie ein Recht des Fremdenverkehrs?“ Diejenigen, die bestreiten, daß es eine Rechtsmaterie gibt, die als „Fremdenverkehrsrecht“ bezeichnet werden könnte, werden sich darauf berufen, daß es bisher in keinem Staate einen Gesetzgeber gegeben hat, der die verschiedenen Rechtsfragen des Fremdenverkehrs einheitlich zusammengefaßt hat. Die Vorschriften, die hier beachtet werden müssen, finden sich vielmehr in einer großen Zahl von Gesetzen und Verordnungen verstreut. Dieser Umstand dürfte aber noch ein Grund mehr sein, sich mit dem Wesen des Fremdenverkehrsrechts auseinanderzusetzen.

1. Zur Verdeutlichung, was es mit dem Recht des Fremdenverkehrs auf sich hat, seien einige Beispiele genannt, die zeigen, daß es eine Reihe spezifischer Fremdenverkehrsrechtsgebiete gibt.
 - a) Die umstrittene sogenannte „Kurförderungsabgabe“ etwa erfordert juristische Ueberlegungen dahingehend, in welcher Form die Abgabe einbezogen wird, wenn man mit ihr belastet und welche Stellen die Einziehung übernehmen. Es sind Vorschriften erforderlich, die den zweckmäßigsten Weg aufzeigen und die tunlichst für die verschiedenen Fremdenverkehrsgebiete einheitlich ergehen.
 - b) Eine solche spezifische Materie ist auch das Gaststättenrecht. Niemand wird bestreiten, daß dieses Gebiet zum Fremdenverkehr und damit zum Fremdenverkehrsrecht gehört.
2. Neben solchen spezifischen Fremdenverkehrsrechtsgebieten finden wir eine nicht minder beachtenswerte Zahl von Rechtsfragen aus allgemeinen Rechtsbereichen, die aus der Perspektive des Fremdenverkehrs eine besondere Bedeutung erlangen.
 - a) Es lohnt sich z. B. etwa aus dem Arbeitsrecht die Vorschriften zusammenzustellen, die für das Gaststätten- und Hotelgewerbe bedeutsam sind (vgl. „Arbeitsrecht des Hotel- und Gaststättengewerbes“ von Dr. Blotkamp, Verlag Hoteltruhand e. G. m. b. H., Düsseldorf). Auch für das Reisebürogewerbe liegt eine ähnliche Darstellung, allerdings nur über Teilfragen, vor. Es ist die von mir vorgenommene Kommentierung des Mantel- und Gehaltstarifvertrages (Schriftenreihe des Deutschen Reisebüroverbandes e. V. (DRV), Heft 2 und Ergänzungsheft). In diesem Kommentar ist das Schwergewicht auf die besondere Situation des Reisebürogewerbes als Saisongewerbe gelegt.
 - b) Neben dem Arbeitsrecht sei hier das Steuerrecht genannt. Ob man das Gebiet der Umsatzsteuer oder etwa der Beförderungsteuer betrachtet, überall findet man Regelungen, die den Fremdenverkehr besonders betreffen. Oft sind es Probleme, die seit Jahren nicht geringes Kopfzerbrechen bereiten, wie z. B. die steuerliche Behandlung der Gesellschaftsreisen mit angemieteten Omnibussen. Hier taucht eine Fülle von steuerrechtlichen Fragen des Umsatz- und Beförderungsteuerrechts auf. — Soweit die Beispiele. —

II.

Das Fremdenverkehrsrecht hätte die Aufgabe aufzuzeigen, in welchen Rechtsgebieten die besonderen Belange des Fremdenverkehrs noch nicht genügend beachtet sind. Hier könnten auch wertvolle Hinweise für die Rechtsprechung gegeben werden. Das Fremdenverkehrsrecht müßte ferner die verschiedenen Rechtsgebiete zusammenstellen. Einige Andeutungen hierzu sollen nachstehend versucht werden:

- a) Dem Gewerbebereich kommt naturgemäß innerhalb des Fremdenverkehrsrechts eine dominierende Bedeutung zu. Es sei hier nochmals auf einen Ausschnitt, nämlich „das Gewerbe der Reisebüros“ verwiesen, das eingehend in dem oben zitierten Aufsatz dargestellt worden ist. Die Frage, ob das Reisebürogewerbe, das Hotelgewerbe oder das Gaststättengewerbe konzessioniert werden sollen, ist nicht nur eine wirtschaftspolitische Frage, sondern mindestens ebenso sehr eine gewerberechtliche. Probleme der Personenbeförde-

