

## Geschwindigkeiten von Personenkraftwagen auf der Autobahn

VON PROFESSOR DR. W. LINDEN, INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ESSEN

### I.

Der Verfasser hat in der Zeit von Anfang Juni 1953 bis Mitte Dezember 1956, also rd. dreieinhalb Jahre lang, für sämtliche Dienst- und Privatfahrten einen Mercedes 170 DS-Personenkraftwagen benutzt, der ohne besondere Schwierigkeiten auf der Autobahn ziemlich regelmäßig und durchgängig mit einer Geschwindigkeit von 100 km je Stunde gefahren werden konnte. Unter diesen Umständen war es leicht möglich, die überholenden — also sich schneller bewegendem —, aber auch die überholten — also die langsamer fahrenden — Kraftfahrzeuge zu zählen und gleichzeitig festzustellen, wieviel Fahrzeuge ungefähr dieselbe Geschwindigkeit einhielten.

Solche Zählungen fanden an allen Wochentagen, zu allen Tageszeiten und bei jeder Wetterlage (außer bei Schnee- und Eisglätte sowie bei Nebel) statt, und die Angaben darüber erlauben es, die Ergebnisse nach Tagen, Tageszeit und Witterung zu differenzieren. Dabei konnten recht interessante Feststellungen gemacht werden, über die nachstehend berichtet werden soll.

Erfasst wurden durchweg nur Kraftfahrzeuge mit 4 Rädern, also Pkw aller Größenklassen (einschließlich Kombiwagen) und Kabinenroller. Nicht beachtet aber blieben Pkw mit Anhängern, Omnibusse, Lieferwagen, Lastkraftwagen und Lastzüge, Motorräder (auch mit Beiwagen) und Roller. Sicher wäre es interessant gewesen, auch diese Fahrzeuge in die Zählung mit einzubeziehen, das hätte aber die Durchführung der Aufgabe vom Steuer eines mit 100 Stundenkilometern fahrenden Pkw aus allzu sehr erschwert; es mußte daher auf ein bescheidenes Ziel zugesteuert werden.

### II.

Um weitgehende Einheitlichkeit zu gewährleisten, wurden die Zählungen nur zwischen Essen/Mülheim (Düsseldorf Nord) und Köln sowie zwischen Köln und Frankfurt/M. vorgenommen; auch bei durchgehenden Fahrten von Essen nach Frankfurt oder umgekehrt wurden die Ergebnisse nördlich und südlich von Köln getrennt festgehalten.

Auf diese Weise wurden insgesamt 477 Zählungen für die Gesamterhebung vorgenommen und ausgewertet. Dabei wurden innerhalb der dreieinhalb Jahre in der Summe 12 632 Personenkraftwagen in die drei Gruppen der Geschwindigkeitskategorien „schneller“, „gleich-schnell“, „langsamer“ eingeordnet.

Im einzelnen wurde der Verkehr beobachtet an

27	Sonn- und Feiertagen
135	Montagen (ohne Feiertage)
47	Dienstag
49	Mittwochen
32	Donnerstag (ohne Feiertage)
55	Freitag
27	Samstag.

Der Montag weist also an sich mit 78% die weitaus höchste Repräsentation aus. Es muß aber eingeräumt werden, daß gerade das Montagsergebnis durch eine gewisse Einseitigkeit der Zählungen beeinträchtigt ist, weil nahezu alle Fahrten an diesem Tage ein Übergewicht dieser Strecke gegenüber dem Abschnitt Köln — Frankfurt höchstens im Verhältnis 2 : 1 besteht. Unter diesen Umständen wurde darauf verzichtet, die Zählergebnisse nach den verschiedenen Wochentagen zu differenzieren, umso mehr, als hierbei besonders interessante Verschiedenheiten nicht herausgearbeitet werden konnten. Das Zahlenmaterial scheint nur in einer Hinsicht verhältnismäßig eindeutig zu sprechen, es läßt nämlich erkennen, daß auch im Jahresdurchschnitt (also nicht nur in der Sommerzeit) die Zahl der langsam fahrenden Kraftfahrzeuge an den Sonn- und Feiertagen etwas stärker heraustritt als an den übrigen Wochentagen. Der Verfasser hatte nur wenig Gelegenheit, den Ausflugs- und Ferienverkehr besonders unter die Lupe zu nehmen, so daß es insoweit an den nötigen Zahlenunterlagen fehlt, um mit hinreichender Sicherheit genauere Angaben über das Vordringen des langsamen Pkw-Verkehrs am Wochenende und in den Ferienzeiten und über ein entsprechendes Zurückbleiben des schnelleren Geschäftsreiseverkehrs während der gleichen Zeitspannen zu machen. So wurde also auf die an sich durchaus mögliche Aufteilung nach Wochentagen verzichtet, weil aus einer solchen Aufschlüsselung des hier verwerteten Zahlenmaterials keine besonderen Erkenntnisse zu gewinnen waren.

