

verkehrspolitischen Instrumente zwecks Ökonomisierung des Europaverkehrs angewandt werden sollten. Es ist ferner dringend erforderlich, daß die gesamtwirtschaftlichen Zusammenhänge gründlich durchleuchtet werden, wie z. B. der Zusammenhang zwischen dem Agglomerationsausgleich mit Hilfe verkehrspolitischer Maßnahmen und der Steigerung des Sozialprodukts. Bisher ist dieser Ausgleich im Raum der EWG weitgehend durch politische Grenzen, Tarifbarrieren und unzureichende Verkehrsinvestitionen verhindert worden. Die Frage, wie er am rationellsten durchgeführt werden kann und welche verkehrspolitischen Instrumente hierbei zwecks Maximierung des Sozialprodukts angewandt werden können, läßt sich nur durch umfangreiche empirische Untersuchungen klären. Da es im Rahmen der EWG jedoch nicht darauf ankommt, das größtmögliche Sozialprodukt zu erzielen, sondern das den Aufgaben der Gemeinschaft entsprechende optimale Sozialprodukt, müssen ergänzende Untersuchungen über die Möglichkeiten der Ausrichtung der europäischen Verkehrspolitik auf die Erreichung dieses Ziels vorgenommen werden, und zwar etwa in der Weise, daß verschiedene Modellfälle untersucht werden, die zeigen, wie sich das Sozialprodukt unter verschiedenen Voraussetzungen entwickeln kann. Dabei wird besonders zu prüfen sein, wie sich spezielle verkehrspolitische Maßnahmen, wie z. B. die allgemeine Einführung von Knotenpunkttarifen oder die Anwendung bestimmter investitionspolitischer und reglementarischer Maßnahmen auswirken können, und welchen Maßnahmen der Vorzug im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik zu geben ist. Da auf Grund der wirtschaftlichen Zielsetzungen der EWG in den kommenden Jahren mit einem bedeutenden Wachstum der Europawirtschaft gerechnet werden kann, wird wegen der hierdurch erforderlich werdenden Verkehrsinvestitionen das Zusammenwirken von ökonomischer und technischer Forschung eine wachsende Bedeutung für die Ökonomisierung des Europaverkehrs erlangen können.

## Zur Wiedervereinigung der deutschen Eisenbahnen

VON ABTEILUNGSPRÄSIDENT  
DR. JUR. F. NIESSEN, BUNDESBANDIREKTION KÖLN

### I. Die Aufgabe

Der Bundesminister für Verkehr hat am 13. Mai 1957 dem neuen Vorstand der Deutschen Bundesbahn bei seiner Amtseinführung vordringlich drei Aufgaben gestellt:

zuerst die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes,  
dann den menschlichen Kontakt zum Mitarbeiter  
und als Drittes:

„Bereit sein für den Tag der Wiedervereinigung, technisch und menschlich, für den Tag der Heimkehr der Eisenbahner hinter dem eisernen Vorhang in das schöne Haus der deutschen Eisenbahnen . . .

Der Erfolg der Wiedervereinigung wird entscheidend durch Haltung und Leistung der Deutschen Bundesbahn bestimmt werden.“

Der damit gegebene Auftrag hat — von dem politischen Gewicht ganz abgesehen — in jeder Beziehung, technisch, menschlich und vor allem auch organisatorisch und wirtschaftlich gewaltige Ausmaße.

### II. Das einschlägige Schrifttum

Die breitere Öffentlichkeit hat sich mit Wiedervereinigungsfragen, soweit konkrete Planungen und Vorbereitungen infrage kommen, bisher kaum beschäftigt. Für den Bereich des Verkehrs sind einschlägige Verlautbarungen, insbes. das Schrifttum sehr spärlich. Es bestehen nur wenige Veröffentlichungen, die den Versuch machen, die derzeitige Lage und damit den Ausgangspunkt für die Vorbereitungen zur demnächstigen Wiedervereinigung festzuhalten.

- A) Als erste größere einschlägige Arbeit ist die Denkschrift der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) aus dem Jahre 1953 zu nennen. Unter dem Titel „Die Lage der Eisenbahn in der SBZ“ wurde damals zu einem konkreten Zweck, nämlich als Beitrag zu den Rationalisierungsüberlegungen der Deutschen Bundesbahn, die auf Auflösung einer größeren Zahl von Eisenbahn-Ausbesserungswerken hinzielten, vor allem eine eingehende Darstellung der außerordentlich notleidenden Fahrzeug- und Unterhaltungswirtschaft der Deutschen Reichsbahn (DR) gegeben. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Deutsche Bundesbahn schon heute für den Fall der Wiedervereinigung mit der DR im Ganzen und besonders im Werkstättensektor vorsorgen und über den Gegenwarts- und Zukunftsbedarf des eigenen Bereichs hinaus umfassende Kapazitäten schaffen und vorhalten müsse. Dabei wurde allerdings noch

nicht der Versuch gemacht, den gesamten Umfang dieser Vorhaltung genauer zu umreißen. Immerhin wurde damals schon festgestellt, daß in Anbetracht des Zustandes der Werkstätten in der SBZ die Werkstätten der DB für lange Zeit mindestens 50% der anfallenden Arbeiten übernehmen müßten, daß der gesamte Oberbau überholt und erneuert werden müßte, daß etwa 2000 km früher befahrener Strecken wieder neuherzustellen seien, ebenfalls das gesamte Signalwesen der DR, zahlreiche Brücken und Tunnels im Zonengrenzgebiet, aber auch auf vielen stillgelegten Strecken; die ausgebauten Materiallager müßten aufgefüllt werden; im Ganzen seien erhebliche, nach den damaligen Untersuchungen noch nicht übersehbare Investitionen an Kapital für Material, maschinelle und bauliche Einrichtungen, Lok, Wagen usw. zu leisten, ganz abgesehen davon, daß zumindest für eine gewisse Übergangszeit Tausende von Eisenbahnern aus dem Bundesgebiet zur Sicherung eines geregelten Verkehrsablaufs in der SBZ Dienst würden leisten müssen. Der GdED gebührt das Verdienst, als erste Organisation nicht nur die Größe und Schwere dieser auf die DB zukommenden Aufgaben in der Öffentlichkeit aufgezeigt, sondern auch unter Ermittlung und Vorlage eines umfangreichen Materials entsprechende Vorbereitungen und Planungen in diesem wichtigen Teilbereich vorwärtszutreiben gefordert zu haben.