- rung auf der Straße gehören zu einem erheblichen Teil, vornehmlich der sogenannte Gelegenheitsverkehr, zum Fremdenverkehrsrecht.
- b) Die Verkehrsträger, ohne die ein Fremdenverkehr gar nicht denkbar ist, haben wiederum besondere Probleme rechtlicher Art. Im wesentlichen abgerundet und abgeschlossen dürfte das Eisenbahnrecht sein. Mit dem Verkehrsrecht der Straße ist es bedauerlicherweise noch nicht so weit. Auch Rechtsfragen, die mit dem Schiffsverkehr und besonders mit dem Luftverkehr zusammenhängen, sollten einmal eingehend aus der Perspektive des Fremdenverkehrs behandelt werden.
 - c) Die Fremdenverkehrswirtschaft hat es mit Betrieben zu tun. Auf sie lenkt besonders die Betriebswirtschaft ihr Augenmerk. Beachtliche Untersuchungen konnte hier die Fremdenverkehrswissenschaft bereits beenden. Betriebe sind aber auch stets Gegenstand rechtlicher Untersuchungen. Es sei hier nur die Frage der Wahl der richtigen Firmenform herausgegriffen. Die Entscheidung, ob Personal- oder Kapitalgesellschaft z. B., wird meist auf Grund rechtlicher, insbesondere steuerrechtlicher Ueberlegungen getroffen. Das Firmenrecht mit den Problemen, die auch die Firmenbezeichnung und die Eintragung aufwerfen, müßte deshalb einmal für die gesamte Fremdenverkehrswirtschaft einheitlich dargestellt werden.
 - d) Ein zentrales Anliegen des Fremdenverkehrsrechts ist das Wettbewerbsrecht. Das Nebeneinanderstehen der Firmen der gleichen Branche wirft Wettbewerbsfragen auf, die nur aus der Perspektive des Fremdenverkehrs richtig gelöst werden können. Hiermit zusammen hängen aber auch das Rabattrecht und das Zugabewesen — Werbeformen, die in zunehmendem Maße Anwendung finden.
 - e) Auf das Arbeitsrecht und das Steuerrecht ist oben (I 2 a und b) bereits eingegangen worden. Eine besondere Materie stellt das Devisenrecht einerseits und das Zollrecht sowie das Paß- und Visarecht andererseits dar. Zu diesen Gebieten wird bisher viel zu wenig aus dem Bereich des Fremdenverkehrs beigetragen. Es reicht nicht aus, wenn der Fremdenverkehr fremdenverkehrspolitische Wünsche vorträgt. Aus dem Fremdenverkehr heraus sollten vielmehr konkrete Vorschläge für eine rechtliche und auch völkerrechtliche Lösung vorgetragen werden. Erst dann kann man erwarten, daß die Vorstellungen auch in die Wirklichkeit umgesetzt werden.
 - f) Aus dem Bereiche des Vertragsrechts ist auf die Geschäftsbedingungen zu verweisen. Hier liegt ein umfangreiches Gebiet vor. Das Vertragsrecht ist mit diesem Beispiel aber bei weitem nicht erschöpfend aufgeführt. Ein ganz wesentliches Kapitel stellt das der Haftung dar. An wen kann sich der fremde Gast wenden, wenn ihm, zumal noch im Ausland, irgend etwas zustößt? Wer haftet dafür? Wer leistet ihm Schadenersatz?
 - g) Daß es auch strafrechtliche Probleme gibt, z. B. Devisenvergehen, sei hier nur der Vollständigkeit wegen erwähnt. Auch das Versicherungsrecht, z. B. Reiseversicherungsversicherung, Gepäckversicherung, bedarf der Darstellung. Ausbildungs- und Nachwuchsfragen, das Lehrlingsrecht, sind teilweise schon behandelt worden.
- Das Recht des Fremdenverkehrs ist nach dem bisher Festgestellten kein eigenes Sachgebiet wie etwa das Zivilrecht oder das Strafrecht, sozusagen als Block neben anderen Blöcken, zu sehen, es geht vielmehr horizontal durch die verschiedenen Gebiete unserer Rechtsordnung hindurch. Die den Fremden-

verkehr betreffenden Teile müssen innerhalb der einzelnen Rechtsgebiete aufgespürt werden. Eine Sammlung der Vorschriften ist notwendig und die Aufstellung einer Systematik.

Hiermit sind wir aber schon bei der wohl wichtigsten Aufgabe des Fremdenverkehrsrechts. Das Fremdenverkehrsrecht soll nämlich die Ordnung liefern, nach der sich ein wirtschaftlicher Prozeß vollzieht. Das kann naturgemäß nur begrenzt im Gesamtgeschehen erfolgen, ist aber doch nach verschiedenen Richtungen bedeutsam. Eine Wechselwirkung besteht etwa zur Volkswirtschaft, soweit sie sich mit dem Fremdenverkehr befaßt. Die Aufgabe des Fremdenverkehrsrechts ist es, der Systemlosigkeit entgegenzutreten. Den in einer Unzahl von Vorschriften enthaltenen Bestimmungen, die es zunächst unvoreingenommen zu überschauen gilt, muß sozusagen „ihr Gesicht“ gegeben werden, indem versucht wird, das diese Bestimmungen verknüpfende Band zu erkennen. Gerade weil das Fremdenverkehrsrecht so verhältnismäßig unübersichtlich ist, erscheint eine einheitliche gedankliche Grundlage notwendig.

III.

Zur Methode des Fremdenverkehrsrechts ist davon auszugehen, daß die Verwandtschaft mit dem Wirtschaftsrecht am größten ist. Die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise muß daher im Fremdenverkehrsrecht immer bei den Untersuchungen berücksichtigt werden. Große Teile des Weges kann hier die Rechtswissenschaft mit den Wirtschaftswissenschaften gemeinsam gehen. Ausgesprochen rechtliche Einzelfragen werden aber naturgemäß gesondert behandelt werden müssen. Bei aller Aufgeschlossenheit für wirtschaftswissenschaftliche Gesichtspunkte, die für das Fremdenverkehrsrecht gefordert werden muß, ist es jedoch letztlich die juristische Methode, mit der allein die Fragen, die sich stellen, gelöst werden können. Es müssen Tatbestände unter gesetzliche Normen subsumiert werden.

Ein Beispiel mag diese Ausführungen zur Aufgabe und zur Methode des Fremdenverkehrsrechts erhärten: § 346 des Deutschen Handelsgesetzbuches, das bekanntlich auf das „Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (ADHGB)“ aus dem Jahre 1869 zurückgeht, besagt, daß unter Kaufleuten „in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehre geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen“ sei. Es ist daher für das Fremdenverkehrsrecht bedeutsam, welche Geschäftsgebräuche dieser Art im Fremdenverkehr festzustellen sind. Ich habe den Versuch einer Zusammenstellung an dieser Stelle in Heft 4/1955, S. 244, vorgenommen. Die Geschäftsgebräuche gelten, wenn nichts anderes vereinbart ist, und treten bei Absprachen nur über Einzelfragen ergänzend ein. Die Aufgabe des Fremdenverkehrsrechts drängt sich von selbst auf. Die Methode kann nur sein: Ausgehend von den wirtschaftlichen Beziehungen sind die rechtlich erheblichen Tatbestände festzustellen, zu vergleichen und bei Vorliegen weitgehender Übereinstimmung mit entsprechenden Vorgängen schriftlich zu fixieren.

Mit dem Problem der Geschäftsgebräuche ist eng verbunden die Ermittlung der zweckmäßigsten Geschäftsbedingungen, denen insbesondere im Verhältnis zu den Kunden oft entscheidende Bedeutung zukommt. Die Geschäftsgebräuche sind nur zu berücksichtigen, wenn beide Parteien Kaufleute im Sinne des Handelsrechts sind. Alle Verkehrsträger kennen Geschäftsbedingungen (Beförderungsbedingungen), ebenfalls die Hotellerie (Hotelordnung) und das Reisebürogewerbe (Allgemeine Reisebedingungen).

IV.

