

in der neuesten Fassung des Gesetzes zur Änderung des GüKG vom 3. Juni 1957. Der Verfasser ist durch seine berufliche Tätigkeit in der Rechtsabteilung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und als Justitiar der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr für das Bundesgebiet e.V. mit dem Thema vertraut. Außerdem hat er aus seiner juristischen Dissertation (Hamburg 1952), die dem gleichen Themenkreis entnommen ist, großen Nutzen ziehen können.

Nach einer kurzen Einführung in die rechtsgeschichtliche Entwicklung, in das Wesen des Güterkraftverkehrsgesetzes und in bereits vorgenommene Änderungsgesetze zum GüKG folgt eine sorgfältige und ausführliche Kommentierung der einzelnen Gesetzesvorschriften, wobei besonders die erschöpfende Auswertung der inzwischen recht umfangreich gewordenen Rechtssprechung zu erwähnen ist. Neben den Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum GüKG sind auch alle richtunggebenden Erlasse des Bundesverkehrsministeriums angeführt und ausgelegt worden. Zu allen in der Praxis aufgetretenen Zweifelsfragen bietet der Verfasser eine wohlfundierte eigene Meinung, und der Kommentar erweist sich im übrigen als eine wahre Fundgrube von Zitaten.

Besonders hervorgehoben werden muß noch, daß der Verfasser selbst die allerneueste Literatur (z. B. die Dissertation von *Stabenow*, Köln 1958) herangezogen und damit sein Werk auf den neuesten Stand gebracht hat. Durch die bewährte Loseblatt-Form der WK-Reihe des Kommentator-Verlages ist außerdem die Gewähr gegeben, daß das Werk durch Einfügen von Nachlieferungen vor einer Überalterung bewahrt werden kann.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Parigger/Knoop/Heggenbarth, Leitfaden für die Zulassung zum Straßenverkehr, Bielefeld 1958, Kirschbaum-Verlag, 260 Seiten, Preis DM 15,80.

Den zahlreichen Kommentaren zur StVZO ist mit diesem „Leitfaden“ ein für die Praxis

zugeschnittenes, ebenbürtiges Werk zur Seite gestellt worden, das den großen Vorteil hat, den Leser nicht sogleich durch eine Fülle von Paragraphen, Verweisungen u. ä. zu verwirren. Die Verfasser dieses Buches, die alle im Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg tätig sind, haben es ausgezeichnet verstanden, sich von der althergebrachten Form einer reinen Kommentierung einzelner Gesetzes-Paragraphen zu lösen. Statt dessen ist ihnen der Aufbau einer Begriffs-Systematik geglückt, die in dem dichten Gestrüpp der zuständigen Gesetze wohlthuend wirkt.

Auf rd. 90 Seiten werden in 34 Kapiteln alle für die Zulassung und Teilnahme am Straßenverkehr wesentlichen Tatbestände kurz und deutlich abgehandelt. Wir finden hier u. a. Abschnitte über die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis, über Maße und Gewichte (mit einer guten tabellarischen Übersicht auf Seite 63), über Bremsen, Verkehrssünderkartei und Beleuchtungseinrichtungen (einschl. der Bestimmungen über das asymmetrische Abblendlicht). Erst nachdem Inhalt und Bedeutung der einzelnen Begriffe genau erläutert sind, wird ihre Verankerung in den vielerlei Gesetzen und Verordnungen erforscht. Hierbei zeigen die Verfasser die Rechtsauslegung auf, die dem Willen des Gesetzgebers und der seitherigen Rechtspraxis entspricht. Im Anhang werden dann die entsprechenden Gesetzestexte im Wortlaut wiedergegeben.

Ein Buch, das allen am Kraftverkehr beteiligten Personen und Dienststellen nur auf das wärmste empfohlen werden kann.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Berichtigung: In Heft 1/1958 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft wurde auf Seite 53 das „Jahrbuch für den Fremdenverkehr“ versehentlich als eine Publikation des Instituts für Fremdenverkehr an der Universität Münster, Münster, bezeichnet. Es handelt sich jedoch um das Institut für Fremdenverkehr München, München.

Rationale Verkehrspolitik

— Bemerkungen zu dem ordnungspolitischen Problem unserer Verkehrswirtschaft —

VON PRIV.-DOZ. DR. H. ST. SEIDENFUS, KÖLN

Es war Walter *Eucken*, der angesichts der allgemeinen Suche nach einem neuen Stil der Wirtschaftspolitik das Ordnungsproblem der Wirtschaft wieder in den Vordergrund gerückt hat, den Ordo-Gedanken, der „in der Mannigfaltigkeit der Dinge den verborgenen, architektonischen Gestaltungsplan der Welt“ sucht¹⁾. Er weist darauf hin, daß „vor allem zu Zeiten versagender oder ungerechter positiver Ordnungen . . . diese Idee der Wesensordnung oder der Naturordnung oder des Ordo regelmäßig eine große Kraft“ gewinne. Die Unvollkommenheit konkreter Situationen läßt nach einer Ordnung suchen, welche „der Vernunft oder der Natur des Menschen und der Dinge entspricht“.

I. Die Problematik einer rationalen Verkehrspolitik

Auch unsere Verkehrspolitik sieht sich dieser Notwendigkeit der Bewältigung des Ordnungsproblems gegenüber gestellt, wobei die Voraussetzung zu machen ist, daß „Politik“ als „bewußte Gestaltung“²⁾ verstanden werden muß. Damit ist die Aufgabe der Politik, sind ihre Möglichkeiten allerdings nicht erschöpft. Die Absicht bewußter Gestaltung kann auch zu einem pragmatischen Interventionismus führen, der keineswegs von irgendwelchen durchgängigen Zielsetzungen beherrscht ist und damit dem Ordnungsgedanken nicht gerecht wird. Es ist notwendig, gewissermaßen präzisierend von einer „rationalen“ Politik zu sprechen, wobei wir ein politisches Handeln dann als rational bezeichnen wollen, wenn es sich erstens der Ziele, zweitens der Mittel bewußt ist, die zur Verwirklichung dieser Ziele führen sollen und wenn es drittens die Interdependenzen der durch diese Mittelverwendung ausgelösten anderen Prozesse berücksichtigt und damit u. U. zu einer Revision der Mittelwahl kommt. „Die Wirtschaftspolitik als ein System von Mitteln, die sinnvoll aufeinander und auf gegebene Ziele abgestimmt werden; diese Definition enthält eine Grundforderung, ohne die wir uns eine ‚rationale‘ Wirtschaftspolitik nicht vorstellen können.“³⁾

1. Die Ziele einer rationalen Verkehrspolitik

Auch die Verkehrspolitik wird sich zu fragen haben, woher sie die Zielsetzungen ihrer Entscheidungen und Handlungen bezieht und wie sie sie begründen kann. Die wirtschaftlichen Zielsetzungen sind im Grunde nichts anderes als „Projektionen aus einer höheren Wertebene“, in der es um Werte wie persönliche Freiheit, soziale Gerechtigkeit usf. geht. „Die Vergrößerung des Sozialproduktes hat keinen Sinn, wenn die Vor-

¹⁾ *Eucken, W.*, Grundsätze der Wirtschaftspolitik, 2. Aufl., Tübingen-Zürich 1955, S. 373.

²⁾ v. *Beckerath, E.*, Politik und Wirtschaft, Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich? In: Einkommensbildung und Einkommensverteilung, Verhandlungen auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, in Köln 1956, Berlin 1957, S. 26.

³⁾ v. *Beckerath*, Politik und Wirtschaft, a.a.O., S. 26.

stellung einer gerechten Verteilung fehlt oder die Stabilität des Geldwertes verloren geht, wodurch sich eine Hauptquelle sozialer Ungerechtigkeit aufzutut⁴⁾). Die „Minimalisierung der Verkehrsaufwendungen für die Bewältigung einer gegebenen Transportaufgabe“, die Niehans als „eines der obersten Ziele der Verkehrspolitik“ postuliert⁵⁾, kann in ihrem Bezug auf das Verkehrswesen als Ganzes ebenfalls sinnlos sein. Nämlich dann, wenn man beispielsweise durch eine Forcierung der Transportverbilligung flüssiger Energieträger mit Hilfe der sicher sehr geringe Aufwendungen heischenden Rohrleitungen das Gefüge der übrigen Verkehrsträger in wesentlichen Teilen zerstört und ihre Leistungserstellung durch geringere Beschäftigung aufwendiger macht. Gesamtwirtschaftlich kann, je nach dem Verlauf der Kostendegressionen unter den konkurrierenden Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln, die Zielsetzung einer „Minimalisierung der Verkehrsaufwendungen“ demnach gerade das Gegenteil erreichen, wenn man nicht den gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang innerhalb der Transportwirtschaft beachtet.