- B) Was die Beurteilung der Gesamtlage der Eisenbahn in der SBZ angeht, so erschien im Jahre 1953 unter den „Materialien zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Zone“ das Heft „Die Eisenbahnen in der sowjetischen Zone“ von *Dr. Wolfgang Seidel* als Sonderdruck aus „Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik in der Sowjetzone“, herausgegeben vom Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen. Seidel gelangte zu dem Schluß,

„daß der sowjetzonale Eisenbahnbetrieb zwar stark angeschlagen, jedoch keineswegs soweit heruntergewirtschaftet ist, daß in absehbarer Zeit mit seinem Zusammenbruch zu rechnen wäre.“

Im Juli 1955 wurde in der gleichen Schriftenreihe dieser Bericht ersetzt durch das Heft „Die Fahrzeugwirtschaft der ‚Deutschen Reichsbahn‘ der sowjetischen Besatzungszone“ von *Paul Olbrich*. Hierzu erschien gleichzeitig ein ergänzender Anlagenteil, der Rundschreiben, Untersuchungsberichte, technische Zeichnungen sowie eine Charakteristik der Güterwagen der DR und Baureihen enthielt. Abschließend stellte *Olbrich* fest, daß nach zahlreichen anderweitigen Versuchen, neuen Transportraum zu schaffen, z. Zt. das Dispatchersystem als das entscheidende Mittel hierfür angesehen werde, daß dabei aber noch nicht abzusehen sei, wann dem Mangel an Transportraum bei der sowjetzonalen Eisenbahn abgeholfen sein werde.

Eine Reihe von einschlägigen Aufsätzen aus der *Feder Olbrichs* im SBZ-Archiv 1954/55 ergänzte diese Materialsammlung. Diese Arbeiten geben vor allem einen Einblick in die vielfachen organisatorischen Wandlungen, denen die DR seit Kriegsende unterworfen worden ist.

- C) Der Verfasser selbst hat zum Thema der „Integration der deutschen Eisenbahnen“ in dem Jahrbuch „Schiene und Straße 1956“ im Herbst 1956 neben den Eisenbahnen in den anderen deutschen Gebieten auch die Lage der DR in der SBZ dargestellt und ist dabei insbesondere zu folgenden Feststellungen gekommen:

„Von der Streckenlänge von 18 500 Kilometer (1936) wurde 1945/46 fast ein Drittel abgebaut. Die verbliebene Gleislänge von 16 000 Kilometer enthielt nur noch 1 200 Kilometer zweite Gleise, Bahnhofs- und Kreuzungsgleise (früher 6 000

Kilometer mehrgleisig). Das an sich schon verkehrsarme Gebiet ist durch diese Demontage, ferner durch den Aderlaß an Oberbaumaterial und beweglichen Betriebsmitteln, durch ungenügende Materialdecke für Unterhaltung und Instandsetzung notleidend.

Der Personalstand (1936: 185 000) wächst stetig; 1945: 245 000, 1956: rund 300 000. Von 5 110 Loks des Betriebsparks (d. i. für den freien Verkehr) sind nur 3 408 betriebsfähig. Von 374 Loks des sogenannten Kolonnenparks (d. i. für bestimmte sowjetische Interessenzüge) sind 299 einsatzfähig.

Die Wirtschaftslage ist schwierig. Leistungssteigerung wird mit ständig neuen Arbeitsmethoden erstrebt, die unter stärkster Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft vor allem den Umlauf des Lokomotiv- und Wagenparks beschleunigen sollen. Auf sogenannte „Neuerer“-Methoden nach sowjetischem Vorbild (wie „500-Kilometer-Bewegung“, Brigadewesen, System der Schwerlastzüge, radikale Änderung der Belade- und Entladefristen und -systeme – insbesondere das Dispatcher-system, ein Zugleitungsverfahren, das mit außerplanmäßigem Fahren die Wirtschaftlichkeit steigern soll –, „Vierschichtensystem“) wird größter Wert gelegt.

Ein Wettbewerb mit dem Kraftwagen ist praktisch nicht vorhanden. 85 Prozent des gesamten Güterverkehrs sind der DR zugewiesen. Es fehlt vor allem an Güterwagen (10 000 täglich im Herbstspitzenverkehr); Durchschnittsalter der Wagen 28 Jahre. Von den Personenwagen sind nur 81,3 Prozent betriebsfähig.

	DR-Zahlen	
Lokpark	1954	5 110
Personenwagen	1951	8 103
Güterwagen	1953	122 720
beförderte Personen	1951	989,8 Millionen
beförderte Güter	1951	132,1 Millionen
Tonnenkilometer	1951	19 420 Millionen
Güterwagenstellung monatlich	1952	729 000

Die früheren Privat- und Kleinbahnen in der SBZ (etwa 100) wurden im März 1949 von der DR mit allen Rechten und den Verpflichtungen seit dem 8. Mai 1945 übernommen. Der DR wurde dabei das Recht eingeräumt, diese Bahnen abzubauen, auszubauen oder stillzulegen. Einzelheiten über die seitherige Entwicklung sind nicht bekannt.“

Aus diesen Feststellungen ergab sich die Forderung nach Schaffung und Vorhaltung einer „Integrationsreserve“ und damit für die DB eine weitere gemeinwirtschaftliche bzw. betriebsfremde politische Belastung ganz erheblichen Ausmaßes.