In der Fremdenverkehrswissenschaft muß die wirtschaftliche Betrachtungsweise beherrschend sein und nicht etwa z. B. eine politisch-propagandistische, wie wir es in den 30er Jahren teilweise erleben mußten. Das Fremdenverkehrsrecht gehört wesensmäßig fast ausnahmslos zum weiten Bereich des Wirtschaftsrechts. Bei der Unterscheidung öffentliches Recht — privates Recht, einer Unterscheidung, die heute wieder die ihr zukommende Rolle spielt, sieht man, daß das Fremdenverkehrsrecht zum Teil in den einen, zum anderen Teil auch aber in den anderen Bereich gehört. Auch das Verwaltungsrecht greift in das Fremdenverkehrsrecht hinein. Man denke an wirtschaftslenkende Maßnahmen, die etwa im Sektor des Verkehrs (z. B. bei der Straßenpersonenbeförderung) nicht übersehen werden dürfen.

*

Diese Skizze über die Grundlage des Fremdenverkehrsrechts ließe sich nach verschiedenen Seiten hin ergänzen. Die Absicht war, über die aufgeworfenen Fragen eine Diskussion anzuregen. Vielleicht wird schon in absehbarer Zeit eine systematische Darstellung des Fremdenverkehrsrechts erfolgen, in der die verschiedenen Teilgebiete eingehend behandelt werden.

Buchbesprechungen

Ernst Mathys: Männer der Schiene. Zweite, erweiterte Auflage. Bern 1955. Kümmerly & Frey, Geographischer Verlag. 310 Seiten. Mit zahlreichen Abbildungen. sfr. 11,50.

Es ist ein erfreulicher Beweis für das Interesse an der Eisenbahngeschichte in der Schweiz, wenn dieses Buch, das erstmalig 1947 bei der Hundertjahrfeier der schweizerischen Eisenbahnen erschien, jetzt in zweiter, erweiterter Auflage vorgelegt werden kann. Es hat Ernst Mathys, den verdienten ehemaligen Bibliothekar der Schweizerischen Bundesbahnen, zum Verfasser und gibt rund 50 Lebensbilder von Männern, die im Eisenbahnwesen der Schweiz Bedeutendes geleistet haben. Die lebendig und ohne große Präntentionen geschriebenen, jedoch durch eingehende Literaturnachweise ergänzten Skizzen behandeln etwa je zur Hälfte Eisenbahnpolitiker und -organisatoren einerseits, Eisenbahnbauingenieure andererseits.

Die Bilderreihe reicht von den Schöpfern der großen schweizerischen Privatbahnen wie Alfred Escher (Schweizerische Nordostbahn und Gotthardbahn), Johann Jakob Speiser (Schweizerische Centralbahn) und Daniel Wirth-Sand (Vereinigte Schweizerbahnen) bis zu den Persönlichkeiten, die zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens bestimmt haben, so Robert Haab (Leiter des Post- und Eisenbahndepartementes nach 1918), Anton Schrafl (1926—1938 Präsident der S.B.B.), Friedrich Volmar (1925—1945 Direktor der Berner Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S., zugleich Professor der Verkehrswissenschaft an der Universität Bern) und Emil Huber-Stokkar (Leiter der Elektrifikation der S.B.B. seit 1912). In zahlreichen Lebensbildern kommen einerseits der Entwicklungsgang der schweizerischen Verkehrspolitik, andererseits die geographischen Gegebenheiten der Schweiz zum Ausdruck. So findet einmal der sich durch die ganze 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erstreckende Kampf um die Verwirklichung des Staatsbahnprinzips in den Biographien von Jakob Stämpfli, Emil Welti, Josef Zemp und Placid Weissenbach seinen Niederschlag. Zahlreiche dargestellte Persönlichkeiten haben sich für den Bau bestimmter Alpen-

und Bergbahnen eingesetzt, so Richard La Nicca von Chur vergeblich für die Lukmanierbahn, der Luzerner Josef Zingg erfolgreich für die Gotthardbahn, der Berner Wilhelm Teuscher ebenso für die Lötschbergbahn. Der aus den Niederlanden stammende Willem Jan Holsboer wurde zum Initiator der Rhätischen Bahn, der Großaktionär und Präsident der Nordostbahn Adolf Guyer-Zeller zu dem der Jungfraubahn, während Franz Josef Bucher-Durrer zahlreiche Hotel- und Bergbahninteressen in seiner Hand vereinte. Träger einmaliger Leistungen, aus denen sie mitten in der Arbeit durch den Tod abberufen wurden, waren der Genfer Louis Favre als Bauunternehmer des Gotthard-Tunnels und der Hamburger Alfred Brandt als solcher des Simplon-Tunnels. Für die Schweiz signifikante Fortschritte realisierten auch Niklaus Riggenbach, Roman Abt und Emil Strub als Zahnradbahn-Ingenieure.

Aus zahlreichen Lebensskizzen tritt als gemeinsamer Zug die personelle Internationalität des Eisenbahnbaus in der Zeit ihrer Anlage hervor. D. h. die Schweiz nahm in großem Umfang die Dienste ausländischer Eisenbahningenieure in Anspruch, während umgekehrt auch schweizerische Eisenbahningenieure im Ausland arbeiteten. So hat Alois von Negrelli, der aus Welsch-Tirol stammende große österreichische Verkehrsingenieur, dem insbesondere der Bauentwurf zum Suez-Kanal zu verdanken ist, der Schweiz nicht nur mit vielen Eisenbahn-Ratschlägen gedient, sondern auch die Oberleitung beim Bau der ersten schweizer Eisenbahn (Zürich—Baden) geführt. Bei der Schweizerischen Centralbahn wirkte zeitweise als Obergeringenieur der Heilbronner Karl von Etzel, der vorher die wichtigsten württembergischen Eisenbahnen gebaut hatte und später zahlreiche Eisenbahnlinien in Österreich schuf. Der Karlsruher Robert Gerwig, der Erbauer der Schwarzwaldbahn, und der Eufiner Wilhelm Hellweg waren nacheinander als Obergeringenieur beim Bau der Gotthardbahn tätig, schieden allerdings beide enttäuscht. Umgekehrt stellte die Schweiz in Alfred Ilg einen abessinischen Minister und den Erbauer der Eisenbahn von Djibouti nach Addis-Abeba und in Achilles Thommen einen prominenten Eisenbahningenieur Österreichs.