Die Wirtschaftspolitik verfügt demnach durchaus über eigene, ökonomische Zielsetzungen. Sie ist hinsichtlich ihres wissenschaftlichen Charakters nicht nur ein „Bereich der Mittel“, wie gelegentlich behauptet wird⁶⁾. Sicherlich gilt es, die Abhängigkeit der wirtschaftlichen Ziele oder Leitbilder von der „höheren Wertebene“ zu beachten, wie es andererseits ja auch eine Rangfolge ökonomischer Werte gibt, deren erkenntnistheoretischer Hintergrund uns hier nicht beschäftigen soll. Das aber stempelt „niedrigere“ Werte gegenüber „höheren“ Werten nicht zu „Mitteln“.

Es sind also letztlich bestimmte Wertvorstellungen, „Leitbilder“, die – von subjektiv verarbeiteten Erfahrungen und Informationen genährt – wünschbare Ziele im ökonomischen Bereich entstehen lassen⁷⁾. Insoweit ist die Erklärung der Entstehung bestimmter Leitbilder wohl kaum strittig. Das Problem entsteht erst, wenn man sich fragt, wie die Verwirklichung dieser Zielsetzungen denn zu begründen sei. Haben sie eine allgemeine Verbindlichkeit? Oder sind sie lediglich eine Art „psychischer Residuen“, wie Pareto behauptet? V. Beckerath weist auf diese echte Antinomie sehr nachdrücklich hin, wenn er sagt: „Dekouviert man, wie Pareto es getan hat, diese Werte als ‚Gesellschaftlich anwendbare Symbole und Imperative‘, die ihrerseits auf gewisse nicht weiter auflösbare psychische Konstante zurückgehen, so verlieren sie jede ethisch verbindliche Kraft“. Die Aufgabe der Wirtschaftspolitik wäre dann keine andere, als zweckadäquate Mittel für die „Wunschbilder derjenigen Schichten bereitzustellen, die sich in einem soziologisch deutbaren Wechsel im Genusse der Herrschaft ablösen“. Und: „Wenn die Wunschbilder, wie es in einer nicht weit zurückliegenden Vergangenheit der Fall war, extravagant und absurd sind, so müßte die Wirtschaftspolitik kritiklos die passenden Instrumente liefern.“⁸⁾ Auch Predöhl steht auf dem nach unserer Auffassung für den Wissenschaftler einzig möglichen kritischen Standpunkt gegenüber ökonomischen Zielsetzungen, wenngleich er die Schwierigkeiten einer genauen Formulierung wie vor allem praktischer Durchsetzbarkeit dieser Zielvorstellungen stark heraushebt. „Die Wissenschaft kann der Wirtschaftspolitik nicht mehr bieten als rationale Leitbilder, die den widerstreitenden Kräften und der politischen Führung die Zusammenhänge ins Bewußt-

sein rücken.“ Aber: „Das rationale Leitbild kann erhebliche praktische Bedeutung gewinnen, selbst wenn es nicht mehr erreicht, als unhaltbare Begründungen der Interessen ad absurdum zu führen und echte Fehlentscheidungen auszuschließen.“⁹⁾ Gerade diese Möglichkeit, mit Hilfe eines eindeutigen Konzepts den Wünschen einzelner Gruppen begegnen zu können, scheint uns heute besonders bedeutungsvoll.

Verfügt die deutsche Verkehrspolitik über ein derart eindeutig festgelegtes Konzept? – In dem Bericht des Bundesverkehrsministers über die Verkehrspolitik von 1949 bis 1957 wird von „Leitsätzen der Verkehrspolitik“ gesprochen¹⁰⁾. Die acht „Leitsätze“ sollen hier nicht im einzelnen besprochen werden. Es finden sich unter ihnen sowohl Zielsetzungen als auch Mittel der Verkehrspolitik. Die Publikation und Genehmigung der Tarife und Beförderungsbedingungen, die Betriebs- und Beförderungspflicht in ihrem heutigen Rahmen sowie der Konzessionszwang sind Mittel, keine Ziele. Die Ziele selbst lassen viele Fragen offen. Der Gedanke, daß die Verkehrspolitik nur dem allgemeinen Wohl des deutschen Volkes zu dienen habe, gibt das wieder, was für jede Wirtschaftspolitik, gleichgültig, welchen Sektor sie anspricht, gilt. Ein Leitsatz deklaratorischer Art, dessen Inhalt erst bestimmt werden müßte. Ein echtes Ziel dagegen die Gleichheit der Verkehrsnutzer vor der Verkehrspolitik. Aber ist diese Gleichheit absolut? Wie ist es mit der Unterstützung der Wirtschaftsgruppen in wirtschaftsschwachen Gebieten mit Hilfe einer Einflußnahme der Verkehrspolitik auf die Raumordnung? Es kann sich demnach nur um eine „verhältnismäßige“ Gleichheit handeln – wie wir sie beispielsweise in den Steuergrundsätzen seit Ad. Smith kennen –, die in ihrer politischen Festlegung durch Ermessensentscheidungen bestimmt werden muß, sofern nicht andere Zielsetzungen der Wirtschaftspolitik hier klare Aufgaben stellen. Dann: Die freie Wahl des Verkehrsmittels – sicherlich ein echtes Ziel, das den Gedanken der Freiheit auf der Seite der Nachfrage nach Transportleistungen berücksichtigt. Auf der anderen Seite: Leistungswettbewerb, ein durchaus unscharfer und problematischer Begriff, hinter dem der Gedanke des indirekten Preiswettbewerbs durch Qualitätsunterschiede derselben Leistungsart bei gebundenen Preisen steht. Vom Mittelbereich her definiert, handelt es sich also um das Gegenteil eines freien Wettbewerbs, um einen institutionell gebundenen Wettbewerb.

⁴⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1958, §§ 27, insbesondere S. 270/71.

¹⁰⁾ Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949–1957. Ein Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bielefeld 1957, S. 28:
„Diese Verkehrspolitik der Bundesregierung seit 1949 kann in den folgenden Leitsätzen ungefähr gekennzeichnet werden:

- a) Die Verkehrspolitik dient nur dem allgemeinen Wohl des deutschen Volkes. Sie darf weder einzelne Verkehrsträger noch einzelne Wirtschaftsgruppen bevorzugen.
- b) Der Verkehrsnutzer hat die freie Wahl des Transportmittels.
- c) Ein Leistungswettbewerb der binnenländischen Verkehrsträger, also der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und des gewerblichen Kraftverkehrs, ist erforderlich und soll erhalten bleiben. Dabei sind die Wettbewerbsbedingungen gerechterweise so weit möglich einander anzunähern.
- d) Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege ist anzustreben.
- e) Die Verkehrstarife und die Beförderungsbedingungen müssen uneingeschränkt publiziert werden und bedürfen der Genehmigung.
- f) Alle Verkehrsnutzer in allen Teilen des Bundesgebietes müssen gleich behandelt werden; jegliche Diskriminierung ist verboten.
- g) Auf die Betriebs- und Beförderungspflicht der Schienenbahnen und des Omnibuslinienverkehrs wird im allgemeinen nicht verzichtet werden können.
- h) Die Zulassung zum öffentlichen Verkehr bedarf, wenn es die besonderen Verhältnisse erfordern, einer Genehmigung oder einer Erlaubnis.“

⁴⁾ v. Beckerath, Politik und Wirtschaft, a.a.O., S. 29.

⁵⁾ Niehans, J., Falsche Verkehrspolitik durch falsche Kostenrechnung, in: Internationale Transportzeitschrift 1958, S. 2377 (Nr. 36).

⁶⁾ Bresciani-Turroni, S., Einführung in die Wirtschaftspolitik, Bern 1948, S. 28.

⁷⁾ Boulding, K., Die neuen Leitbilder, Düsseldorf 1958, insbes. Kp. IV und XI.