### III. Der Forschungsbeirat

Inzwischen ist auch das Ergebnis umfassender Vorarbeiten bekannt geworden, die durch das Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen veranlaßt worden sind. Dieses Ministerium hatte am 24. 3. 1952 den Forschungsbeirat für Fragen der Wiedervereinigung Deutschlands ins Leben gerufen mit dem Ziel, die wirtschaftlichen Entwicklungen

in Mittel- und Westdeutschland seit 1945 darzustellen, die im Falle einer Wiedervereinigung aus der Verschiedenheit der Entwicklung hervorgehenden Probleme zu erfassen und Vorschläge für die Lösung dieser Probleme zu machen. Im Sommer 1954 erstattete der Forschungsbeirat seinen ersten Tätigkeitsbericht, der die Ergebnisse seiner Arbeiten bis zum Dezember 1953 darstellte. In den folgenden Jahren wurden die Arbeiten auf den bisherigen Grundlagen fortgesetzt und die Untersuchungen unter Einbeziehung bisher zurückgestellter Gebiete wesentlich ausgeweitet. Dabei zeigten sich immer weitere wichtige Probleme. Gleichzeitig mußte die Entwicklung in beiden Teilen Deutschlands, besonders in Mitteldeutschland, berücksichtigt werden. Da bei dem Umfang der Arbeiten auch nur ein vorläufiger Abschluß der Untersuchungen nicht in Aussicht stand, wurde es erforderlich, einen neuen Tätigkeitsbericht für die Jahre 1954, 1955 und 1956 zu geben. Dieser neue Bericht, der im August 1957 vorgelegt wurde, baut auf dem ersten Tätigkeitsbericht auf. Er wiederholt die in diesem niedergelegten Erkenntnisse nur insoweit, als sich durch die späteren Arbeiten und Untersuchungen oder durch die inzwischen eingetretenen Entwicklungen Änderungen oder Ergänzungen dieser Erkenntnisse ergeben haben.

A) Aus dem ersten Tätigkeitsbericht des Forschungsbeirats ist für den Bereich des Verkehrs und besonders des Eisenbahnverkehrs bemerkenswert, daß der rasch anwachsende Arbeitsanfall recht bald die Notwendigkeit ergab, Ausschüsse zu bilden. Für den Verkehr wurden bedeutsam der Finanz- und der Bilanzierungsausschuß. Dem Finanzausschuß fiel als Aufgabengebiet die Überprüfung des öffentlichen Haushalts (Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben, fortfallende und neu notwendige bei beiden), ferner der Investitions- und Kredit- sowie der Währungsfragen zu. Der Bilanzierungsausschuß hat die Aufgabe, durch Grundlagenforschung die Voraussetzungen für das Arbeiten der übrigen Ausschüsse und des Plenums zu schaffen; d. h. durch statistische Erfassung der Lage in den einzelnen Wirtschaftsgebieten und ihre Auswertung soll er ein möglichst klares Bild der gegenwärtigen Lage und ihrer jeweiligen weiteren Fortentwicklung geben und die Abweichungen der tatsächlichen Verhältnisse von der Entwicklung im Westen aufzeichnen.

Die Arbeiten des Forschungsbeirats erhielten weisungsgemäß von vornherein folgende Begrenzung:

1. Die Arbeiten beschäftigen sich mit einer Wiedervereinigung von Mitteldeutschland, d. h. der sowjetisch besetzten Zone, mit den Gebieten der Bundesrepublik.
2. Die Arbeiten beruhen auf den Annahmen, daß die Vereinigung dieser beiden Gebiete sich auf friedlichen Wegen vollzieht und eine Neuregelung der in Betracht kommenden Fragen durch einen gesamtdeutschen Gesetzgeber, der frei in seinen Entschlüssen ist, und durch entsprechende Maßnahmen der Exekutive durchgeführt wird. Daß in diesem Rahmen eine Reihe von verschiedenen praktischen Möglichkeiten gegeben ist, bedarf keiner weiteren Ausführung.
3. Der Forschungsbeirat hat sich bewußt auf die Behandlung der wirtschaftlichen Fragen und Probleme beschränkt. Das ergibt sich einmal aus der Art seiner Zusammensetzung. Diese Begrenzung ist aber auch deswegen notwendig, weil bei der großen Zahl der zu erörternden wirtschaftlichen Fragen und Probleme und ihrer starken Verfilzung untereinander die Arbeitskräfte dieses Gremiums

überfordert werden würden, wenn man ihnen darüber hinaus noch weitere Aufgaben zuweisen sollte.

Demgemäß wurden vor Beginn der Tätigkeit zwei Aufgaben gestellt, nämlich:

1. Klärung der Lage in den einzelnen Wirtschaftszweigen, ihrer Entwicklung, ihrer Kapazitäten sowie ihrer gegenwärtigen Organisation und der für sie geltenden Prinzipien der Wirtschaftsordnung.
2. Erstellung eines Sofortprogramms, d. h. die Vorbereitung aller derjenigen Maßnahmen, die im Falle einer Wiedervereinigung alsbald, also etwa innerhalb des ersten Jahres, notwendig würden.

Der Forschungsbeirat gelangte bald zu der Überzeugung, daß neben der Möglichkeit weitgehender Erhaltung der jetzt bestehenden Arbeitsplätze sich unter allen Umständen die Notwendigkeit ergeben würde, neue Arbeitsplätze rechtzeitig vorzubereiten. Dies führte den Forschungsbeirat in naheliegenden Gedankengängen zu dem Verkehrsproblem. Dieses Problem ist im Rahmen von Arbeitsgruppen in enger Verbindung mit dem Verkehrsministerium wiederholt eingehend behandelt worden. Es kam dem Forschungsbeirat hier zunächst einmal darauf an, einen Überblick darüber zu gewinnen, welches Sofortprogramm nach Auffassung der Sachverständigen und der zuständigen Stellen für Eisenbahn, Straße und Wasserweg vorzusehen sei, welche Materialien dazu benötigt würden, welche Arbeitskräfte hier untergebracht werden könnten, und endlich, welche Sofortunkosten hieraus sich zwangsläufig ergeben würden.

Der gegenwärtige Aufbau der Verkehrslinien in der SBZ ist, wie eindeutig festliegt, seit 1945 einseitig nach dem Osten organisiert worden. Es ist klar, daß hier, besonders auch unter dem Gesichtspunkt einer reibungslosen Bewältigung des nach der Wiedervereinigung anfallenden und für das Gedeihen der Wirtschaft der SBZ notwendigen Verkehrs, eine unabweisbare, dringende Aufgabe vorliegt.

Ein besonderer Bilanzierungsausschuß, der am 30. 9. 1952 die Arbeit aufgenommen hatte, wurde beauftragt, neben anderen Bilanzen auch eine Verkehrsbilanz zu erstellen und als Abschluß die sich daraus ergebende finanzwirtschaftliche Bilanz.