Von all diesen und zahlreichen weiteren, mehr oder minder bedeutenden Eisenbahnpolitikern, -Organisatoren und -Ingenieuren berichtet Mathys in ungezwungenen, wechselnden Formen, die Schilderung durch zahlreiche zeitgenössische Abbildungen belebend. Als einem guten Volksbuch des Verkehrs ist Mathys' Arbeit weitere Verbreitung in der Schweiz, aber auch in Deutschland und Österreich zu wünschen. Sollte die Schrift eine verdiente weitere Auflage erleben, so möchte ich folgende Ergänzungen anregen: Angabe des Zeitpunktes der Beendigung bedeutender Funktionen in allen Fällen — Ergänzung des Lebenslaufes von Negrelli, Gerwig und Hellweg in puncto ihrer Tätigkeit außerhalb der Schweiz — Beifügung einer Karte der schweizer Eisenbahnen aus der Zeit vor der Verstaatlichung.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn
Universität Mainz

Wilhelm Lorenz: Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs. Erster Teil; Heft 3 der „Verkehrswissenschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrszeitung“. 2. Auflage, 416 Seiten, Preis 9,75 DM. Deutscher Verkehrs-Verlag G. m. b. H., Heidelberg/Hamburg.

Die vorliegende 2. Auflage wird begrüßt. Der Verfasser hat in lehrbuchhafter Form ein vielschichtiges Material zusammengetragen, das in erster Linie dem Nachwuchs des Speditionsgewerbes eine gute Uebersicht über die gesetzlichen und verwaltungsmäßigen Bestimmungen auch preisrechtlicher Natur aufzeigt, deren Kenntnis unumgänglich notwendig für die Berufstätigkeit des Spediteurs ist. Dankenswert ist vor allem die Aufnahme der ADSp mit allen in ihnen zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Das Buch wird nach einer allgemeinen Einführung in die Grundlagen des Verkehrswesens und einer besonderen Beschreibung der Stellung und der Aufgaben des Speditionsgewerbes innerhalb der Verkehrswirtschaft in zwei große Abschnitte eingeteilt, die einerseits das Verhältnis zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber und andererseits zwischen dem Spediteur und den Verkehrsträgern behandeln.

Als Nachschlagewerk ist die Schrift auch für alle diejenigen geeignet, die sich schnell über die Organisation des Verkehrswesens schlechthin unterrichten wollen.

Prof. Dr. Dr. Böttger

Reg.-Rat a. D. Fritz Genrich: „Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse.“

Ab 1. Januar 1955 sind die „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse“ (PAB) der Deutschen Bundesbahn gültig. Sie treten an die Stelle der seit dem 1. Juli 1922 bislang gültigen Bestimmungen.

Es ist viel zu wenig bekannt, daß der Gleisanschlußverkehr die seit jeher recht vollkommen entwickelte Form des Haus-Haus-Verkehrs der Eisenbahnen ist. Es gibt im Bereich der Bundesrepublik zur Zeit 10000 Anschlußgleisinhaber. Schätzungsweise 70 bis 75% des gesamten Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn werden über Privatgleisanschlüsse abgewickelt. Umsomehr ist es geboten, daß auch die Bundesbahn selbst bestrebt sein muß, diesen Gleisanschlußverkehr pfleglich zu behandeln und auszubauen. Dazu gehört eine zeitnahe Regelung der Anschlußverträge, der Anschlußgebühren und etwaiger von der Bundesbahn gewährter Vergütungen. Es ist begreiflich, daß die neuen PAB noch nicht alle Anregungen befriedigen konnten. Es darf aber doch festgestellt werden, vor allem das Gepräge einer weitgehenden Gleichberechtigung und Gleichverpflichtung beider Partner erhalten zu haben, ein Wunsch, den Rezensent schon vor vielen Jahren in einer größeren Arbeit: „Zur Erneuerung des Rechts der Privatgleisansprüche“ (Verkehrstechnische Woche 1925, S. 668 ff. und 683 ff.) vorgebracht hat. Dieser Wunsch ist nunmehr in Erfüllung gegangen. Das sei dankbar anerkannt. Damit haben denn auch die langjährigen Bemühungen der deutschen Wirtschaft um eine Neugestaltung des Anschlußrechts ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Genrich ist zur Abfassung des vorliegenden Kommentars ganz besonders berufen, nicht nur als ehemaliger Reichsbahnbeamter, sondern ganz besonders auch durch seine jahrzehntelange Tätigkeit im Dienste des Bergbaues, die ihn zugleich immer wieder zum Sprecher des behandelten Fragenkreises gemacht hat.

Der Kommentar ist umfassend und übersichtlich, so daß er den Ansprüchen, die an ihn gestellt werden, vollauf entspricht.

Professor Dr. Dr. Böttger

Internationale Flughafengebühren; veröffentlicht als ICAO-Doc. 7462-C/870, April 1954; bearbeitet von der Geschäftsführung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., Stuttgart-Flughafen.

In dem vorliegenden ICAO-Dokument werden in umfassender Form die wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsflughäfen im Hinblick auf die zu fordernden Flughafengebühren dargestellt. Es ist ersichtlich, daß die Flughafenunternehmen in den meisten Fällen nicht einmal die Betriebs- und Wartungskosten decken können. Entsprechend der stetig fortschreitenden Flugzeugentwicklung haben sie hohe Investitionen zur Anpassung der Bodenanlagen an die neuen Betriebsbedingungen vornehmen müssen.

Der Bericht beginnt mit einer Aufstellung der wichtigsten Einrichtungen und Dienstleistungen auf Flughäfen unter besonderer Berücksichtigung der Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben der internationalen Flughäfen. Im Jahre 1951 entstand bei den internationalen Flughäfen — ohne Einbeziehung der Kosten für Streckennavigationsanlagen — ein Defizit von rd. 35 Mio Dollar bei 58 Mio Dollar Gesamteinnahmen. 38 Mio Dollar wurden vom planmäßigen internationalen Luftverkehr aufgebracht. 18 Mio Dollar entfallen hiervon auf Landegebühen. Dies soll ungefähr ein Drittel derjenigen Kosten ausmachen, die der Luftverkehr nach Berechnung des Nutzwertes aufzubringen hätte. Der planmäßige Luftverkehr bezahlte im Jahre 1951 pro Start und Landung im Durchschnitt 24 Dollar. Die Gebühr müßte auf 70 Dollar erhöht werden, wenn sie die anteilmäßigen Gesamtkosten pro Landung (97 Dollar) decken sollte. Die Höhe der Flughafengebühren ist demnach von erheblichem Einfluß auf die Einnahmen der Flughäfen.