Andererseits glauben wir aber, daß die Zusammenfassung der Ziffern für alle sieben Wochentage den Aussagewert der gefundenen Ergebnisse unterstreicht, unabhängig davon, ob die stärkste Repräsentation beim Montag mit 78% und die schwächste Repräsentation bei Sonn- und Feiertagen mit 15% den einzelnen Wochentagen ein unterschiedliches Gewicht gibt. Wie schon hervorgehoben, fanden weitaus die meisten Zählfahrten im großen Strom des dienstlichen und Geschäftsreiseverkehrs statt, und nur ein kleiner Prozentsatz entfiel auf Ferien- oder Vergnügungsfahrten, so daß insgesamt bei den Zählfahrten ein ähnliches Verhältnis zu beobachten ist, wie es im Gesamtverkehr auf der Autobahn bis Ende 1956 festzustellen war. Erst im Jahre 1957 bekam während des Sommerhalbjahres der Urlaubs-, Ferien- und Ausflugs- oder Vergnügungsverkehr ein wesentlich größeres Gewicht, so daß von diesem Jahre ab zumindest während der eigentlichen Sommerreisezeit die Verkehrsstruktur eine Änderung erfahren hat (es wäre interessant, wenn hierüber Zählungen veranstaltet werden könnten, wenn auch Vergleichsziffern für die früheren Jahre fehlen).

### III.

Bei den Zählungen wurde der Versuch gemacht, die Tageszeiten wie folgt aufzuteilen:

Vor 8 Uhr morgens	— früh	— 40 Zählungen
8 — 11 Uhr	— vormittags	— 84 Zählungen
11 — 13 Uhr	— mittags	— 112 Zählungen
13 — 18 Uhr	— nachmittags	— 85 Zählungen
18 — 20 Uhr	— abends	— 96 Zählungen
nach 20 Uhr	— spät	— 60 Zählungen.

Es wurde dabei Bedacht darauf genommen, daß die Zählfahrten, soweit sie von einem Zeitraum in den anderen hineinreichen, der Tageszeit zugerechnet wurden, auf die sie zum überwiegenden Teil entfallen sind. Daraus ergaben sich notwendigerweise gewisse Überschneidungen, die das Bild gelegentlich etwas verschieben mögen; aber es ist nicht möglich — das liegt in der Natur der Sache —, eine exakte Aufteilung vorzunehmen. Im einzelnen verteilen sich die Zählungen in den vier Jahren auf folgende Tageszeiten:

Jahr	früh	vormittags	mittags	nachmittags	abends	spät	insgesamt
1953	5	14	11	12	16	4	62
1954	16	20	34	26	27	25	148
1955	16	21	34	22	31	13	137
1956	3	29	53	25	22	18	130
	40	84	112	85	96	60	477

Die Zahl der Zählungen um die Mittagszeit überwiegt deshalb ab 1954, weil der Verfasser seine Vorlesungen an der Universität Köln im Jahre 1954 nachmittags etwas vorverlegte, so daß die Fahrten nach Köln von da ab regelmäßig noch in den Mittagszeitraum entfallen; die Rückkehr dagegen fand nicht immer zur gleichen Tageszeit statt, so daß die Rückfahrten sich auf die drei folgenden Zeiträume verteilen.

## IV.

Was die Wetterlage angeht, so wurde es für zweckmäßig gehalten, nicht etwa nur „gut“ und „schlecht“ zu unterscheiden. Wichtiger erschien es, auf der einen Seite den Verkehr bei trockener Straße zu notieren, auf der anderen Seite aber abzustufen zwischen „naß“ (nasse Straßendecke ohne Regen), „Regen“ und „starker Regen“. (Bei dichtem Schneefall, bei Schneeeis und Eisglätte sowie bei Nebel wurden Zählungen, wie bereits erwähnt, nicht durchgeführt.)