⁸⁾ v. Beckerath, Politik und Wirtschaft, a.a.O., S. 28; das Zitat von Pareto, V., ist dem Traité de Sociologie Générale, Vol. I, §§ 180, Paris 1932, entnommen.

Ein eindeutiges Programm verkehrspolitischer Zielsetzungen ist nicht vorhanden. Es ist auch ungemein schwierig aufzustellen; denn wir wissen beispielsweise noch zu wenig hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrs auf die wirtschaftliche Gestaltung bestimmter Räume. Die Zusammenhänge zwischen allgemeiner Wirtschaftskonjunktur und der Beschäftigung einzelner Verkehrsträger, mithin eine Frage der Nachfrageelastizitäten der verladenden Wirtschaft, sind nur innerhalb sehr allgemeiner Vorstellungen bekannt. Da die Verkehrspolitik die Verkehrsträger seit den zwanziger Jahren stets in eklektischer Weise und ohne durchgängige Gestaltungsidee beeinflußt hat, kann man nicht einmal aufgrund ausreichender empirischer Erfahrungen entscheiden, inwieweit ein freier Wettbewerb in diesem Wirtschaftszweig das öffentliche Interesse berührt und wo und in welchem Rahmen verkehrspolitische Maßnahmen den „Halbautomaten“ Verkehrswirtschaft steuern müssen. Um die rechte Mitte zwischen den Alternativen „freie Verkehrswirtschaft“ und „öffentliche Verkehrswirtschaft“ zu finden, ist eine Aufhellung dieser Zusammenhänge nötig. Die häufig ausgesprochene These: „Soviel Freiheit wie möglich, soviel Bindung wie nötig“ ist eine Leerformel, jedoch kein echtes Ziel, da ihr die inhaltliche Interpretation fehlt. Es bedarf darüberhinaus sehr subtiler Kenntnisse des Anteils der Transportkosten an den Produktionskosten von Industrie und Gewerbe, Handel und Landwirtschaft, um überhaupt eine Entscheidung darüber treffen zu können, ob es sinnvoll ist, bestimmte allgemein-wirtschaftspolitische Zielsetzungen mit Hilfe der Verkehrspolitik durchzusetzen oder ob sich hier nicht gezielte Mittel, beispielsweise der Geld- und Finanzpolitik, als wirkungsvoller erweisen.

Das zeigt, daß die verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht autonom sind. Sie sind Bestandteil, angesichts der Bedeutung des Verkehrswesens für alle Bereiche der Volkswirtschaft u. U. sogar integrierender Bestandteil der gesamten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen.

Man kann *Most* beipflichten, wenn er (hier am Beispiel der „Gemeinwirtschaftlichkeit“) verkehrspolitische Zielsetzungen im Dienste der Wirtschaftspolitik generell dahingehend umschreibt als das, „was nach der jeweiligen Staats- und Wirtschaftsauffassung über die jedem Transportunternehmen konstitutiv zugehörigen Zwecke einer schnellen, sicheren und billigen Beförderung von Menschen und Gütern hinaus als zur Beeinflussung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur in bestimmter Richtung (sowie, fügen wir hier noch hinzu, zur Ordnung und Sicherung der staatlichen Existenz schlecht-hin) wünschenswert und mit Hilfe besonderer Verkehrsleistungen und Verkehrsbedingungen mehr oder weniger erreichbar scheint.“¹¹⁾ Es ist dabei daran zu erinnern, daß bei dieser strukturpolitischen Zielsetzung¹²⁾ der Verkehrspolitik keine unkritische Übernahme der „jeweiligen Staats- und Wirtschaftsauffassung“ gemeint sein kann.

Aber selbst wenn man zu der Auffassung kommt, daß das Verkehrswesen nicht als Mittel für die Erreichung wirtschaftspolitischer Zielsetzungen anderer Sektoren verwendet werden sollte, bleibt die Aufgabe der Verkehrspolitik, innerhalb der Transportwirtschaft für die Durchsetzung bestimmter Ziele Sorge zu tragen (Ordnungspolitik). Daß das liberale Konzept staatlicher Abstinenz im Verkehr zu unbefriedigenden, ja — angesichts der tragenden Bedeutung des Verkehrs für die gesamte Volkswirtschaft — bedrohlichen Ergebnissen führt, darüber kann es heute ernstlich keine Meinungsverschiedenheit mehr geben. Die Forderung „gleicher Wettbewerbsbedingungen“ ist in

¹¹⁾ *Most, O.*, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Bielefeld 1954, S. 23.

¹²⁾ *Predöhl, A.*, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 264 ff. und 268 ff.

dieser Hinsicht eine sehr wichtige, wenngleich vermutlich nicht die einzige Zielsetzung der Verkehrspolitik, die — als Ausschaltung von Marktmacht und Übernahme des vollen Marktrisikos durch alle Verkehrsunternehmen bei Anlastung sämtlicher Kosten interpretiert — bereits den Kreis der Mittelwahl relativ genau abstecken läßt.

2. Die Mittel einer rationalen Verkehrspolitik

Die Maßnahmen, die in der jüngeren Vergangenheit als Mittel der Verkehrspolitik Verwendung fanden, sind außerordentlich vielfältig und heterogen zugleich. Sie betreffen sowohl die Voraussetzungen, unter denen die Unternehmen auf die Märkte treten und sind insoweit „markttechnischer“ Natur¹³⁾, als auch die Preisbildungsprozesse selbst, wodurch sie die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in bestimmten Richtungen steuern und die Wirtschaftslage der Verkehrsunternehmen nachhaltig beeinflussen. Sicher ist, daß die Mittel der Verkehrspolitik „zieladäquat“ sein müssen. Und ebenso sicher ist, daß ohne klare Vorstellungen von den Zielen und der Konkurrenz, die zwischen ihnen bestehen kann, ein weiteres Problem auftritt: das der Konkurrenz der Mittel, m. a. W. die Gegensätzlichkeit der Mittel, die durch die Interdependenz des wirtschaftlichen Geschehens sichtbar werden kann. Berücksichtigt man diese Interdependenz nicht, so führt eine bestimmte Mittelwahl u. U. zu durchaus unerwünschten Erscheinungen, die den Erfolg einer bestimmten verkehrspolitischen Maßnahme in Frage stellen. Es sei ein Beispiel für einen derartigen *circulus vitiosus* genannt: Auf den innerdeutschen Binnenschiffahrtsmärkten besteht ein Festpreissystem, das die Preisbewegungen als Folge der Beschäftigungsschwankungen ausschaltet. Es handelt sich um sog. Kostenpreise, die unter Zugrundelegung einer bestimmten durchschnittlichen Beschäftigung, die sowohl von dem Umfang der Nachfrage als auch von Angebotsbeschränkungen durch die Wasserstände abhängt, eine Deckung der Gesamtkosten erlauben sollen. Wenn nun die Nachfrage längere Zeit über diesem durchschnittlichen Niveau verharrt und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge durch überdurchschnittlich hohe Wasserstände diese Nachfrage befriedigen kann, so werden mit diesen Festpreisen beträchtliche Überschüsse erzielt. Sie sollten einem Ausgleich späterer Verlustperioden vorbehalten bleiben, werden jedoch von den Verkehrsunternehmen im freien Wettbewerb im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. innerhalb der Konventionen auf diesen Märkten zu Preissenkungen benutzt. Dieser Frachtdruck im grenzüberschreitenden Verkehr wirkt sich nun weiter aus auf das System der Seehafentarife der Deutschen Bundesbahn, die in ihrer Höhe wegen des Wettbewerbs zwischen der deutschen und niederländisch/belgischen Nordseehafengruppe auf bestimmte Frachten des grenzüberschreitenden Rheinverkehrs abgestellt sind. Der Druck auf die Seehafentarife wälzt sich fort auf die innerdeutschen Festpreise im Kanalverkehr zu den deutschen Seehäfen, die nun ihrerseits eine Anpassung nach unten vollziehen müssen. — Das Problem, das viele Aspekte bietet, soll hier nicht ausgesponnen werden. Interdependenzen, die bei der Wahl eines verkehrspolitischen Mittels wirksam werden, gibt es allenthalben. Die Folgen der Bindung des gewerblichen Güterfernverkehrs an das Tarifsysteem eines Verkehrsträgers, der wesentlich höhere Kosten der Betriebsbereitschaft hat als der Straßenverkehr, mußten ebenfalls zu unbeabsichtigten Folgen führen.