Fast alle internationalen Flughäfen berechnen die Landegebühe nach dem höchstzulässigen Startgewicht. Dies wird als der beste Weg angesehen, da nicht nur zwischen der Landegebühe und dem Nutzwert für den Flugzeughalter eine enge Beziehung besteht, sondern auch den höheren Kosten bei Flughäfen für Großflugzeuge Rechnung getragen wird. Eine progressive Flughafengebühr erscheint im Interesse der Vereinfachung als unzweckmäßig. Ebenso würde eine Berichtigung der Landegebühe entsprechend der Länge der zurückgelegten Flugstrecke zu Komplikationen führen, zumal angenommen werden darf, daß bei normalem Flugbetrieb die kurzen und langen Strecken sich ausgleichen.

In der Vergangenheit wurden Gebührensätze auf anderen Grundlagen aufgebaut, wie z. B. die Streckenbenutzungsgebühren, die Gebühren nach flugplanmäßig vorgesehenen Landungen oder die Sondergebühren für Betriebsstoff- bzw. Oelauf-

nahme. Bekannt sind ferner Berechnungsmethoden, die nicht auf dem höchstzulässigen Startgewicht basieren. Gesichtspunkte sind hierbei die Größenabmessung des Flugzeugs, Zahl der Fluggastplätze bzw. Zahl der beförderten Fluggäste, Anzahl der Triebwerke u.a.m. Bei einigen wenigen Flughäfen mit hochentwickelten Abfertigungsanlagen ist zuzüglich eine Sondergebühre pro ankommenden bzw. abgehenden Fluggast eingeführt worden.

Der Bericht gewährt ferner einen Einblick in die Berechnungsgrundlagen für die Höhe der Landegebühen auf internationalen Flughäfen. Neben den Landegebühen werden hiernach allgemein von allen Flughäfen Sondergebühren für Leistungen erhoben, die über die üblichen Normalleistungen hinausgehen. Bei der Festsetzung der Landegebühen sollen darüber hinaus die Kosten für die Benutzung von Hallen, Werkstätten und Lagerräumen ausgeschlossen bleiben, da diese eine wirtschaftliche Einheit für sich bilden. In die Landegebühen einzuschließen sind hingegen die Hilfeleistungen beim Anflug bzw. Abflug und die Flugüberwachung, sofern sie vom Flughafenunternehmer betrieben werden. Kapitalzinsen und Abschreibungen sind dem Flughafenbenutzer ebenfalls als Teil der Landegebühen anzulasten. Die kommerziellen und sozialen Vorteile eines Flughafens für die benachbarte Stadt lassen sich kaum zahlenmäßig ausdrücken, müssen jedoch bei der Festsetzung der Landegebühe berücksichtigt werden.

Die Ausführungen, die durch umfangreiches Zahlenmaterial vervollständigt sind, kommen zu dem Ergebnis, daß der internationale Luftverkehr einen etwas höheren Betrag an Landegebühen abführen sollte. Die oberste Grenze würde dort liegen, wo die Luftverkehrsgesellschaften wegen der Höhe der Gebührensätze ihre Anflüge reduzieren. Der Bericht läßt erkennen, daß die Mehrzahl der Flughäfen auch bei einer gewissen Erhöhung der Landegebühen die anteilmäßigen Kosten des Luftverkehrs nicht vollständig decken kann. Sollten die Kosten vollständig gedeckt werden, so würden die daraus sich ergebenden Gebührensätze über dem Nutzwert liegen, den die Luftverkehrsgesellschaften durch eine Landung auf dem betreffenden Flughafen zu erwarten haben.

Es ist sehr zu begrüßen, daß die ADV die Ergebnisse der Untersuchung durch die vorliegende Veröffentlichung einem breiteren Interessentenkreis zugänglich gemacht hat.

Prof. Dr.-Ing. E. Rößger

Wegerdt, Alfred, Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, Verlag Pohl & Co., München 13, Juni 1955, 277 S., DM 16,80.

Die „Deutsche Luftfahrtgesetzgebung“ wurde durch eine völlige Neubearbeitung der letzten Auflage auf den Gesetzesstand vom 1. 4. 1955 gebracht. Dies erwies sich nach drei Jahren als erforderlich, da durch die Übertragung der obersten Gewalt auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt durch die Besatzungsmächte auf die Bundesrepublik auf Grund der Schlußakte der Londoner Neun-Mächte-Konferenz vom 3. 10. 1954 und der Pariser Vereinbarungen vom 23. 10. 1954 sowie die Übernahme der vollen Verantwortung durch die Bundesrepublik und der damit verbundene Übergang der Gesetzgebungs- und Verwaltungshoheit grundlegende Veränderungen eintrafen.

Das gesamte deutsche materielle Luftrecht, insbesondere also das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über den Luftverkehr, wird mit der Rückgabe der obersten Gewalt auf dem Gebiet der Zivil-Luftfahrt wieder in praxi anwendbar. Aufgehoben waren jedoch diese gesetzlichen Vorschriften bis dahin weder durch Kontrollratsgesetze noch durch Anordnungen einzelner Besatzungsmächte.

Beachtenswert ist die Wiedergabe der „Abgrenzung der Verwaltungsbefugnisse zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt“. Dies erwies sich als erforderlich, weil im Grundgesetz die Luftfahrt nicht unter denjenigen Gebieten aufgeführt ist, die in bundeseigener Verwaltung mit dem Verwaltungsunterbau geführt werden. Andererseits müßten dann die Bundesgesetze durch die Länder als eigene Angelegenheit wahrgenommen werden, und sie würden dann auch die staatlichen Befugnisse ausüben und die staatlichen Aufgaben erfüllen.