Insgesamt verteilen sich im Hinblick auf die Wetterlage die Zählungen wie folgt:

Jahr	trocken	naß	Regen	starker Regen	insgesamt
1953	41	13	7	1	62
1954	99	37	12	—	148
1955	72	33	31	1	137
1956	79	25	22	4	130
	291	108	72	6	477

Zählungen wurden ferner unterlassen, wenn an oder vor Baustellen oder bei Unfällen Verkehrsstauungen auftraten. Ebenso wurden jedesmal die Steilstrecken auf dem Abschnitt Wiedbachtal-Camberg ausgeklammert, um Doppelzählungen von Kraftfahrzeugen, die abwärts etwa mit 120 Stundenkilometern fahren, auf der Steigungsstrecke dann aber auf 80 oder weniger km/Std. zurückfallen, zu vermeiden. Dagegen war es nicht möglich, dann die nicht seltenen Fälle von Doppelzählungen ganz auszuschalten, wenn unregelmäßig fahrende Wagen zunächst überholt wurden, aber — vielleicht erst nach einiger Zeit — wieder zu schnellerer Fahrt übergingen oder umgekehrt.

## V.

Von den gezählten Pkw fuhren (in Prozent, aufgerundet):

Jahr	schneller	gleich=schnell	langsamer
1953	8	6	86
1954	9	5	86
1955	13	6	81
1956	13	6	81

Wenn wir aber die Gruppe der „gleich=schnell“ fahrenden Pkw je zur Hälfte den schnelleren und den langsameren Pkw zuteilen, dann ändert sich das Bild etwas, und wir glauben, daß es deutlicher wird:

Jahr	schneller als 100 km/Std.	langsamer
1953	11	89
1954	12	88
1955	17	83
1956	16	84

Im einzelnen ergaben sich von Jahr zu Jahr zahlenmäßige Steigerungen in allen drei Geschwindigkeitsklassen. Es wurden gezählt:

Jahr	schneller	gleich=schnell	langsamer	zusammen
1953	90	70	940	1 100
1954	333	167	2 997	3 497
1955	506	223	3 045	3 774
1956	551	268	3 442	4 261

Weil aber die Zahl der Zählungen im Jahre 1954 am höchsten war, 1955 geringer wurde und 1956 abermals sich verminderte, erhält diese Tabelle erst dann ihre volle Bedeutung, wenn wir die Zahl der festgestellten Fahrzeuge auf die Zahl der Zählungen beziehen; es ergeben sich dann folgende Werte:

Jahr	schneller	gleich=schnell	langsamer	zusammen
1953	1,4	1,1	15,2	17,7
1954	2,2	1,2	20,2	23,6
1955	3,7	1,6	22,2	27,5
1956	4,2	2,1	26,5	32,8

Wenn man auch hier wieder die Fahrzeuge, die als „gleich=schnell“ fahrend in der Mittelgruppe erfaßt wurden, zur Hälfte den schnelleren und zur Hälfte den langsameren Fahrzeugen zuzählt, dann ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	schneller	langsamer	zusammen
1953	125	975	1 100
1954	416,5	3 080,5	3 497
1955	617,5	3 156,5	3 774
1956	685	3 576	4 261

Beziehen wir nun diese Ziffern wie vorhin auf die Zahl der Zählungen, dann erhalten wir folgende Werte:

Jahr	schneller	langsamer	zusammen
1953	2,0	15,7	17,7
1954	2,8	20,8	23,6
1955	4,5	23,0	27,5
1956	5,3	27,5	32,8

## VI.

Aus den zuletzt genannten Zahlen läßt sich zunächst eine allgemeine Verkehrssteigerung auf der Autobahn ablesen, die, soweit den durchgeführten Zählungen dieser Aussage zugestanden wird,

von 1953 auf 1954	auf	33,7 %/o,
von 1954 auf 1955	auf	16,4 %/o,
von 1955 auf 1956	auf	18,6 %/o

zu bemessen wäre. Im einzelnen allerdings ergeben sich für die schnelleren und langsameren Pkw ganz andere Steigerungswerte, die wir in der nachstehenden Tabelle aufzeigen:

Jahr	schneller		langsamer		zusammen	
	1953 = 100 %/o	Steigerung*)	1953 = 100 %/o	Steigerung*)	1953 = 100 %/o	Steigerung*)
1954	140	40	132	32	134	33,7
1955	225	61	147	11	156	16,4
1956	265	18	175	19	185	18,6