Die Arbeitsgruppe „Verkehrswirtschaft“ unter Leitung von Prof. Dr. Gleitze hat sich auch die Erstellung einer geschlossenen Verkehrsbilanz zur Aufgabe gestellt. Seit September 1953 beschäftigte sie sich in mehreren Sitzungen mit der Beratung einzelner Verkehrsleistungen und den Möglichkeiten einer Ausweitung der Verkehrskapazitäten zur Bewältigung der mit der Wiedervereinigung zu erwartenden Anforderungen an den Verkehr. Sie hat darüber hinaus die Frage geprüft, ob in der Übergangsperiode die Streckensicherungs- und Verkehrsvorschriften Westdeutschlands auf die SBZ angewendet werden können. Sie hat diese Frage nach eingehender Prüfung im allgemeinen verneint. Ferner wurde die Tarifsituation in der SBZ geklärt.

Die Arbeitsgruppe beschloß folgende Empfehlungen:

1. Das wiedervereinigte Wirtschaftsgebiet hat bei der Frachtberechnung als einheitliches Verkehrsgebiet zu gelten.
2. Es ist eine sofortige Angleichung des Beförderungsrechts und der Verkehrstarife durchzuführen.
3. Der westdeutsche Eisenbahntarif ist auch in Mitteldeutschland einzuführen,

eine analoge Anwendung der westdeutschen Frachthilfen sollte vorgesehen werden.

Allgemeine Untersuchungen der verkehrswirtschaftlichen Lage führten zu dem Ergebnis, daß die Verkehrsprobleme ohne große Schwierigkeiten gelöst werden können, wenn die Wiedervereinigung nicht in den Zeiten des Spitzenverkehrs erfolgt. Übereinstimmend wurde festgestellt, daß in der Verkehrswirtschaft des sowjetischen Besatzungsgebietes erhebliche Investitionen notwendig sind, allein schon, um z. B. bei der Eisenbahn die im Westen übliche Betriebssicherheit wieder zu erreichen.

Von den Verkehrsträgern wurde ein Programm über die notwendigen Investitionen auf dem Gebiet der Eisenbahn, des Straßen- und Wasserbaus vorgelegt (Plenarsitzung vom 3. November 1952). Einzelfragen des Verkehrsbedarfs, der Kapazitäten der Verkehrsträger usw. wurden im Bilanzierungsausschuß erörtert; Finanzfragen behandelte der Finanzausschuß.

Im Finanzausschuß fanden außerdem Aussprachen statt über Investitionsaufgaben im Gebiet des Verkehrswesens in den ersten Quartalen der Wiedervereinigung, ohne daß es aber zunächst zu abschließenden Thesen gekommen wäre.

- B) Der zweite Tätigkeitsbericht des Forschungsbeirates ist gegliedert in einen knapp gehaltenen Allgemeinen Teil und in die ausführlicher gestalteten Berichte der Vorsitzenden der verschiedenen Ausschüsse des Forschungsbeirates. Bei den weiteren Arbeiten zeigt es sich immer klarer, daß im Unterschied zu allen westeuropäischen Integrationsproblemen im Falle der Wiedervereinigung Mitteldeutschlands mit Westdeutschland zu der Integration der beiden Wirtschaftsgebiete und den daraus erwachsenden Problemen noch die Aufgabe tritt, die zur Zeit in Mitteldeutschland geltende Ordnung einer zentral gelenkten Zwangswirtschaft in eine im Grundsatz marktwirtschaftliche Ordnung zu überführen. Dies ist umso deutlicher in Erscheinung getreten, als in der Zwischenzeit die Entwicklungen in Mitteldeutschland auf den verschiedensten Gebieten in immer stärkerem Maße die noch übrig gebliebenen systemwidrigen Bestandteile der früheren Wirtschaftsordnung eliminieren. Bei den weiteren Arbeiten wurde auch die Erkenntnis gewonnen, daß die wirtschaftliche Wiedervereinigung ein Prozeß sein würde, der nicht auf einen Zeitpunkt zusammengedrängt werden kann. Allein schon aus technischen Gründen bedürfen die Umwandlungs- wie die Integrationsmaßnahmen eines Zeitraumes, der je nach den Wirtschaftsbereichen kürzer oder länger bemessen werden muß.

Über die Verkehrswirtschaft sind im Plenum des Forschungsbeirates vom Bilanzierungsausschuß mehrfach Bericht erstattet und von jenem gebilligt worden. Doch sind die Beratungen in diesem Bereich (Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr, Binnenschifffahrt) noch nicht abgeschlossen.

Da eine Beurteilung der Investitionspläne für die verschiedenen Wirtschaftsbereiche, insbesondere auch den Verkehr, von den Leistungsmöglichkeiten der Investitionsgüterindustrie abhängt, wurden im Bilanzierungsausschuß Grundlagen für die Bereiche des Maschinenbaus, des Fahrzeugbaus und der elektrotechnischen Industrie erarbeitet. Das Plenum des Forschungsbeirates hat nunmehr die Aufnahme der Beratungen auch auf diesen Gebieten beschlossen.

Für den Bereich der Verkehrswirtschaft bringt der zweite Tätigkeitsbericht des Forschungsbeirates zunächst eine allgemeine Übersicht, behandelt dann in getrennten

Abschnitten den Eisenbahn-, den Straßen- und den Binnenschiffsverkehr. In den Einzelabschnitten werden jeweils zunächst die einschlägigen Grundlagen, dann die sich daraus ergebenden Probleme behandelt und abschließend die sich ergebenden Folgerungen dargestellt.

Nach Ansicht des Forschungsbeirates ist bereits zu Beginn der Übergangsperiode nach der Wiedervereinigung eine starke Ausdehnung des mitteleutschen Verkehrs zu erwarten. Zunächst wird ein zusätzlicher Einstrom von Versorgungsgütern aus Westdeutschland erfolgen. Weiterhin wird aber die Anhebung des Niveaus der mitteleutschen Wirtschaft derartige Anforderungen an das Verkehrswesen stellen, daß vorbereitende Maßnahmen zur Ausdehnung der Verkehrskapazität notwendig sind.

Diese Ausdehnung wird aber voraussichtlich in den Bereichen des Eisenbahn-, Kraftfahr- und Schiffsverkehrs sehr unterschiedliche Ausmaße annehmen. So werden die Anforderungen an den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr wesentlich hinter dem Anstieg der industriellen Produktion zurückbleiben, weil in Landwirtschaft und Bergbau nach der Wiedervereinigung eine geringere Produktionssteigerung zu erwarten ist als in der Industrie. Westdeutsche Erfahrungen in der Periode des ersten Wirtschaftsaufschwungs nach der Währungsreform stützen diese Annahme.