Für die Errichtung bundesunmittelbarer Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts wurde mit dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. 3. 1953 für die Flugsicherung und mit dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. 11. 1954 für die Zulassung des Luftfahrtgeräts, die Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen und die Sammlung von Nachrichten über Luftfahrer und Luftfahrtgerät eine Grundlage geschaffen. Im wiedergegebenen Text der „Verordnung über Luftverkehr“ sind die neuen Vorschriften über die Kennzeichnung von Luftfahrzeugen (6. Änderungsverordnung vom 5. 11. 1954), über die Luftfahrer und die Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (7. Änderungsverordnung vom 21. 6. 1955) be-

rücksichtigt worden. Änderungen des Luftverkehrsgesetzes sind bisher durch die Bundesregierung noch nicht erlassen worden.

Zur Ergänzung ist neben den Bestimmungen über die Luftfahrtverwaltung und den Zollvorschriften die internationale Luftfahrtgesetzgebung wiedergegeben worden. So sind im Text das „Warschauer Abkommen“, das „Römer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen“ und das „Allgemeine Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreiche Spanien“ aufgeführt.

Es zeigt sich in dieser Auflage der „Deutschen Luftfahrtgesetzgebung“ einmal mehr, daß der Verfasser es in bemerkenswerter Weise verstanden hat, eine Zusammenstellung deutscher luftrechtlicher Vorschriften in übersichtlicher Form zu schaffen. Hierzu hat auch besonders die wirklich ausführliche Einleitung beigetragen. Jeder Interessent wird die Sammlung als Wegweiser durch die einzelnen, weit verstreuten Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Luftfahrtgesetzgebung zu schätzen wissen. Der Verlag Pohl & Co., München, hat dem Werk eine handliche Form gegeben, die eine leichte Anwendbarkeit in der Praxis ermöglicht. Prof. Dr.-Ing. E. Rößger

Institut für Europäische Politik und Wirtschaft, Frankfurt/Main (Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e. V.)

Aktuelle Bibliographien des Europa-Archivs, Heft 10. „Die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrs“ unter besonderer Berücksichtigung der Tätigkeit internationaler und europäischer Organisationen, mit einem einführenden Bericht von Dipl.-Volkswirt Christian Woelker, mehreren Übersichtskarten der europäischen Verkehrsnetze sowie einem Sach- und Personenverzeichnis. 216 Seiten, broschiert DM 15,—.

Die vorliegende, umfangreiche Bibliographie unterzieht sich der begrüßenswerten Aufgabe, die zum Thema der Zusammenarbeit im europäischen Verkehrswesen erschienene Literatur (Bücher, Broschüren, Beiträge in Periodica, die zwischenstaatlichen Vereinbarungen, amtliche Unterlagen und Dokumente internationaler Organisationen, nicht aber Aufsätze der Tages- und Wochenpressen) zu sammeln und geordnet nachzuweisen. Die Materialsammlung darf aktuell genannt werden, da

sie erst im Herbst 1955 abgeschlossen worden ist. — Den mit dem Problem der europäischen Verkehrsintegration Beschäftigten leistet die Materialsammlung in mehrfacher Hinsicht wertvolle Dienste.

Einmal bringt sie in einem einleitenden Beitrag einen gerafften Überblick über die Zusammenarbeit im europäischen Verkehr seit der Herausbildung der einzelnen Verkehrsträger (Wiener Kongress 1815, CIM 1893, Internationales Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen 1909, CINA 1919), mit Hilfe dessen die Vielfalt der Organisationen, ihr Charakter und ihre wechselseitige Verzahnung überschaubarer wird. Es erleichtert die Orientierung, daß die Organisationen den einzelnen Verkehrsträgern zugeordnet und selbst dann, wenn sich ihr Aufgabenbereich auf den gesamten Verkehr erstreckt, in ihre Einzelfunktionen nach Transportsektoren aufgliedert dargestellt werden. Die Gemeinschaftsarbeit im internationalen europäischen Verkehr wird damit sinnfälliger. —

Ein „Verzeichnis der internationalen Organisationen“, an deren Arbeiten der Verkehrssektor beteiligt ist, ist — ebenso, wie die daran anschließende eigentliche Materialsammlung — nach Verkehrsträgern geordnet und damit zugleich eine nützliche Zusammenstellung für die Vielzahl der in Fachpresse und Fachliteratur auftauchenden Abkürzungen, die unserer kommerziellen Sprache immer mehr den Stempel des Stenographischen aufdrücken.

Die Materialsammlung selbst ist übersichtlich und gründlich hinsichtlich der Quellenangaben, in denen die einzelnen Verhandlungen, die zu Abkommen und Verträgen geführt haben, neben den Dokumenten der staatlichen und nicht-staatlichen Organisationen und dem Schrifttum in Büchern und Zeitschriften ihren Niederschlag gefunden haben.

Bei der Bedeutung der europäischen Probleme einerseits und der fortschreitenden Differenziertheit ihrer Ausprägung andererseits leistet diese umfangreiche und augenscheinlich mit Sorgfalt zusammengetragene Bibliographie einen wertvollen Beitrag zur Klärung der oft in ihren eigentlichen Hintergründen verwischten europäischen Probleme.

Dr. H. St. Seidenfus

A. L i n d e c k, Rechtsanwalt „Das Binnenschiffahrtsrecht“ Erläuterung grundsätzlicher Fragen. Verlag „Die Rheinschiffahrt“, Mannheim und Bad Salzgh/Rh., 1954, 202. Seiten, Leinen

Lindeck legt eine Reihe von Aufsätzen vor. Sie sind sicherlich nicht das, was man unter einem Lehrbuch oder einem Kommentar versteht, sie entbehren auch einer gewissen Systematik, sie sind vielmehr, in freier Auswahl der behandelten Materien, der Niederschlag dessen, was nur in jahrzehntelanger Berufstätigkeit als der Erörterung erwünscht erschienen ist und was daher bei der Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen nützliche Dienste leisten können. (S. 9) — Darin, in dieser Behandlung einzelner juristisch belangreicher „Fälle“ des materiellen Rechts der Binnenschiffahrt, liegt — so will uns scheinen — der besondere Wert dieser Erläuterung aus dem Munde eines alten Rechtspraktikers der Rheinschiffahrt.