\*) gegenüber dem Vorjahr

Es wird deutlich, daß eine Steigerung der schnelleren Fahrzeuge vor allem im Jahre 1955 beobachtet werden konnte, während im gleichen Jahr die Zunahme bei den langsameren fahrenden Pkw nur relativ gering ist. Man wird dabei immer im Auge zu behalten haben, daß diese Beobachtungen für den Verkehr auf der Autobahn keineswegs gleichlaufend sein müssen mit der Kurve der Bestandsziffern überhaupt. Es kann hier nur festgestellt werden, daß im Jahre 1955 besonders viel schnelle Fahrzeuge auf die Autobahn gekommen sind, während der Zuwachs an langsameren Pkw im Autobahnverkehr in jenem Jahr sehr viel geringer war.

Umso auffällender ist die umgekehrte Bewegung im folgenden Jahre 1956. Jetzt ist der Zugang an schnellen Fahrzeugen stark vermindert, er beträgt nur noch 18 %/o, während die Zuwachsquote bei den langsamen Fahrzeugen sich fast verdoppelt hat und größer geworden ist als die der schnellen Fahrzeuge.

Im Zusammenhang damit mögen einige Ziffern von Interesse sein, die zeigen, in welchem Umfange Arbeiter und Angestellte im Berufsverkehr den Pkw benutzen. In einem großen deutschen Werk der eisenschaffenden Industrie am Niederrhein mit einer Belegschaft von über 10 000 Personen werden auf Veranlassung des Verfassers seit einigen Jahren regelmäßig Zählungen mit dem Ziel der Feststellung durchgeführt, welche Verkehrsmittel von den Belegschaftsmitgliedern alltäglich benutzt werden. Bei einem jährlichen Zuwachs des Beschäftigtenstandes jeweils um etwa 6–8 %/o stieg die Zahl der verwendeten (privateneigenen) Personenkraftwagen sehr erheblich an. Sie betrug:

	Index	Zuwachs
am 10. 11. 1954	91 Pkw	= 100
am 21. 6. 1955	141 Pkw	= 155 + 55 %/o
am 11. 7. 1956	263 Pkw	= 280 + 86 %/o
am 16. 7. 1957	420 Pkw	= 462 + 45 %/o

Es ist anzunehmen, daß es sich hierbei vorwiegend um kleinere Personenkraftwagen handelt, die nach und nach ebenfalls auf die Autobahn kommen und dann dort die Gruppe der Pkw unter 100 Stundenkilometer Geschwindigkeit weiter verstärken werden.

## VII.

Es folgen nun zwei Tabellen, die die gezählten Pkw in den vier Jahren nach „schneller“ — „gleich-schnell“ — „langsamer“ teilen und dabei die einzelnen Tageszeiten unterscheiden. Die erste Tabelle bringt die absoluten Zahlen, die zweite Tabelle zeigt die Prozentziffern auf.

Von den gezählten Pkw fuhren

	schneller				gleich				langsamer			
	1953	1954	1955	1956	1953	1954	1955	1956	1953	1954	1955	1956
früh	9	41	76	18	7	26	27	2	66	321	328	75
vormittags	26	67	102	159	19	26	40	83	216	508	520	972
mittags	12	65	106	129	8	40	65	64	167	749	738	886
nachmittags	17	79	95	138	19	24	29	55	209	485	572	681
abends	26	64	101	75	15	35	47	43	231	635	706	540
spät	---	17	26	32	2	16	15	21	51	299	181	288
	90	333	506	551	70	167	223	268	940	2997	3045	3442

## Prozentuale Anteile

früh	11	11	18	19	8	7	6	2	81	82	76	79
vormittags	10	11	15	15	7	4	6	7	83	85	79	80
mittags	6	8	12	12	10	5	7	6	90	87	81	82
nachmittags	7	13	14	16	8	4	4	6	85	85	82	78
abends	10	9	12	11	5	5	5	7	85	86	85	82
spät	—	5	12	9	4	5	7	6	96	90	81	85
	8	9	13	13	6	5	6	6	86	86	81	81

Die Summenzahlen der vorstehenden Doppel-Tabelle wurden bereits in Abschnitt V bekanntgegeben.