Die Verkehrsströme, die seit der Spaltung Deutschlands in den getrennten Wirtschaftsgebieten hauptsächlich in der Nord-Süd-Richtung verlaufen, würden in einem einheitlichen gesamtdeutschen Wirtschaftsgebiet wieder stärker in die Ost-West-Richtung zurückfinden. Der Zusammenschluß des mittel- und westdeutschen Raumes würde also eine günstigere verkehrsgeographische Form aufweisen, die sich verkehrssparend und verkehrsentflechtend auswirken müßte.

Die künftige Gestaltung der Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen des gesamtdeutschen Raumes zwischen Rhein und Oder mit den deutschen Ostgebieten und den osteuropäischen Ländern ist heute noch nicht vorauszusehen.

Für alle drei Verkehrsträger sind besondere Finanzierungsprogramme aufgestellt worden, in denen auch der unmittelbar nach der Wiedervereinigung möglicherweise vorübergehend erforderlichen Arbeitsbeschaffung Rechnung getragen wird.

Auf der güterwirtschaftlichen Seite wird die Normalisierung des mitteleutschen Verkehrs nach der Wiedervereinigung einen zusätzlichen Stahlbedarf hervorrufen, der auf insgesamt 1 300 000 t veranschlagt wird.

Das Problem der Tarifangleichung wird sich je nach dem Fortschritt der wirtschaftlichen Normalisierung erst nach einiger Zeit lösen lassen.

- a) Für den Eisenbahnverkehr hat der Forschungsbeirat folgende *Grundlagen* ermittelt:

Das mitteleutsche Reichsbahnnetz umfaßte vor dem Kriege rund 14 000 km (einschließlich 1 200 km in Groß-Berlin). Dazu kamen 4 500 km Kleinbahn- und Privatbahnstrecken. Annähernd 6 000 km des Reichsbahnnetzes waren mehrgleisig.

In den ersten Nachkriegsjahren wurde das sowjetzonale Reichsbahnnetz auf rund 12 000 km, das Netz der Privat- und Kleinbahnen auf rund 3 000 km reduziert.

Bei 5 500 km wurde das zweite Gleis abgebaut. Außerdem erfolgten starke Ein-

griffe in die Anschluß-, Bahnhofs- und Werkstattgleise. Im Jahre 1953 waren erst 600 bis 900 km wieder zweigleisig.

Abgesehen von den Verlusten durch Kriegseinwirkungen wurden dem mitteldeutschen Verkehr nach dem Kriege noch 1 300 Lokomotiven durch Reserveabstellungen für die sowjetische Besatzungsmacht entzogen. Die Zahl der zur Verfügung stehenden betriebsfähigen Lokomotiven soll daher 1955 nur noch etwa 3 400 (ohne die Triebwagen der Berliner S-Bahn) betragen haben, die der betriebsfähigen Güterwagen 133 000.

Im Güterverkehr konnte die Wagengestellung, die 1938 in Mitteldeutschland schätzungsweise 12 Mill. Einheiten betrug, trotz des verringerten Wagenbestandes in der SBZ nahezu auf gleicher Höhe gehalten werden, da die durchschnittliche Umlaufzeit sich infolge des verkleinerten Wirtschaftsraumes von 4,5 Tagen (im alten Reichsgebiet) auf 3,5 Tage 1955 verringerte. In der Bundesrepublik erfolgte eine Verringerung auf 4,3 Tage.

Die im Gebiet der SBZ beförderte Gütermenge übertraf 1955 mit rund 208 Mill. t den Vorkriegsumfang von schätzungsweise 150 Mill. t beträchtlich. Nach Nettotonnenkilometern gerechnet lag die gesamte Güterverkehrsleistung der Reichsbahn 1955 um fast ein Viertel über der des Jahres 1938.

Der Personenverkehr war in der SBZ 1955 vermutlich höher als in der Vorkriegszeit und stark überlastet, denn es stehen nur 9 000 größtenteils veraltete Personenwagen zur Verfügung, von denen lediglich rund 7 800 einsatzfähig sind. Die Zahl der schnellen Zugverbindungen ist gegenüber der Vorkriegszeit sehr gering.

b) Die *Hauptprobleme* liegen wie folgt:

Der Bestand der reparaturbedürftigen Lokomotiven ist in der SBZ infolge des Mangels an Ersatzteilen groß. Vielfach mußten noch reparierbare Einheiten ausgeschlachtet werden, um Ersatzteile zu beschaffen. Es sind fast nur veraltete Typen in Betrieb, da der Neubau von Lokomotiven noch gering ist. So wurden 1955 nur 109 Dampflokomotiven hergestellt. Diese Produktionszahl dürfte sich kaum erhöhen, da der zweite Fünfjahresplan das Hauptgewicht auf die Herstellung von Dieselloks und Elektroloks für Hauptstrecken zu legen scheint, wovon 1960 nach vorliegenden Angaben eine Jahresproduktion von je 130 Stück erreicht werden soll.

Auch bei den Güterwagen ist der Unterhaltungszustand unzureichend. Die bisher zur Verfügung stehenden Einheiten entsprechen nur einem Normalbestand für verkehrsarme Monate. Der zweite Fünfjahresplan sieht eine Erhöhung der Güterwagenherstellung bis 1960 auf jährlich 9 000 Einheiten vor.

Die zerstörten Eisenbahnbrücken und -tunnel sind größtenteils nur provisorisch wiederhergestellt worden. Die Signalanlagen wurden von den Demontagen schwer betroffen. Die Sicherheitsvorkehrungen lassen daher immer noch zu wünschen übrig.

Der mangelhafte Zustand des Streckenoberbaues zwingt zur Verringerung der Zuggeschwindigkeiten. Einen Verkehrsengpaß stellen auch die noch nicht wieder auf Zweigleisigkeit umgestellten Strecken dar.

Die Reichsbahn ist der größte Kohlenverbraucher der SBZ. Sie verwendet zur Feuerung ausschließlich Braunkohle; ihr geringer Wärmegehalt und die dadurch bedingte raum- und gewichtsmäßige Belastung erschweren den Zugverkehr.