Eine rationale Verkehrspolitik bedarf also genau umrissener Zielsetzungen, die ihrerseits

¹³⁾ *Berkenkopf, P.*, Der Verkehr in der Marktwirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg., S. 81 f.; hier auch ein Katalog verkehrspolitischer Maßnahmen der Vergangenheit (S. 89).

bestimmte Mittel von vornherein ausschalten, und sie muß ebenso sehr die Sekundärwirkungen berücksichtigen, die bei Anwendung dieser Mittel auftreten. Insoweit ist es durchaus denkbar, daß die Berücksichtigung dieser Zusammenhänge zu einer Revision der Mittelentscheidung führen wird.

II. Die aktuelle Gefährdung einer rationalen Verkehrspolitik

Offenbar ist es für die Verkehrspolitik heute sehr viel schwieriger, sowohl zu klaren Zielsetzungen zu gelangen als auch die geeigneten Mittel zu ihrer Durchsetzung zur Anwendung zu bringen.

Einmal: Das Verkehrswesen ist seiner Struktur und seinen Wirkungen nach ungleich diffiziler geworden. Es ist in seinen einzelnen Zweigen und Verästelungen schwer überschaubar.

Dann: Das Verkehrswesen ist für die moderne Volkswirtschaft, die einer weiteren Zerlegung der Arbeitsprozesse und damit fortschreitender Arbeitsteilung zustrebt, wichtiger geworden. Das begründet das wachsende Interesse der Wirtschaft, insbesondere ihrer Verbände, an der Organisation und Preisgestaltung des Verkehrsgeschehens. Die Verkehrspolitik sieht sich daher heute bei ihren Entscheidungen massiven Fronten des vorparlamentarischen Raums gegenüber.

Und schließlich: Das Verkehrswesen befindet sich noch mitten in der technischen Entwicklung und hat im Bereich der einzelnen, miteinander konkurrierenden Verkehrsträger aus verschiedenen Gründen eine ungleichmäßige Entwicklung erfahren.

Diese drei Ursachszusammenhänge scheinen uns die Schwierigkeiten eines „teleologischen Schemas rationalen Handelns“¹⁴⁾ ausreichend zu begründen. Ansatzpunkte für diese Gefährdung gibt es viele. Wir nennen die, die wir für die bedeutsamsten halten.

1. Die Abgrenzung der Kompetenzen im Bereich der Verwaltung

Wenn wir zuvor festgestellt haben, daß den verkehrspolitischen Zielsetzungen keine Autonomie zuzuerkennen sei, insofern ihre Durchsetzung auch die übrigen Bereiche der Wirtschaft beeinflusse, so darf man nicht übersehen, daß eine Wechselbeziehung zwischen Struktur- und Ordnungspolitik, beide Begriffe im Sinne *Predöhl's* interpretiert, besteht. In beiden Fällen sind es primär die Verkehrsunternehmen, die durch die Verkehrspolitik angesprochen werden. Insofern ist natürlich auch die Strukturpolitik mit Hilfe der Verkehrsträger, so sehr sie im Interesse anderer Bereiche der Volkswirtschaft betrieben wird, zuerst eine Angelegenheit des Verkehrs selbst. Dies aus dem einfachen Grunde, daß eine als Strukturpolitik aufgefaßte verkehrspolitische Intervention ordnungspolitische Maßnahmen im Verkehr selbst zunichte machen kann. So droht z. B. dem Prinzip der Nichtdiskriminierung der Verkehrsnutzer, das ordnungspolitische Bedeutung für den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander hat, Gefahr von der Seite strukturell begründeter Ausnahmetarifierungen. Oder: In dem Maße, in dem der Verkehr mit bestimmten Einrichtungen eine Angelegenheit der öffentlichen Hand ist,

¹⁴⁾ Weber, A., Roscher und Knies und die logischen Probleme der historischen Nationalökonomie, in: Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre, hg. v. Winkelmann, J., 2. Aufl., Tübingen 1951, S. 131.

seine finanzielle Situation mithin ebenfalls von der öffentlichen Hand abhängt, kommt dem Finanzministerium eine Bedeutung bei verkehrspolitischen Entscheidungen zu. Dabei tritt beispielsweise die Verführung auf, Verkehrsordnungspolitik über die Steuerpolitik zu treiben — zwar ein sehr reibungsloser Weg, bedenklich jedoch wegen der Gefahr, fiskalische und nicht wirtschaftliche Gesichtspunkte möchten hier den Ausschlag geben. Die Hubraumsteuer des Kraftverkehrs ist ein Beispiel für die ungenügende Berücksichtigung wirtschaftlicher Notwendigkeiten und mögliche wirtschaftliche Fehlentwicklungen. Die Unklarheit hinsichtlich der Anwendbarkeit des Affektationsprinzips auf die Mineralölsteuer usw. gehört ebenfalls in diesen Zusammenhang. Es kann nicht Sache des Finanzressorts sein, verkehrspolitische Entscheidungen zu treffen. Es sieht sich in einem gemischtwirtschaftlichen Verkehrssystem ohnehin vor die delicate Aufgabe gestellt, sich gegenüber den Verkehrsunternehmen der öffentlichen Hand und jenen der Privatwirtschaft wettbewerbsneutral zu verhalten. Das gleiche gilt für die allgemeine Wirtschaftspolitik, aus der die Verkehrspolitik ja nicht ohne Grund ausgegliedert worden ist. Es widerspricht dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Wirtschaftssubjekte, wenn das Wirtschaftsressort in dem verständlichen Bestreben, einen Preisauftrieb abzumildern, seinen Einfluß auf den Wirtschaftsbereich geltend macht, bei dem durch Festpreisverordnungen diese Möglichkeit gegeben ist, obwohl gleichzeitig sehr wichtige, institutionell freie Bereiche der übrigen Wirtschaft Preis„anpassungen“ nach oben durchführen. Es hat dies alles etwas von der Auffassung, der „Verkehr ist Diener der Wirtschaft“ — auch eine jener unglückseligen ideologischen Formulierungen, die — ohne jeglichen Gehalt — willkommene Handhabe für willkürliche und durch irgendwelche vorausgesetzte Zielsetzungen nicht begründbare Postulate sind. Damit ist zugleich das Machtproblem berührt, das einen weiteren Ansatzpunkt für die Gefährdung rationaler Verkehrspolitik darstellt.

2. Verkehrspolitik und Verkehrsverbände

V. Beckerath weist darauf hin, daß die Diskussion über die Anwendung „der wirtschaftspolitischen Instrumente“ heute „das Kampffeld organisierter wirtschaftlicher und politischer Interessen“ geworden sei¹⁵⁾.

Offenbar ist es die Entwicklung der Demokratie zum „Demokratismus“, die die „pressure groups“ dazu anreizt, politische Mittel für ihre Gruppeninteressen anzuwenden. „Es kennzeichnet den Wohlfahrtsstaat von heute, daß Interessenverbände der vielfältigsten Art ihm autonom formulierte Forderungen und Ansprüche zuschieben.“ (G. Briefs)

Die „politische Physiognomie“ unserer Gesellschaft und die „Herrschaft der Verbände“¹⁶⁾, die beide mit der „immanenten Ratio einer Wirtschaftspolitik in Konflikt“ geraten können, stellen auch die Verkehrspolitik in das Kraftfeld dieser Machtkämpfe hinein, und es müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein, wenn sie in diesem Kampf über die zuletzt notwendige parlamentarische Entscheidung nicht unterliegen soll: Einmal wiederum ein klares Konzept von Zielen und Mittelzusammenhängen, andererseits aber eine geschickte Berücksichtigung der öffentlichen Meinung und ihrer allergischen Reaktionen, kurzum, ein Verhalten, das als Wirtschaftspolitik der „moral suasion“ bezeichnet werden

¹⁵⁾ v. Beckerath, Politik und Wirtschaft, a.a.O., S. 26 ff. passim.