Wenn wir die Zahlen im einzelnen näher betrachten, dann fällt auf, daß, abgesehen von 1954 „nachmittags“, durchweg am frühen Vormittag die meisten schnellen Pkw verkehren. Ohne Zweifel handelt es sich hier um die dienstlichen und geschäftlichen Fahrten, die zu dieser Tageszeit durchgeführt werden, um noch am Vormittag Besprechungen am Zielort rechtzeitig zu erreichen — daher die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit. In abgeschwächtem Maße gilt die gleiche Überlegung wahrscheinlich auch für die Fahrzeuge, die noch in den Nachmittagsstunden auf die Autobahn kommen, so daß sich eine gewisse Erklärung dafür ergibt, weshalb auch zu dieser Tageszeit die Zahl der schneller folgenden Pkw verhältnismäßig groß ist.

Durchweg am kleinsten ist die Zahl der besonders schnell fahrenden Kraftfahrzeuge in den späten Abendstunden. Neben der Tatsache, daß es nicht mehr so sehr auf eine bestimmte Ankunftszeit ankommt, die durch erhöhte Geschwindigkeit noch erreicht werden soll, spielt hierbei sicher auch eine entscheidende wichtige Rolle, daß diese Fahrten durchweg in der Dunkelheit stattfinden. Es ist eine bekannte Tatsache, daß bei Dunkelheit fast ausnahmslos geringere Geschwindigkeiten gefahren werden als bei Tage.

Teilen wir die Zahlen aus der Mittelgruppe („gleich-schnell“) je zur Hälfte auf die schnelleren und die langsameren Fahrzeuge auf, dann verschwinden auch die scheinbaren Unstimmigkeiten vollständig, und es ergibt sich durchweg, daß in den frühen Morgenstunden die Zahl der schnell fahrenden Pkw den relativ höchsten Anteil haben und daß an zweiter Stelle dann der Nachmittag steht.

Zusammenfassend und gleichzeitig unter Bezugnahme auf die zweite in Abschnitt V gezeigte Tabelle darf wiederholt werden, daß der Anteil der Pkw, die schneller als 100 km je Stunde fahren, von 1953—1955 anstieg, um dann 1956 etwas nachzulassen, während umgekehrt der Anteil der langsamer fahrenden Pkw zunächst zurückging, um im Jahre 1956 etwas anzusteigen. Hieraus kann die Folgerung gezogen werden, daß die Zahl der im Verkehr befindlichen kleinen Pkw und Kleinstfahrzeuge im Jahre 1956 in so großem Umfange auf die Autobahn gekommen sind, daß sie von dieser Zeit ab ihren Anteil wieder verstärken konnten. Beobachtungen über die Verkehrsabwicklung im Jahre 1957 lassen vermuten, daß diese Entwicklung sich verstärkt fortgesetzt hat; insbesondere in der Sommerzeit beherrschten Fahrzeuge, die nur weniger als 100 Stundenkilometer fahren, zeitweise das Bild völlig.

## VIII.

Nachstehend bringen wir zwei Tabellen, die in der bisher gewohnten Aufteilung nach Geschwindigkeitsgruppen die unterschiedliche Wetterlage berücksichtigen:

Von den gezählten Pkw fuhren

	schneller				gleich				langsamer			
	1953	1954	1955	1956	1953	1954	1955	1956	1953	1954	1955	1956
trocken	76	266	358	421	62	107	150	189	616	1728	1509	1937
naß	10	51	76	71	6	46	39	46	185	985	792	739
Regen	4	16	72	58	2	14	34	31	122	284	719	690
stark. Regen	—	—	—	1	—	—	—	2	17	—	25	76
	90	333	506	551	70	167	223	268	940	2997	3045	3442

## Prozentuale Anteile

trocken	10	13	18	16	8	5	7	7	82	82	75	77
naß	5	5	9	8	3	4	4	6	92	91	87	86
Regen	3	5	9	7	2	4	4	4	95	91	87	89
stark. Regen	—	—	—	1	—	—	—	3	100	—	100	96
	8	9	13	13	6	5	6	6	86	86	81	81

Bei dieser Tabelle wird die vom Leser wohl schon vermutete Feststellung sehr deutlich, daß der Anteil der schnelleren Fahrzeuge naturgemäß bei trockener Straße besonders hoch ist, während er schon bei nasser Straße sehr stark absinkt. Bemerkenswerterweise ist der Unterschied zwischen regnerischem Wetter und nasser Straßendecke für die Geschwindigkeit gar nicht so groß, wie man vielleicht annehmen könnte. Sehr deutlich tritt uns dagegen die Tatsache vor Augen, daß bei starkem Regen Geschwindigkeiten über 100 Stundenkilometer nur in seltenen Ausnahmefällen gefahren werden. Teilen wir die „gleich-schnellen“ Pkw je zur Hälfte auf die beiden anderen Gruppen auf, dann ändert sich das Bild nicht wesentlich.