Außerdem werden die beim Streckenbau noch weitgehend verwendeten Holzschwelen durch die Braunkohlenbefuerung stark in Mitleidenschaft gezogen (durch fallende Glühache).

c) Aus dieser Gesamtlage der DR zieht der Forschungsbeirat die *Folgerung*, daß der mitteldeutsche Eisenbahnverkehr in der Übergangszeit nach der Wiedervereinigung seinen unverhältnismäßig großen Anteil am Verkehr nicht einbüßen werde, weil die anderen Verkehrsträger ihre volle Funktionsfähigkeit nicht sofort wieder erreichen könnten.

Auf die Dauer aber werde sich der Eisenbahnverkehr nicht in dem gleichen Tempo auszudehnen brauchen wie die Industrieproduktion. Gleichwohl sei mit höheren Wagenanforderungen zu rechnen, als sich aus der großen Verkehrsausweitung ergeben würde, weil die Umlaufzeiten sich voraussichtlich verlängern würden und die Überlastung des Wagenparks wegfallen werde.

Um das mitteldeutsche Eisenbahnnetz wieder voll funktionsfähig zu machen, werde es notwendig sein, in einem Sofortprogramm mehrere Hauptstrecken mit einer Gesamtlänge von 1 300 km umgehend wieder zweigleisig auszubauen, hauptsächlich in Ost-West-Richtung. Im Ganzen werde die Beschaffung von mindestens 500 Diesellokomotiven und 10 000 Güterwagen für notwendig gehalten. Wie weit der Lokomotiv- und Waggonbau Mitteldeutschlands selbst zur Lösung dieser Aufgabe beitragen könne, sei noch nicht zu übersehen. In Westdeutschland würden hierfür noch freie Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Abstellungen von Lokomotiven von westdeutscher Seite würden in begrenztem Umfange möglich sein. Die Deutsche Bundesbahn beabsichtige, Dienststellen im Interesse derartiger Ausgleichsmaßnahmen rechtzeitig zu verlegen.

Vordringlich sei die Erneuerung der durch den Gebrauch von Braunkohle ausgebrannten Schwelen sowie der Schienen und die Umstellung des mitteldeutschen Eisenbahnverkehrs auf Steinkohle. Allerdings müßten dann auch entsprechend größere Steinkohlenmengen als bisher zugeführt werden. Das erforderliche Streckenbaumaterial wäre allerdings zweckmäßigerweise schon in der Vorperiode der Wiedervereinigung bereitzustellen, da beim Streckenausbau sonst gleich zu Anfang Stockungen eintreten müßten.

Da die in Westdeutschland bereits durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen in der sowjetzonalen Reichsbahn noch bevorständen, sei ihr Personalbestand ungewöhnlich hoch; zudem seien die durch das politische System bedingten Überwachungskräfte gerade in der Verkehrsverwaltung besonders zahlreich. Trotz der Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs würden sich daher nach der Wiedervereinigung keinerlei Schwierigkeiten ergeben. Im Gegenteil würden Arbeitskräfte frei werden.

d) Eine isolierte Betrachtung des Eisenbahnverkehrs ergibt natürlich noch kein völlig klares Bild. Die Lage der Eisenbahn und ihre Entwicklungsmöglichkeiten können nur im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsträgern, vor allem mit Straßenverkehr und Binnenschifffahrt, betrachtet werden. Es ist hier allerdings kein Raum, auf die Lage dieser benachbarten Verkehrszweige umfassend einzugehen. Notwendigerweise muß aber auf diesen Bereich in Mitteldeutschland wenigstens ein kurzer Blick geworfen werden.

1. Bezüglich des Straßenverkehrs stellt der Forschungsbeirat fest und belegt dies mit eingehenden Zahlen, daß die Motorisierung der SBZ erheblich zurückhängt. Der Bestand an Pkw ging zwischen 1938 und 1955 von 300 000 auf 90 000 zurück. Die Zahl der Krafträder stieg im gleichen Abschnitt, allerdings nur durch Einbeziehung der Mopeds, von 400 000 auf 560 000. Der Bestand an Omnibussen mit 4 000 und der an Lkw mit 80 000 entsprach dem Vorkriegsstand. Bei den Lkw fällt besonders ins Gewicht, daß nach dem Stand von 1953 fast  $\frac{9}{10}$  nur eine Tragfähigkeit bis zu 3 t hatten. In Westdeutschland hat sich der Bestand gerade an schweren Wagen gegenüber der Vorkriegszeit dagegen versechsfacht. Im Jahre 1955 entfielen auf 10 000 Einwohner in der SBZ 51 Pkw und 45 Lkw, in der Bundesrepublik 304 Pkw und 108 Lkw. Die Reparaturbedürftigkeit des klassifizierten mitteldeutschen Straßennetzes liegt zwischen 35 und 40 %. Der gewerbliche Güterkraftverkehr dient fast ausschließlich dem Nah- und Zubringerverkehr und reicht im Spitzenverkehr nicht annähernd aus.  $\frac{3}{4}$  aller beförderten Güter sind Massengüter. Nach der Produktion von 1955 entfallen auf 10 000 Einwohner 8 Lkw gegenüber Westdeutschland mit 27 Lkw. Bei der Produktion von Pkw verhalten sich die Zahlen wie 12 zu 134. Die Motorradproduktion (einschl. Mopeds) stieg zwischen 1950 und 1955 von 9 600 auf 88 100 Stück. Das sind 49 Fahrzeuge auf je 10 000 Einwohner. Dem entsprechen in Westdeutschland 58 Motorräder und 159 Mopeds.

Für eine Normalisierung des mitteldeutschen Kraftverkehrs kann der Einsatz der westdeutschen gewerblichen Kraftfahrzeugreserven in Rechnung gestellt werden. Fehlende Bestände, soweit sie durch mitteldeutsche Produktion nicht aufgefüllt werden können, müssen aus Westdeutschland angeliefert oder durch Einfuhr aus anderen Ländern hergeschafft werden. Die zu erwartende starke Nachfrage nach Pkw wird auf dem westdeutschen und westeuropäischen Markt ohne Schwierigkeiten zu decken sein.