¹⁶⁾ Eschenburg, Th., Herrschaft der Verbände? Stuttgart 1955, S. 7 und Kaiser, J. H., Die Repräsentation organisierter Interessen, Berlin 1956, S. 23 ff.

kann¹⁷⁾). Die Beeinflussung der Schichten der öffentlichen Meinung¹⁸⁾ durch geeignete „Public-Relations“-Arbeit ist im Bereich der Geldpolitik und der Finanzpolitik längst zu einem eisernen Bestandteil öffentlicher Tätigkeit geworden. Ihre Bemühungen haben vielfältige Erfolge gezeigt¹⁹⁾. Die Verkehrspolitik wird angesichts des vermehrten öffentlichen Interesses am Verkehrsgeschehen heute nicht mehr darauf verzichten können, „öffentliche Meinungspflege“ zu betreiben. Andererseits wird man dafür Sorge tragen müssen, daß notwendige verkehrspolitische Belastungen des einen oder anderen Verkehrsträgers nicht als im Interesse eines dritten Verkehrsträgers vorgenommen interpretiert werden können. Das Ergebnis einer Verkehrspolitik, die diese Meinungsfronten nicht berücksichtigt, ist eine allgemeine Unzufriedenheit. Man mag hierbei an die Besteuerung des Werkfernverkehrs denken, eine an sich durchaus sinnvolle Maßnahme, die ihre psychologische Schärfe für diesen Verkehrszweig erst dadurch erhielt, daß ein Teil des Steueraufkommens der Deutschen Bundesbahn zufließt. Und der Erfolg der Verkehrspolitik stellt sich dann leicht so dar: während der eine Verkehrsträger die Meinung vertritt, der Staat tue immer noch nicht genug für ihn, betrachtet sich der andere als permanent unterdrückt, während der Dritte seine Rolle als im Schatten des Ganzen dahinvegetierendes Stiefkind beklagt. Kenner der Materie werden die drei angedeuteten Ergebnisse der Verkehrspolitik unschwer realiter zu interpretieren wissen.

3. Das „Denken in zu kurzen Kausalketten“²⁰⁾

Wissen wir auch, daß bei der heutigen Einflußnahme der Wirtschaftsunternehmungen, Verbände und Parteien auf die Verkehrspolitik begreiflicherweise individuelle Interessenstandpunkte vertreten werden, so müssen wir doch bemerken, daß die Verkehrspolitik in ihrem Widerstand gegen diese Forderungen darüberhinaus deshalb vor besonderen Schwierigkeiten steht, weil sie sich — genaue Ziel- und Mittelvorstellungen unterstellt — mit einem „Denken in zu kurzen Kausalketten“ auseinandersetzen muß. Das erschwert das Gespräch und fördert die Polemik.

Ein Beispiel ist in diesem Zusammenhang bezeichnend: Die Behandlung der Frage der Maße und Gewichte der Lastkraftwagen. In der Begründung der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrsordnung (Abmessungen und Gewichte) vom 21. März 1956 (BGBl. I S. 127) wurde darauf hingewiesen, daß es um dreierlei geht: Die Abnutzung der Straßen, den Verkehrsfluß auf den Straßen und die Verkehrssicherheit. In der sich an diese Verordnung anknüpfenden Debatte ging und geht es vornehmlich um die Versuche, die angestellt wurden, um die erste These der Verkehrspolitik zu entkräften. Verf., mit technischen Problemen nicht vertraut, vermag nicht zu entscheiden, welche der einander widersprechenden gutachtlichen Äußerungen richtig sei. Aber: Unterstellt man als Ergebnis der bekannten Versuche bei Lahr, daß die 10-t-Achse die Straße nicht mehr beanspruche als die 8-t-Achse, ist damit das Problem gelöst, die Kausalkette zu Ende verfolgt? Sicher nicht!

¹⁷⁾ Schmolders, G., Konjunkturpolitik der „moral suasion“, in: Wirtschaftsfragen der freien Welt, Erhard-Festschrift, Frankfurt 1957, S. 282.

¹⁸⁾ Vgl. zu der Problematik des Begriffs insbes. Hoffstätter, P. R., Die Psychologie der öffentlichen Meinung, Wien 1949.

¹⁹⁾ Schmolders, Die Konjunkturpolitik der „moral suasion“ a.a.O., bringt hierfür viele Beispiele aus den USA.

²⁰⁾ Bombach, G., Über das Produktivitäts-Lohn-Denken und den Mechanismus von Sparen und Investieren, in: Junge Wirtschaft, Nr. 11 (1958), S. 502.

Man wird fragen müssen, wieviel Prozent des deutschen klassifizierten Straßennetzes dem Zustand dieser Versuchsstrecke entsprechen! Es werden Zahlen zwischen 10% und 20% genannt. Was also sollte der Test? Er brachte faktisch Ergebnisse für ein Straßennetz, das es auf Jahrzehnte hinaus schon allein aus Gründen der Kapazität unserer Straßenbauwirtschaft nicht geben kann, von den Finanzierungsfragen ganz zu schweigen. — Man wird bei der Beurteilung der Lahr Versuche weiterhin zu bemängeln haben, daß die Versuchsanordnung für den Ablauf des deutschen Straßenverkehrs nicht repräsentativ war. Es ist ein Unterschied für die Straßenabnutzung, ob ausschließlich Lastkraftwagen mit 10 und 8 t Achslast gleichmäßig und ungestört über eine Straße rollen, oder ob Brems- und Anfahrvorgänge, hervorgerufen durch Kreuzungen, Überholvorgänge und die Fahrweise anderer Fahrzeuge, den Verkehrsfluß unterbrechen. Auch in dieser Hinsicht hat man offenbar die realen Zusammenhänge nicht bis zum Ende durchdacht.

Dann aber die Frage des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit. Die Verkehrsverbände haben sie „berücksichtigt“ und stellen fest: „Die Verkehrsgeschwindigkeit des 32-t-Zuges ist in der Ebene, beim Anfahren und bei Steigungen sowie beim Bremsen die gleiche wie beim 24-t-Zug. Die Herabsetzung der Zuglänge von 18 m auf 14 m ergibt eine so unwesentliche Verkürzung des Überholweges, daß sie vom Fahrer eines überholenden Fahrzeugs überhaupt nicht einkalkuliert werden kann. Durch die Erhöhung der eingesetzten Zahl von 24-t-Zügen gegenüber 32-t-Zügen steigert sich die Anzahl der Überholvorgänge und damit die Verkehrsgefahr.“²¹⁾

Dieser Absatz, der eine Stellungnahme des Spitzenverbandes der Deutschen Automobilindustrie auswertet, ist aufschlußreich für eben dieses Denken in zu kurzen Kausalketten. Abgesehen davon, daß es uns sehr zweifelhaft erscheint, daß man die Frage der unterschiedlichen Beschleunigungen insbes. bei Steigungen etc. ausreichend geprüft hat, — man hätte sonst sicherlich Meßergebnisse vorgelegt —, ist ja die Frage des Verkehrsflusses vor allem ein Problem der Homogenität der Motorfahrzeuge im Straßenverkehr. Je mehr die Lastkraftwagen in ihrer Fahrdynamik den Personenkraftwagen ähneln, je mehr ihre Geschwindigkeiten, ihr Beschleunigungs- und Bremsvermögen dem der leichteren Einheiten angepaßt sind, um so günstiger gestaltet sich der Verkehrsfluß. Ein Schwerlastzug stört den Verkehrsfluß mehr als zwei leichte Züge. Warum gibt es in den USA keine schweren Lastzüge? Doch nur aus dem Grunde, die Homogenität des Verkehrs auf den Straßen nicht zu stören. Undenkbar, in den nordamerikanischen Straßenverkehr einen schweren Lastzug einzuschalten. Die oben zitierte „Beweisführung“ jedoch berücksichtigt diesen Tatbestand nicht.