Diese Doppel-Tabelle lehrt uns, daß der Anteil der Pkw, die in der Regel eine höhere Geschwindigkeit als 100 Stundenkilometer fahren, selbst bei trockenem Wetter unter 20% bleibt, während der Anteil der langsamer fahrenden Pkw 80% knapp überschreitet. Es ist wahrscheinlich, daß entsprechende Zählungen im Jahre 1957 noch eine Verminderung des Anteils der schnelleren Fahrzeuge und eine Erhöhung des Anteils der langsameren Fahrzeuge erkennen lassen würden.

Bei nasser Straße und bei Regenwetter geht der Anteil der schnelleren Fahrzeuge auf rd. 10% zurück, der Anteil der langsamer verkehrenden wächst auf 90%. Starker Regen dagegen hat fast die gleiche Wirkung wie Nebel (die Erkenntnis, die jeder erfahrene Kraftfahrer ohne weiteres bejahen wird): unsere Zahlen beweisen das; denn der Anteil der schneller fahrenden Pkw sinkt auf etwa 1% (höchstens 2%) zurück,

während die langsamer fahrenden Fahrzeuge bei solchem besonders schlechten Wetter mit 98–99 % weit überwiegen.

Insgesamt kann aus diesen Feststellungen der Schluß gezogen werden, daß die Witterungsverhältnisse den stärksten Einfluß auf die von den Kraftfahrern eingehaltene Geschwindigkeit ausüben. Im eigenen Interesse gehen die Fahrer mit der Geschwindigkeit zurück, wenn die Gefahrenmomente sich steigern, sei es, daß befürchtet wird, der Wagen käme bei feuchter oder sehr nasser Straßendecke zu leicht ins Rutschen, sei es, daß starker Regen (ähnlich wie Nebel) die Sicht behindert.

## IX.

Abschließend muß zu vorstehenden Feststellungen und Zahlenangaben noch nachzutragen werden, daß die Beobachtungen nicht etwa ein Bild davon geben, ob die Fahrzeuge, die höhere Geschwindigkeiten zu leisten vermögen, auf der Autobahn mit diesen oder jenen Anteilswerten vertreten waren, oder ob Pkw kleinerer Größenklassen so oder so vorherrschten. Es konnte vielmehr, und das dürfte auch wichtiger sein, festgestellt werden, welche Geschwindigkeiten die Kraftfahrer *tatsächlich* fuhren. Es ist keineswegs so, daß ein Mercedes 500 nun ständig mit einer Stundengeschwindigkeit von 150 km oder höher gefahren würde. Unsere Beobachtungen bezogen sich vielmehr auf das tatsächliche Verhalten der Kraftfahrer, und unsere Zahlenangaben erfahren durch diesen Hinweis ihre besondere Kennzeichnung.

Die Darlegungen sollen auch nicht abgeschlossen werden, ohne über die wenigen schon vorstehend gegebenen Hinweise auf die Verkehrsentwicklung im Jahre 1957 hinaus noch eine Anmerkung hinzuzufügen: Der Verfasser benutzt seit Beginn des Jahres einen Mercedes 190, der im Autobahnverkehr Geschwindigkeiten bis zu 140 km bequem erreicht. Es ist naturgemäß bei solch hohen Geschwindigkeiten kaum noch zu verantworten, daß man bei dem immer mehr wachsenden Verkehr noch vom Steuer aus entsprechende Zahlungen durchführt. Trotzdem hat der Verfasser versucht, bei einigen Test-Fahrten festzustellen, wie groß wohl die Zahl der Kraftfahrzeuge, die schneller als 125 Stundenkilometer fahren, heute sein mag. Obwohl keine ganz genauen Zählungen und Aufschreibungen vorgenommen wurden, läßt sich die immerhin bemerkenswerte Tatsache hervorheben, daß diese schnellste Gruppe der die Autobahn benutzenden Pkw auch bei noch trockenem Wetter kaum 1 % der Gesamtheit ausmachen. Hieraus wiederum kann entnommen werden, daß alle Pkw, die schneller als 100 Stundenkilometer auf der Autobahn fahren, selbst bei trockener Straße zu mehr als 90 % unter 125 Stundenkilometer bleiben.