Es sind im Einzelnen folgende Problemkreise, die gründlich behandelt werden: Haftung des Schiffseigners für andere — Vom Ausrüster im Sinne des Binnenschiffahrtsrechts — Das Binnenschiff im Sachenrecht — Die Rechtsstellung des Schiffers in der Binnenschiffahrt — Die persönliche Haftung des Schiffseigners — Die kontradiktorische Schadenstaxe bei Kollisionsprozessen — Zwangsvollstreckung in Binnenschiffe — Die rechtlichen Verhältnisse der Schleppschiffahrt — Zusammenstoß von Schiffen — Bergung und Hilfeleistung — Die große Haverei in der Binnenschiffahrt — Das Schiffsgläubigerrecht — Frachtbrief und Ladeschein — Die Kaskoversicherung in der Binnenschiffahrt — Die Verjährung im Binnenschiffahrtsrecht — Der Schiffseignerschiffer — Das gerichtliche Verfahren. In der Anlage findet sich ein Vortrag über „Internationales Binnenschiffahrtsrecht“ aus dem Jahre 1924, der zeigt, daß der zwischenstaatliche Grundsatz „locus regit actum“ für die internationale Gestaltung des Verkehrs auf den großen Strömen, insbesondere für die Beurteilung von Privatverhältnissen nicht zureichend ist.

Ein nützliches Sachregister schließt das kleine Werk. Dr. H. St. Seidenfus

Schiene und Straße 1955. Herausgegeben von Professor Leo Brandt, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Düsseldorf, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH., Dortmund.

Es ist ein Problem, ein immer wie geartetes Phänomen unseres Daseins in einem Sammelwerk abzuhandeln. Die notwendige Möglichkeit, die einzelnen Beiträge aufeinander abzustimmen, steht im allgemeinen im umgekehrt proportionalen Verhältnis zu der Anzahl der Mitarbeiter — ganz abgesehen davon, daß eine Ab-

stimmung der ihrer Struktur nach häufig sehr divergierenden Auffassungen ohnehin unmöglich ist. Eine Abhandlung in Form eines Sammelwerks kann daher immer nur als Versuch gewertet werden, die vielschichtig verwobenen Zusammenhänge des Problems durch eine Vielzahl von selbständigen Stellungnahmen zu den einzelnen Teilproblemen zu beleuchten. Gegenüber dem Nachteil der Uneinheitlichkeit der Gesamtdarstellung liegt hierin wohl der Vorzug dieses Verfahrens, sofern den Einzelbeiträgen nur genügend Raum gelassen ist, die Gedanken auszuspinnen. In diesem Sinne wird man auch an das vorliegende Jahrbuch „Schiene und Straße“ 1955, das seit Dezember in ansprechender und gefälliger Form vorliegt, herangehen müssen. Es greift einen Teilaspekt aus dem aktuellen deutschen Verkehrsgeschehen heraus, das Verhältnis zwischen Schienen- und Straßenverkehr und umreißt so seine Möglichkeiten und Grenzen: Es besteht damit einerseits die Legitimation, ja die Notwendigkeit, grundsätzliche Fragen der deutschen Verkehrspolitik zu erörtern, und es sollen andererseits ignoriert werden die Probleme des dritten Binnenverkehrsträgers, der Binnenschiffahrt, dann des Luft-, See- und Nachrichtenverkehrs. Es ist begreiflich, daß diese Grenzen z. T. nicht erreicht, z. T. überschritten werden; die gewaltsame Herauslösung eines „Teilaspektes“, wie oben bemerkt wurde, aus einem komplexen Gebilde, „rächt“ sich auf diese Weise. (Es erscheint in der Tat bedenkenswert, ob das Sammelwerk in der Zukunft nicht als eine Art „Jahrbuch des deutschen Verkehrs“ erscheinen sollte).

Das Werk selbst ist auf folgenden Abschnitten aufgebaut:

Verkehrspolitik — Verkehrswirtschaft — Eisenbahn — Post, Straßenverkehr — Nahverkehr — Planung — Straßen- und Brückenbau — Verkehrstechnik — Leistungsschau in Bildern und Industrieanzeigen.

Die Beiträge unter den einzelnen Abschnitten behandeln höchst bedeutsame Grundfragen der deutschen Verkehrspolitik unter verschiedenen Aspekten (gleiche „Startbedingungen“, Gemeinwirtschaftlichkeit und Lockerung der Gemeinwirtschaftlichkeit, Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahn, Knotenpunktverkehr und Flächenverkehr, Wegkosten, Planung und techn. Probleme). Eine aufschlußreiche Auswahl aus der deutschen Verkehrsstatistik beschließt den Band, der mit vielen Illustrationen durchsetzt ist. H. Kaufner

B r u n n e r, Karl, H., Prof. Dipl.-Ing. Dr.: Städtebau und Schnellverkehr. Springer-Verlag, Wien, 1955, 189 Seiten.

Das Thema Städtebau und Verkehr ist in zahlreichen einzelnen Schriften grundsätzlicher und spezieller Art in der Literatur behandelt worden. Der Fachmann kennt zwar die Aufsätze und Schriften, die sein Fachgebiet betreffen, aber es ist für ihn schwierig, sich laufend über die Nachbargebiete zu informieren. Das Verkehrsproblem in den Städten ist für die öffentliche Verwaltung und für die Bevölkerung immer mehr in den Vordergrund gerückt, oft werden aber durch die Vielzahl der Schwierigkeiten nur isolierte Einzelprobleme gesehen.

Prof. Brunner bemüht sich in dem Werk, keine technische Abhandlung über Straßenbau, über Verkehrsbetriebe oder ein anderes Einzelthema zu schreiben, sondern er gibt einen Querschnitt durch den heutigen Stand zeitgemäßer Verkehrsvorsorge und ihre Beziehungen zu den Zielen des modernen Städtebaus.

Die Veröffentlichung kann nicht nur Fachleuten, sondern auch interessierten Kreisen der Bevölkerung, besonders aber den maßgebenden Persönlichkeiten der Stadtvertretungen und Verwaltungen einen Überblick über das Problem Städtebau und Schnellverkehr geben. Es wird damit eine wichtige Aufgabe erfüllt; denn die großen Aufgaben der Verkehrsverbesserungen, die in den Städten in Angriff zu nehmen sind, finden erst dann den kräftigsten Antrieb und Fortschritt, wenn alle beteiligten Institutionen die Ziele und Wirkungen kennen und mit eigenem fundiertem Urteil die Bestrebungen der Stadt- und Verkehrsplanung unterstützen können.