Symptomatisch ist die Behauptung, die Verkehrssicherheit werde dadurch gefährdet, daß nun mehr Lastkraftwagen mit Anhängern auf den Straßen fahren müssen, um das gleiche zu transportieren, was vorher transportiert wurde! Man vergleiche dazu die Überschrift des Beitrags, der hinsichtlich der Maße und Gewichte von einer „Lebensfrage“ des Güterkraftverkehrs spricht und an anderer Stelle darauf hinweist, daß die Rentabilität der Unternehmen weitgehend in Frage gestellt wäre, wenn es zur Durchführung dieser Verordnung käme! Nun wird ja doch gerade diese Kostenerhöhung zu einer Schrumpfung des Straßengüterverkehrs führen und insofern eine bessere Übereinstimmung zwischen Kapazität und Zustand des Wegenetzes einerseits und dem Umfang

²¹⁾ Elbusch, V., Die Lkw.-Abmessungen — eine Lebensfrage für den Güterkraftverkehr, in: Der Güterverkehr, 7. Jg. S. 140 (Heft 6).

des Straßengüterverkehrs andererseits herstellen. Es werden – genau wie im Falle des Werkfernverkehrs heute erkennbar – *ceteris paribus* durch den gewerblichen Güterfernverkehr weniger Güter befördert werden. Damit aber wird man den beiden „Nebenzielen“: „Verbesserung des Verkehrsflusses für den gesamten Straßenverkehr“ und „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ zusätzlich näherkommen können. (Zusätzlich insofern, als ja lediglich von der Fahrdynamik des leichten Lastzuges her schon ein günstiger Einfluß auf die Homogenität des Straßenverkehrs, d. h. eine Verminderung der Überholvorgänge und damit auch Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist.)

Sehr genaue statistische Untersuchungen haben ja ergeben, daß selbst auf den Autobahnen infolge der langen Gefällstrecken und Steigungen eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch den langsamen Schwerlastverkehr gegeben ist. (Auch auf ebenen Autobahnstrecken treffen ihn drei Viertel aller Unfälle, an denen Lastzüge mit einem Gesamtgewicht der Zugfahrzeuge von über 3,5 t beteiligt waren.²²⁾

Die Unsachlichkeit in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung bedeutet natürlich eine Erschwernis in der Durchsetzung rational begründeter Ziele. Es ist dabei nicht nur ein Denken in zu kurzen Kausalketten festzustellen, sondern auch das Unvermögen, in volkswirtschaftlichen Kategorien zu rechnen. Das führt zu einem weiteren, sehr problematischen Punkt der Verkehrspolitik.

4. Die Frage der social costs im Verkehr

Wenn eine Verkehrspolitik, die gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen sucht und u. U. eine Verkehrsteilung nach den „echten“ Kostenvorteilen zu unterstützen trachtet, schon Schwierigkeiten hat, sich für das Voll- oder Grenzkostenprinzip zu entscheiden und die realen Kostengrößen der oft recht komplizierten Unternehmungen kennenzulernen, so ist es noch schwieriger, eine eindeutige Stellungnahme zu den sog. social costs zu finden. Unter ihnen hat man Kosten zu verstehen, die „alle direkten und indirekten Verluste“ einbegreifen, „die Drittpersonen oder die Gesamtheit als Folge der privaten Wirtschaftstätigkeit erleiden. Diese gesellschaftlichen Verluste können sich in Schäden der menschlichen Gesundheit, in der Vernichtung oder Minderung von Vermögenswerten und in der vorzeitigen Erschöpfung von Naturschätzen äußern.“²³⁾

Gerade durch den Verkehr treten eine Reihe von solchen Schädigungen und Beeinträchtigungen auf, für die die Unternehmer nicht ohne weiteres verantwortlich gemacht werden können. Man denke beispielsweise an die Entwertung des Rheintals als Erholungsraum durch die Eisenbahn, dann die Straße und schließlich die Motorschiffahrt – ein Beispiel, bei dem alle Binnenverkehrsträger social costs verursachen. Man denke weiterhin an die Beeinträchtigung der Volksgesundheit durch Lärm und Abgase in den Städten, an die Gefahren, die der Allgemeinheit von den Düsenverkehrsflugplätzen her drohen . . . Die Schädigungen, die hier durch den Verkehr verursacht werden, führen zu Kosten der Gesellschaft schlechthin (z. B. Verkehrsregelung) oder bei den Betroffenen selbst (Krankenhausaufenthalte, Arzt- und Medikamentkosten, geringere Lebenserwartung derer, die diesen Schädigungen dauernd und unmittelbar ausgesetzt sind usw.).

²²⁾ Jahrbücher Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 3. Jg., Stuttgart 1958, S. 148 ergänzt durch Schr. des StALA Baden-Württemberg vom 29. 8. 1958.

²³⁾ Kapp, W. K., Volkswirtschaftliche Kosten der Privatwirtschaft, Tübingen-Zürich 1958, S. 12 und Kap. XIV.

Es ist nicht denkbar, daß diese Kosten den sie Verursachenden angelastet werden. Die Zurechnungsproblematik ist in diesem Falle unlösbar. Aber – und darum erfolgt dieser nachdrückliche Hinweis – sie sollten in das Bewußtsein der Verkehrsunternehmer gehoben werden, und sie sollten Berücksichtigung finden bei verkehrspolitischen Entscheidungen, die solche Kosten der Allgemeinheit auslösen können. Der technische Fortschritt wird dann sinnlos, ja Rückschritt, wenn er den Menschen in seiner Daseinsgestaltung beeinträchtigt. Es gibt keinen „unaufhaltsamen Drang zur Motorisierung“²⁴⁾, keine Notwendigkeit, die Verkehrsgeschwindigkeiten zu steigern ohne Rücksicht auf die dadurch verursachten social costs. Diese Erscheinungen sind im Grunde vermutlich systembedingt: Der Wettbewerb der Verkehrsunternehmungen läuft häufig darauf hinaus, durch Qualitätsdifferenzierungen neue Nachfrage zu wecken, quasi andersartige Leistungen anzubieten . . . eine von den technischen Möglichkeiten getragene Motorik, die ganz besonders rationaler Steuerung bedarf.

In diesem Bereich scheint uns eine besonders wichtige Aufgabe der Verkehrspolitik zu liegen: Korrekturinstrument für die individuellen Bestrebungen der Verkehrsunternehmungen im Hinblick auf das Problem der social costs zu sein.

So befindet sich die rationale Verkehrspolitik heute Gefährdungen verschiedenster Art ausgesetzt. Im Verkehrswesen (nicht anders als in der Energiewirtschaft) kann häufig einer der nicht seltenen Fälle gegeben sein, „in denen das Interesse der Allgemeinheit den Privatinteressen entgegensteht.“ Salin²⁵⁾ weist darauf hin, daß dann „nur eine neutrale oder eine politische Instanz, . . . die Grenzen“ zu setzen imstande ist, „innerhalb deren sich das Privatinteresse bewegen, tummeln, gestalten kann.“ Insofern ist es kein Zweifel, daß unsere Verkehrswirtschaft verkehrspolitischer Gestaltung bedarf.

Wiederum sei jedoch hervorgehoben: ohne eigene klare Ziel- und Mittelvorstellungen ist die Lage der Verkehrspolitik im Streit der Interessen und Verwaltungskompetenzen aussichtslos. Videant consules . . .

²⁴⁾ Kegel, St., Ordnung im Straßenverkehr geht alle an, grundsätzliche Thesen und Forderungen zur Straßenverkehrspolitik, Wissenschaftlicher Verein für Verkehrswissenschaft e. V., Essen, Heft 52, 1958 (als Manuskript gedruckt).

²⁵⁾ Salin, E., Über die Notwendigkeit langfristiger Energiepolitik, in: Wirtschaftsfragen der freien Welt, hg. v. v. Beckerath, E., Meyer, F. W. und Müller-Amrack, A., Frankfurt 1957, S. 336.