## Buchbesprechungen

**Jahrbuch für den Fremdenverkehr.** Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität Münster, Münster — Sommerhalbjahr 1957, Heft 2, 5. Jahrgang.

In dem vorliegenden Heft gibt Professor Günther, Dresden, eine geschichtliche Darstellung der Fahrgastbinnenschiffahrt auf der Elbe im Gebiet der sächsischen Schweiz, die in Gestalt der „Weißen Flotte“ seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts bis zum heutigen Tage für den Fremdenverkehr der sächsischen Schweiz tätig ist. Die Flotte besteht zur Zeit aus 16 Schiffen mit 13 708 Plätzen. Bei gutem Wasserstand fährt jedes Schiff 17–18 000 km im Jahr. Die Zahl der beförderten Personen war 1956 3 137 129 bei einem Jahresdurchschnitt von 193 Betriebstagen.

Am Schluß des Aufsatzes empfiehlt G. die Ausrüstung der Personendampfer mit modernen Einrichtungen.

Das geschäftsführende Vorstandsmitglied der Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr, Sinks, berichtet über Organisation und Arbeitsweise seiner Dienststelle. Wir erfahren, daß die Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr im Jahre 1948 in Anlehnung an die frühere Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr G. m. b. H. in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins durch die Spitzenorganisationen des deutschen Fremdenverkehrs — dem Bund Deutscher Verkehrsverbände, dem Deutschen Bäderverband, dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband —, durch Verkehrsbetriebe des Bundes — Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost — und durch eine Reihe anderer interessierter Organisationen, wie das Deutsche Reisebüro (DER), die Arbeitsgemeinschaft kommunaler Spitzenverbände, dem Deutschen Industrie- und Handelstag und dem Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe gegründet worden ist. Außer diesen Organisationen gehören ihr heute weiter als Mitglieder an der Deutsche Reisebüroverband und die Deutsche Schlaf- und Speisewagengesellschaft. Nach ihrer Satzung können sich ihr weiter anschließen „Behörden, Körperschaften, Verbände und Vereinigungen, die

auf Bundesebene Träger der Fremdenverkehrsarbeit sind und deren Zusammenarbeit zur Erreichung der der ZFV gesetzten Ziele wichtig ist“. Der ZFV liegt insbesondere die Förderung des Ausländerverkehrs und die Fremdenverkehrsverbundung für die Bundesrepublik Deutschland einschließlich Westberlins im Ausland ob. Die ZFV verfügt zu Zeit über 13 Auslandsvertretungen. Davon befinden sich 9 in Europa, und zwar je eine in den Hauptstädten der folgenden Länder: Schweden, Dänemark, Großbritannien, Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Italien und Portugal. Darüber hinaus bestehen 5 Vertretungen in den Vereinigten Staaten, New York, Chicago, San Francisco, und eine in Kanada (Montreal). Soweit es sich um den europäischen Fremdenverkehr handelt, sind die meisten derjenigen Länder erfaßt, deren Touristen für Deutschland von besonderem Interesse sind.

Die Arbeit der Auslandsvertretungen der ZFV besteht unmittelbar darin, alle am Reisen interessierten Kreise des Gastlandes in geeigneter Form auf Reismöglichkeiten nach Deutschland anzusprechen, den „Appetit“ auf solche Unternehmungen zu erwecken und den notwendigen Ratsschlag für die Durchführung zu geben.

Walterspiel veröffentlicht den 3. Teil seiner „Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre des Fremdenverkehrs“, dessen Erscheinen mit Neugier erwartet wurde (vergleiche die Besprechung in Heft 4 des 28. Jahrgangs dieser Zeitschrift). Es wird dargestellt, daß die Spezielle Betriebswirtschaftslehre des Fremdenverkehrs gegenüber den schon bestehenden speziellen Betriebswirtschaftslehren eine besondere Stellung einnimmt; sie kann nicht „parallel“ nebengeordnet werden, sondern sie hat „vertikalen“ Charakter, sie „kreuzt“ gewissermaßen die übrigen speziellen Betriebswirtschaftslehren, wobei das Zusammenleben der Fremdenverkehrsbetriebe als ein besonders aufschlußreiches Forschungsgebiet angesehen wird.

Es handelt sich, wie der Verfasser selbst sagt, nicht etwa um eine Patentlösung. Aber es wird doch ein System aufgezeigt, das geeignet