2. Für den Bereich des Binnenschiffsverkehrs ist nach der Wiedervereinigung mit stark erhöhten Anforderungen zu rechnen, besonders in der Zufuhr von Massengütern. Entscheidend für die Deckung des Bedarfs wird sein, in welchem Umfange die nach Westdeutschland umgesiedelten Binnenschiffer mit ihrem Kahnraum in die Heimat zurückkehren. Wenn das geschieht, wäre unter Hinzurechnung der bisher nicht voll ausgenutzten Kapazitäten eine starke Anhöhung der Verkehrsleistungen auf den mitteldeutschen Binnenwasserstraßen fahrzeugmäßig möglich. Der Zustand dieser Wasserstraßen ist allerdings den gegenwärtigen Verkehrsanforderungen gerade noch gewachsen. Die Reisegeschwindigkeiten sind durch rückständige Räumarbeiten aus Kriegsschäden und ungenügende Ausbaggerungen noch stark behindert. Hinzu kommen die starke Überalterung und der schlechte Unterhaltungsstand der mitteldeutschen Binnenschiffsflotte. Seine alte Bedeutung könnte der mitteldeutsche Binnenschiffsverkehr in jedem Falle erst durch die volle Einbeziehung der Oder erreichen. Voraussetzung wäre dabei auch, daß ihm der Stettiner Hafen als Umschlaghafen zur Verfügung stände.

e) Das vom Forschungsbeirat zusammengestellte „Vorläufige Programm der Verkehrsverwaltungen“ teilt sich auf nach den Bereichen: Deutsche Bundesbahn, Straßenbau, Wasserbau, Straßenverkehr, Binnenschiffahrt, Seeverkehr und Luftfahrt. Es unterscheidet nach seinem Stand vom 1. 4. 1956 das sog. Vorbereitungs-

programm, das sog. Sofortprogramm und das sog. Langfristige Programm. Im Vorbereitungsprogramm (I) sind die Maßnahmen zusammengefaßt, die vor der Wiedervereinigung erforderlich sind. Das Sofortprogramm (II) stellt die Sofortmaßnahmen nach der Wiedervereinigung dar. Es ist für ein Jahr geplant und betrifft Maßnahmen

1. zur Aufrechterhaltung des Betriebes,
2. zur zusätzlichen Arbeitsbeschaffung.

Das Langfristige Programm (III) faßt alle Maßnahmen zusammen, die der Angleichung an die Leistungsfähigkeit des Westens und zur Steigerung der Verkehrsleistungen dienen. Dabei sind Produktionssteigerungen in der SBZ und auch Verkehrssteigerungen für die Eisenbahn in der SBZ nach bestimmten Hundertsätzen zugrunde gelegt. Die Produktionssteigerung wird höher angesetzt als die Verkehrssteigerung bei der Eisenbahn. Dieses Programm gilt für eine Dauer von 4 Jahren, die im Anschluß an das Sofortprogramm ablaufen werden.

Die Programme zu II 1. und III betreffen betriebsnotwendige Maßnahmen; sie sind ein Mindestprogramm. Die Maßnahmen zu II 2. stellen ein Eventualprogramm dar, das nicht unbedingt aus betrieblichen Gründen erforderlich ist, sondern in erster Linie der Unterbringung von Arbeitslosen dient. Vor allem sind hier vorgesehen: Instandsetzung von Oberbau, Brücken, Signal- und Fernmeldeanlagen und sonstige bauliche Anlagen; ferner der Wiederaufbau des zweiten Gleises, vordringlich auch die Überarbeitung des Fahrzeugbestandes und vor allem der Fahrzeugneubau. Die den Eisenbahnbereich betreffenden Programme erstrecken sich auf drei Größenordnungen; sie geben den geschätzten Bedarf an Arbeitskräften, Stahl und geldlichen Mitteln wieder.

#### IV. Zusammenfassung

Die bisher veröffentlichten einschlägigen Unterlagen reichen nur bis Ende des Jahres 1956. Sie sind mithin nunmehr schon mindestens ein Jahr alt und schon aus diesem Grunde nicht mehr vollständig. Weitere Angaben, insbesondere aus der Arbeit des Forschungsbeirates im Jahre 1957, liegen noch nicht vor. Es ist auch nicht bekannt, ob der Forschungsbeirat für das laufende Jahr 1957 einen besonderen Bericht beabsichtigt.

Schon die Darstellung des Forschungsbeirates für die Jahre 1954/1956 mußte in vielen Teilen unvollständig sein, weil alle Sachangaben und Unterlagen aus der SBZ nur mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu beschaffen sind. Die offiziellen Stellen in der SBZ sind mit der Bekanntgabe einschlägigen Materials sehr zurückhaltend. Auch die internationale Statistik wird von der Deutschen Reichsbahn nicht beliefert. Obwohl der Internationale Eisenbahnverband sowohl über seine Mitglieder als auch über andere ihm nicht angeschlossene Verwaltungen laufend sehr eingehend statistisch berichtet, bringt er keine Angaben über die DR, weil er von dieser keinerlei Angaben erhält. Das liegt in der Richtung der von sämtlichen Ostblockstaaten gehandhabten Praxis. Auch die übrigen Eisenbahnen dieses Bereiches liefern statistische Unterlagen seit Jahren überhaupt nicht mehr oder so weitgehend unvollständig, daß daraus kein Gesamtüberblick über die Lage der zugehörigen Unternehmen gewonnen werden kann.