Zur Reform des Eisenbahn-Personentarifs

VON PROF. DR. JUR. FERDINAND NIEßEN, KÖLN

— nach dem Tarifstand vom 1. 11. 1958 —

Übersicht

1. Vorbemerkungen
2. Die Tarifänderungen vom 1. Februar 1958
3. Die Tarifentwicklung nach dem 1. Februar 1958
4. Die verkehrlichen Auswirkungen der Tarifänderungen vom 1. Februar 1958
5. Tarifrrechtlicher Exkurs
6. Stand der organischen Tarifreform
7. Eisenbahn- und Luftfahrttarife
8. Wichtige Grundsätze der Preisbildung
9. Wie soll die künftige Rückfahrkarte aussehen?
10. Die Zuschläge
11. Die Einheitszeitkarten

Vorbemerkungen

In der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, Heft 3/1957, S. 133 ff, hat der Verfasser unter dem Thema „Vor neuen Konzeptionen im Eisenbahn-Personentarif?“ zu einschlägigen Fragen Stellung genommen. Nach Erörterung der wirtschaftlichen Gesamtlage der DB und der Ertragslage des Personenverkehrs der DB wurde das damalige tarifarische Sofortprogramm der DB dargestellt, ferner wurden die vorliegenden Materialien und Vorarbeiten für eine umfassende Tarifreform umrissen. Bei der Frage nach neuen Konzeptionen kam der Verfasser zu dem Ergebnis,

1. daß ohne sehr eingehende und noch nicht vorhandene praktische Erkundungen von der bisherigen tarifarischen Grundkonzeption nicht abgegangen werden könne;
2. daß rechtliche und tatsächliche Gründe es schwer machten, die Grundtarife im Schienenverkehr und Buslinienverkehr völlig in Übereinstimmung zu bringen und zu halten, daß andererseits allerdings eine weitgehende Gleichstellung erwünscht sei;
3. daß der Schienentarif die Kostenentwicklung des Individualverkehrs auf der Straße zwar nicht völlig außer acht lassen dürfe, eine Preisparität zwischen dem Schienenverkehr und diesem Individualverkehr aber praktisch nicht hergestellt werden könne;
4. daß die Frage, ob die Geradeausfahrt mit einer fallenden Staffel zu begünstigen sei, nicht für sich entschieden, sondern nur im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Rückfahrkarten-, des Sonntagsrückfahrkarten-, des Sechserkarten- und eines eventuellen neuen Nahverkehrstarifes gefunden werden könne; daß im übrigen z. Zt. eine fühlbare Abstufung der Geradeaus-Preise für die DB kaufmännisch weder reizvoll noch tragbar erscheine;

5. daß eine fühlbare Verbilligung der Rückfahrkartenpreise, besonders in den nahen Entfernungen, hohe Einnahmeausfälle mit sich bringen würde, die nur dann getragen werden könnten, wenn anderweitige Tarifänderungen entsprechende Mehreinnahmen und somit vollen Ausgleich bringen würden;
6. daß den Saisonüberlastungen der DB mit tarifarischen Mitteln nur im beschränkten Umfang gesteuert werden könne; daß dies aber dennoch mit allen Kräften angestrebt werden müßte; daß allerdings die entscheidende Entlastung aus der Verstärkung des Wagenparks und der Entzerrung der Schulferien kommen müsse.

Abschließend wurde darauf hingewiesen, daß noch eine große Zahl weiterer gewichtiger Einzelprobleme aus dem Bereich des Normaltarifes, der Zeitkarten, der Zuschläge, der Sonntagsrückfahrkarten, der Sechserkarten, des Gesellschaftsfahrttarifes, der Nahverkehrstarife und weiterer Tarifstellen erörtert werden müsse, um einen einigermaßen vollständigen Überblick über das Ausmaß der im Rahmen der organischen Tarifreform erforderlichen Arbeiten zu geben.

Zu der unter 6. angedeuteten Frage des Abbaues saisonmäßiger Überlastungen sei auf eine sich anbahnende Verlagerung der Schulferien hingewiesen. Die Kultusministerkonferenz hat inzwischen, nachdem sie bisher alle Änderungswünsche mit dem Hinweis auf „schulische Belange“ abgelehnt hatte, den Ländern empfohlen, die Ferien in der Form zu ändern, daß das Land Nordrhein-Westfalen (mit 16 Millionen Einwohnern) seine Sommerferien vom Jahre 1959 an auf die Zeit zwischen Anfang Juli und Mitte August legt. Mit einem Abstand von je einer Woche sollen dann die anderen Länder in drei Blocks folgen:

Berlin/Hamburg/Schleswig-Holstein/Hessen (13 Mio Einwohner)

Niedersachsen/Bayern (15,7 Mio Einwohner)

Rheinland Pfalz/Saar/Baden-Württemberg (11,5 Mio Einwohner).

Dabei wird allgemein angestrebt, die Sommerferien in Anfang und Ende möglichst von den ohnehin verkehrlich stark belasteten Wochenenden wegzurücken. Zweifellos ist diese „Entzerrung“ als Endlösung noch völlig unzureichend. Tatsächlich bedeutet diese Regelung zunächst — ungeachtet des Vorteils, daß dieser Komplex entgegen den bisherigen „schulischen“ Bedenken überhaupt in Bewegung gebracht werden konnte — gegenüber der Ferienordnung 1958 eine Verschlechterung. Die Gesamt-Ferienstpanne wird von 69 Tagen im Jahre 1957 und 76 Tagen im Jahre 1958 auf 62 Tage reduziert. Gleichzeitig erhöht sich die „Spitze“ (die Zahl der Tage, an denen alle Bundesländer gleichzeitig Ferien haben) von fünf Tagen im Jahre 1957 und acht Tagen im Jahre 1958 auf 14 Tage. Anstatt der angestrebten Entzerrung tritt eine weitere Zusammendrückung des Ferienreiseverkehrs auf praktisch wenige Wochen ein. Es erscheint demgegenüber zweckmäßig und zumutbar, die volle Zeit zwischen Anfang Juni und Ende September auszunutzen und die Ferien gleichmäßig über diese vier Monate zu verteilen. Besonders wird angeregt, in dem großen Land Nordrhein-Westfalen zwischen den Landesteilen Rheinland und Westfalen zu unterteilen, um zu einer noch fühlbareren Entlastung beim Ferienverkehr dieses großen Bevölkerungsblockes zu gelangen. Wieweit eine solche Regelung in absehbarer Zeit erreicht werden kann, ist noch nicht zu übersehen. Im Zusammenwirken mit der weiteren Verstärkung des Personenwagenparks der DB würde es dann auf die Dauer gelingen, die Verkehrsspitzen beim Urlaubsverkehr entscheidend zu mildern. Tarifarische Möglichkeiten zur Ablenkung des Personenverkehrs auf die Vor- und Nachsaison müssen allerdings in jedem Falle zusätzlich ausgeschöpft werden.

Die Tarifänderungen vom 1. Februar 1958

Der Vorstand der DB hat sein tarifarisches Sofortprogramm vom Sommer 1957 mit eingehender Begründung (sog. Gelbbuch) dem Bundesminister für Verkehr am 5. 8. 1957 vorgelegt. Diese Vorlage sah für den Personenverkehr folgende rechnerische Mehreinnahmen vor:

1. Erhöhung der Preise der Zeitkarten des Berufsverkehrs um durchschnittlich 50%, Aufhebung der Kurzarbeiterwochenkarten	106,9 Mio DM
2. Erhöhung der Preise der Zeitkarten des Schülerverkehrs um durchschnittlich 50%, Überführung der Lehrlinge aus dem Tarif für Schülerzeitkarten in die Tarife für Zeitkarten des Berufsverkehrs, Kürzung der Schülergeschwisterermäßigung	24,8 Mio DM
3. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Arbeiterrückfahrkarten und Arbeiterkarten für Binnenschiffer und deutsche Seeleute von 50% auf 33 1/3%	14,7 Mio DM
4. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Schülerfahrkarten von 56,5% auf 50%	3,0 Mio DM
5. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei der Tarifstelle „für erholungsbedürftige Kinder“ von 75% auf 50%	4,0 Mio DM
6. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Tarifstellen a) für öffentliche Krankenpflege b) zum Besuch von Kriegsgräbern von 50% auf 33 1/3%	1,0 Mio DM
7. Aufhebung der Fahrpreisermäßigungen a) für Zeitungsfahrboten, b) für Kleingärtner, c) für Hilfskräfte in der Landwirtschaft	3,5 Mio DM
8. Aufhebung der Fahrpreisermäßigungen a) für hilfsbedürftige Kranke, b) für mittellose Zöglinge und Pfleglinge, c) für mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige	
9. Erhöhung des Normaltarifs und aller von ihm abhängigen Fahrpreisermäßigungen (ausgenommen Netz- und Streckenabonnements) um 8,7%	76,6 Mio DM
10. Ausschluß der Rückfahrt bei der Sonntagsrückfahrkarte am Samstagabend	11,8 Mio DM
11. Aufhebung des Rabattverfahrens bei den Netz- und Bezirkskarten sowie 10%ige Erhöhung der Preise dieser Karten	2,5 Mio DM
12. Erhöhung der Preise a) der Bahnsteigkarten	3,0 Mio DM
b) der Zeitkarten für Fahrrad- und Motorradaufbewahrung um 100%	2,0 Mio DM
zusammen 1.—12.	253,8 Mio DM
Hierzu Erträge aus der bereits beantragten 20%igen Erhöhung im Hamburger S-Bahntarif	6,7 Mio DM
insgesamt:	<u>260,5 Mio DM</u>

Der Vorstand der DB wies abschließend auf die schwierige finanzielle Lage des Unternehmens hin und bat um beschleunigte Behandlung seiner Anträge, damit die vorgeschlagenen Tarifierhöhungen in kürzester Frist in Kraft gesetzt und möglichst noch auf den Herbstverkehr des Jahres 1957 angewendet werden könnten. Jeder Tag der Verzögerung bringe (für Personen- und Güterverkehr zusammen) einen Ausfall von 2 Mio DM Einnahmen täglich.