Der Verfasser geht von der städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtschau einer Stadtplanung aus und stellt fest, daß für eine gute Stadtgestaltung und Verkehrsplanung das Wissen und Urteil vieler berufener Männer aus den hochentwickelten Spezialfächern herangezogen werden muß, damit die Entscheidungen erleichtert werden.

Die rechtzeitige Vorsorge für die zukünftige Entwicklung muß nach Brunner im Vordergrund stehen; denn „nicht diejenige Stadt nimmt den größten Rang ein, die das größte U-Bahnnetz hat, sondern jene, deren Planung so weitsichtig war, daß sie keine U-Bahn braucht“ (Prof. Hankers, Wien).

Über die Straßenverkehrsplanung wird ein Überblick gegeben, wobei die Erkenntnisse der modernen Straßenverkehrstech-

nik nur angedeutet werden. Auch bei den Straßenkreuzungen beschränkt sich der Verfasser auf eine kurze Darstellung von typischen Lösungsmöglichkeiten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel Straßenbahn, Autobus und vor allem die großstädtische Schnellbahn werden eingehend behandelt. Ebenso schildert er die U-Bahn-Systeme in den Welt- und Großstädten New York, London, Paris, Berlin, Moskau, Stockholm, Madrid, Barcelona und Hamburg, wobei besonders interessante Hinweise über die U-Bahnen in Spanien gegeben werden, die sonst nur selten in solchen allgemeinen Veröffentlichungen erscheinen.

Die Arbeit schließt mit einem praktischen Beispiel: Der Verkehrsplanung des öffentlichen Verkehrs in Wien. Der Verfasser gibt hier eine Analyse des öffentlichen Verkehrs, die Untersuchung über die Verlagerung der Verkehrsdichte und die Planung der zukünftigen U-Bahn. Dabei geht er auch auf die vorhandene Stadtbahn

und ihren Ausbau ein. Der Straßenverkehr wird nur am Rande behandelt. Bemerkenswert ist die von Oberbaurat Wolfram aufgestellte Lärmkarte im Verkehrsraum von Wien, auf der die Lärmspitzen von 86 bis 105 Phon in vier Intervallen dargestellt sind.

Insgesamt muß man das Erscheinen dieses mit vielen Bildern und Zeichnungen ausgestatteten Werkes sehr begrüßen. Es füllt in der Anschaulichkeit seiner Darstellung eine Lücke der Literatur über großstädtisches Verkehrswesen, wobei es eine sehr nützliche Zusammenfassung der bislang sehr verstreuten, einschlägigen Literatur vermittelt. F. Lüdke.

Berichtigung

In dem Aufsatz „Zur Problematik der Investitionen im deutschen Verkehrswesen“ (Seidenfus), Heft 4/1955, Seite 203, 2./3. Zeile, muß es anstelle „des gesamten Verkehrsträgers Binnenschiffahrt“ heißen „der Reederei-Tonnage“.

Die Einordnung des Werkverkehrs in den Gesamtverkehr

Von Dr. Walter Hamm

Der Werkverkehr — die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke eines Unternehmens¹⁾ — ist in letzter Zeit mehr und mehr in den Vordergrund der verkehrspolitischen Diskussion gerückt und zum Gegenstand leidenschaftlicher Auseinandersetzung geworden. Der Meinungsstreit konzentriert sich nahezu ausschließlich auf den Werkverkehr mit Lastkraftwagen, der sich besonders in den ersten Jahren nach dem Zusammenbruch erheblich ausgedehnt hat. Ueber den Werkverkehr in der Binnenschiffahrt, der beispielsweise auf dem Rhein eine bedeutende Rolle spielt und der ebenfalls kräftig zugenommen hat, wird dagegen so gut wie gar nicht gesprochen, obwohl die Probleme in diesem Verkehrszweig durchaus ähnlich gelagert sind; das gilt vor allem für das Wettbewerbsverhältnis zur Bundesbahn. Schließlich besteht auch eine Parallele zwischen dem Werkverkehr mit Lastkraftwagen und der Benutzung von Personenkraftwagen und Omnibussen außerhalb des Verkehrsgewerbes, die in den letzten Jahren ungleich stärker gestiegen ist als der Werkverkehr mit Lastkraftwagen. Allein der Personenkraftwagenverkehr hatte bereits 1954 eine um über die Hälfte größere Beförderungsleistung, gemessen in Personenkilometer, zu verzeichnen als die Bundesbahn.²⁾ Zwar bestehen zahlreiche Berührungspunkte zwischen den Gründen für den Werkverkehr und für die nicht gewerbliche Benutzung von Personenkraftwagen. Auch beeinflußt der Personenkraftwagenverkehr die Tarifpolitik und die finanzielle Lage der Eisenbahnen und der anderen öffentlichen Verkehrsunternehmen maßgeblich. Trotzdem ist der Meinungsstreit über die Einschränkung der nicht gewerblichen Benutzung von Kraftfahrzeugen auf den Werkverkehr mit Lastkraftwagen beschränkt geblieben. Das gleiche Verkehrsfinanzgesetz³⁾, das den Werkfernverkehr auf der Straße mit drastischen Abgabenerhöhungen belegte, hat sogar eine fühlbare Steuersenkung für die Personenkraftwagenhalter gebracht.

I. Das Problem der Eigenfertigung

Im Werkverkehr spiegelt sich eine Tendenz wider, die weit über den Verkehr hinausgehend in allen Wirtschaftszweigen spürbar ist. Es ist ein alltäglicher Vorgang, daß ein Unternehmen zur Eigenfertigung eines Produkts übergeht, das es bisher von einem anderen Unternehmen gekauft hat. Zweck dieser Angliederung von oft branchenfremden oder vor- und nachgelagerten Fertigungszweigen ist in der Regel das Bestreben, Kosten zu sparen. Es liegt in der Natur dieses Vorgangs begründet, daß vielfach gerade die größten Kunden abspringen. Denn für sie ist der Aufbau eigener Produktionsanlagen in vielen Fällen wirt-

¹⁾ Vgl. § 48 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. 10. 1952.

²⁾ Werner Heubel, Der motorisierte Straßenpersonenverkehr im Jahre 1954, in „Die Bundesbahn“, 29. Jg., 1955, S. 1084 und 1086.

³⁾ Bundesgesetzblatt 1955, Teil I, S. 166 ff.