Im Ganzen ist festzustellen, daß das Programm einer Wiedervereinigung Bundesbahn/Reichsbahn groß und schwierig ist. Organisatorisch ist die Reichsbahn weitgehend umgeformt worden und hat bisher überhaupt noch keine Ruhe finden können. Das ständige Experimentieren an der Organisation verrät eine erhebliche Unsicherheit. Die Organisation entfernt sich auch mit jeder Umformung weiter von allen hergebrachten und bei der DB z. Zt. üblichen Formen, wenn auch gewisse organisatorische Experimente, wie z. B. die Schaffung von Einheitsämtern und Querschnittsabteilungen, durchaus auch positive Elemente enthalten. Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn ist offensichtlich außerordentlich schlecht. Hierzu sind überhaupt keine Zahlen erhältlich. Der überhöhte und ständig noch ansteigende Personalstand deutet jedoch stark auf eine ungünstige und weitersinkende Produktivität hin. Problematisch erscheinen auch die vielfachen betrieblichen Experimente, die nach sowjetischem Vorbild vor allem eine immer stärkere Ausnutzung des Personals herbeiführen sollen. Diese Methoden beruhen offenbar auf der völlig abweichenden Denkungsweise des Ostens, die die absoluten Schwerpunkte im Materiellen, verkehrlich also im Güterverkehr sieht. Demgemäß betrachtet man in der SBZ unter weitgehender Zurückstellung der allgemeinen menschlichen Belange in der Mehrzahl die Reisenden nur als Arbeitskräfte, die im Interesse der produzierenden Wirtschaft an ihre Arbeitsstätten gebracht werden müssen. Daraus resultiert die Forcierung des Berufsverkehrs gegenüber den anderen, nach westlichen Gesichtspunkten teilweise wichtigeren und höherwertigen Arten des Personenverkehrs. Wie stark das Niveau allein in der Besetzung der leitenden Posten des Unternehmens Reichsbahn gegenüber dem Bereich der Bundesbahn abgesunken ist, mag daraus erkannt werden, daß nahezu sämtliche früheren Angehörigen des höheren Eisenbahndienstes aus der SBZ inzwischen in den Westen gegangen und dort eingesetzt sind. In starkem Umfange ist das auch beim gehobenen Dienst der Fall.

Die verkehrspolitischen Probleme aus dem Bereich der Auseinandersetzung Schiene/Straße sind in der SBZ z. Zt. noch weitgehend unbekannt. Mit Aufhebung der Zwangssteuerung, wie sie drüben jetzt herrscht, werden diese Probleme schlagartig gestellt werden.

Sicherlich wird nach der Wiedervereinigung im Bereich der früheren SBZ grundsätzlich keine andere Verkehrspolitik getrieben werden können wie in der bisherigen Bundesrepublik. Das wiedervereinte Gebiet wird unter allen Umständen eine einheitliche Verkehrspolitik nötig haben. Dennoch bleibt die Frage gestellt, ob beim Wiederaufbau im Bereich der bisherigen SBZ für die Übergangszeit nicht mancher Fehler vermieden werden kann, der in der Nachkriegszeit beim Aufbau des Verkehrs in Westdeutschland gemacht worden ist. Es kommt hier entscheidend darauf an, welche Wege gerade im Bereich der Verkehrsinvestitionen gegangen werden, vor allem, welche Dringlichkeitsfolgen bei der Fülle von Maßnahmen, die nicht alle gleichzeitig gestartet werden können, gewählt werden. Richtig ist unter allen Umständen, daß Ostdeutschland nach der Wiedervereinigung mit allen Mitteln geholfen werden muß und daß nicht Sonderinteressen einzelner Verkehrsträger oder Verkehrsmittel dabei eine Rolle spielen dürfen. Kaufmännische oder noch besser gesagt eigenwirtschaftliche Überlegungen müssen in diesem Bereich sogar absolut zweitrangig bleiben. Es eröffnet sich gerade hier ein umfangreiches Gebiet gemeinwirtschaftlicher Notwendigkeiten. Das schließt aber keineswegs aus, daß beim Wiederaufbau von vornherein eine auch nach der wirtschaftlichen Seite sinnvolle Ordnung angestrebt und mancher der in Westdeutschland gemachten Fehler bewußt nicht wiederholt wird. Vor allem müssen Fehlinvestitionen

mit der Folge der Schaffung einer auf die Dauer übersetzten und letzten Endes von der Wirtschaft zu bezahlenden Verkehrskapazität unterbleiben.

Inzwischen entwickeln sich mit weiterem Zeitablauf die Dinge in West- und Ostdeutschland weiter auseinander. Nach Mitteilungen in der Fachpresse (vgl. u. a. „Briefe zur Verkehrspolitik“ Nr. 37 v. 4. 10. 1957) soll der mitteldeutsche Volkswirtschaftsplan im ersten Halbjahr in allen Verkehrsweisen mit Ausnahme der Seeschifffahrt erfüllt worden sein. Er soll 112 % erreicht haben (Eisenbahn 108 %, Kraftverkehr 116 %, Schifffahrt 121 %). Die mitteldeutsche Reichsbahn soll im ersten Halbjahr 1957 bereits 7,7 Mill. t mehr befördert haben als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, wobei sich der Kohlentransport um 11 % und der Baustofftransport um 18 % erhöhte (obgleich auf diesem Sektor durch Waggonraummangel hohe Ausfälle entstanden). Die durchschnittliche Auslastung der beladenen Güterwagen habe bei 15,88 t gelegen, die durchschnittliche Umlaufzeit der Güterwagen sei von 3,65 auf 3,47 Tage gesunken. Im ersten Halbjahr seien 319 000 Güterwagen mehr gestellt worden als im gleichen Zeitraum 1956. Der Kraftverkehr in Mitteldeutschland habe jedoch in der gleichen Zeit 97 Mill. t Güter mehr befördert. Mit der Steigerung der Leistungsfähigkeit der ostzonalen Verkehrsträger mindert sich inzwischen auf der einen Seite der verkehrliche Notstand dieses Gebietes und verringert insoweit in etwa die Schwierigkeiten für den Fall der Wiedervereinigung. Auf der anderen Seite verläuft die Entwicklung des Verkehrs in der SBZ aber auch immer stärker in Richtungen, die von den Verhältnissen in der Bundesrepublik abweichen. Daraus ergeben sich wiederum größere Schwierigkeiten im System, die dem späteren Zusammenschluß wahrscheinlich noch wesentlich hinderlicher sein werden.

Für die Deutsche Bundesbahn bedeutet das ihr vom Bundesminister für Verkehr aufgetragene „Bereitschaft für den Tag der Wiedervereinigung“ schon jetzt laufend eine gewichtige und aufwendige Aufgabe. Diese ist eine sog. „einseitige politische Last“ im Sinne der maßgeblichen Festlegungen des Wetzler- und des Bleiß-Ausschusses. Die Vorbereitung und laufende Vorhaltung der für die Wiedervereinigung benötigten sächlichen und personellen Kapazitäten und Reserven fordert erhebliche Mittel. Diese können von der Deutschen Bundesbahn bei ihrer derzeitigen Lage aus der laufenden Regelung unstreitig nicht erwirtschaftet werden. Es muß daher unabdinglich gefordert werden, daß mit dem gegebenen Auftrag auch die Übernahme der finanziellen Deckung hierfür durch den Bund gesichert ist.