Obwohl die im Gelbbuch formulierten Anträge der DB schon monatelang vorher allgemein bekannt geworden und auch in breitester Öffentlichkeit erörtert worden waren, begann nun nochmals das übliche Spießrutenlaufen. Nach mühsamen und langwierigen Beratungen und Verhandlungen wurde schließlich durch Kabinettsbeschluss vom 15. 1. 1958 zum 1. 2. 1958 der Mehrzahl der Tarifanträge der DB entsprochen. Beim Personenverkehr bezogen sich die Fälle, bei denen die Anträge der DB abgelehnt worden oder nur in abgeänderter Form durchgingen, vor allem auf den Bereich der Sozialtarife, hier insbesondere der Schülertarife und auf einige andere Tarifstellen aus Nebengebieten des DPT. Im Einzelnen ergaben sich folgende von den Anträgen abweichende Entscheidungen:

- a) Die ursprünglich als Zonentarife erstellten Preistafeln für Streckenzeitkarten unter Beseitigung der Aufrundungen von 0,50 DM und 1,— DM wurden in Kilometertarife umgestaltet.
- b) Die Tarifbestimmungen für Sonntagsrückfahrkarten wurden der durch die Fünf-Tage-Woche bedingten neuen Arbeitszeitregelung angepaßt.
- c) Die vorgesehene Anhöhung der Schülerzeitkarten um etwa 50% drang nicht durch. Die Schülermonatskarten und die Schülerwochenkarten machten nur die allgemeine Erhöhung des Regeltarifes um 8,7% mit, wurden aber auf Fahrten an Werktagen beschränkt. Auch die Schülergeschwisterermäßigung blieb voll aufrechterhalten.
- d) Während Lehrlinge und Anlernlinge ursprünglich allgemein in die Tarife des Berufsverkehrs übernommen werden sollten, wurde ein Kompromiß dahin geschlossen, daß für das 1. und 2. Lehrjahr weiterhin die Schülerzeitkarten gelten. Nur für das 3. und 4. Lehrjahr sollten die Lehrlinge, weil sie dann regelmäßig schon ein gewisses Einkommen haben, die immer noch erheblich verbilligten Zeitkarten des Berufsverkehrs benutzen.
- e) Die Tarifstellen „für erholungsbedürftige Kinder“ und „zum Besuch von Kriegsgräbern“ wurden nicht antragsgemäß, sondern nur um 8,7% angehört. Die Tarifstellen „für mittellose Zöglinge und Pfleglinge“, „für hilfsbedürftige Kranke“ sowie „für mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige“, deren Aufhebung beantragt war, blieben bestehen. Sie nahmen nur an der allgemeinen Preiserhöhung um 8,7% teil.

Insgesamt ergaben sich aus der teilweisen Nichtberücksichtigung der DB-Anträge gegenüber der ursprünglichen Rechnung mit 260,5 Mio DM Mehreinnahmen rechnerisch Mindereinnahmen von etwa 50 Mio DM. Die Änderungen zu a), b) und d) kosteten die DB allein 18 Mio DM. Die Aufrechterhaltung der Geschwisterermäßigung war nicht nur aus Gründen der Tarifsystematik, sondern auch deshalb besonders zu bedauern, weil ohne zwingende Notwendigkeit mit derartigen Tarifnachlässen (bis zu 96%!) die Preisrelationen noch weiter verzerrt wurden und damit jede vernünftige Fortentwicklung aufs stärkste erschwert wird.

Die Tarifentwicklung nach dem 1. Februar 1958

Die Tarifplanung nach dem Gelbbuch vom August 1957 wies bereits eine Deckungslücke von rund 150 Mio DM auf. (Diese wurde bewußt gelassen, weil mit den Vor-

schlagen die tarifarischen Möglichkeiten – kommerziell gesehen – ausgeschöpft schienen. Auch war der Vorstand der DB der Meinung, daß die auf starken Kostenverzerrungen beruhenden Kostenanteile, vor allem wegen der noch verbliebenen betriebsfremden und politischen Lasten, nicht durch Tarifmaßnahmen ausschließlich bestimmten Zweigen der deutschen Wirtschaft auferlegt werden sollten, sondern ihrem Wesen nach von der Allgemeinheit getragen werden müßten). Die stark verzögerte Genehmigung der Tarifierhöhungen (statt zum Herbst 1957 erst zum 1. 2. 1958, also mindestens vier Monate später) ergab eine weitere empfindliche Einbuße (für Güter- und Personenverkehr zusammen täglich 2 Mio DM). Die anteilig nicht genehmigten Erhöhungen beim Personentarif trugen den bereits erwähnten Verlust von 50 Mio DM bei. Dennoch hätte die DB mit dem Erreichten als beachtlichem Teilerfolg zunächst zufrieden sein können, wenn es bei den Entscheidungen zum 1. 2. 1958 geblieben wäre.

Mit dem Inkrafttreten der Tarifierhöhungen am 1. 2. 1958 gab es aber keine Ruhe. Auf der ganzen Linie setzte vielmehr ein massiver Kampf gegen diese Erhöhungen ein. Schon bei der ursprünglichen Behandlung der Anträge im vorparlamentarischen Raum war von einer Vielzahl berufener und unberufener Stellen eine Unsumme von Einwendungen erhoben worden. Dabei gingen die Meinungen und Richtungen von der echten Sorge um die allgemeine Preisentwicklung über verständliche sozialpolitische Überlegungen bis zum brutalen Gruppenegoismus und zum verantwortungslosen politischen Geschrei, von der wirklichen Sachkunde bis zum vollendeten Unverstand. Nach dem 1. 2. 1958 verstärkten sich die Attacken noch. Es blieb keine noch so notwendige oder unwichtige Änderung, gegen die nicht nachträglich Sturm gelaufen wurde. So wurden die Tarifstellen für Kleingärtner, für Zeitungsfahrboten wieder gefordert, die Erhöhung der Bahnsteigkartenpreise um 0,10 DM schärfstens beanstandet usw. usw.

Die 10. Bundestagsitzung vom 12. 2. 1958 brachte Anfragen und Anträge fast aller Parteien zum Thema der Anhebung der Verkehrstarife und besonders der Anhöhung der Tarife im Berufsverkehr und der Sozialtarife. Das Thema Bundesbahn und Bundesbahntarife wurde sehr eingehend und zum Teil sehr temperamentvoll diskutiert. Teilweise wurden dabei Tarifstellen in die Erörterung einbezogen, denen bei den vorausgegangen gründlichen Erörterungen die berufenen Interessenvertretungen aus guter Sachkenntnis zugestimmt oder zumindest nicht widersprochen hatten, so z. B. der Sonntags- und Feiertagsausschluß der Arbeiterwochenkarten, bei denen vorher der Wissenschaftliche Beirat des BVM, der VÖV und der DIHT ausdrücklich beigepflichtet und selbst die Gewerkschaften (DGB, ÖTV und GdED) keine entscheidenden Bedenken erhoben hatten. Hinsichtlich der Zeitkartentarife für den Schülerverkehr beschloß der Bundestag einstimmig, die Bundesregierung zu beauftragen, dafür zu sorgen, daß entgegen der Tarifneuregelung vom 1. 2. 1958 den Lehrlingen die Inanspruchnahme der Schülerzeitkarten während der Gesamtdauer ihrer Lehrzeit gestattet wird.

Auch die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 13. 2. 1958 brachte nochmals (vgl. Fragen 8 und 15) den Sonntagsausschluß bei Arbeiterwochenkarten auf die Tagesordnung.

Seit der Festlegung der Erhöhungen zum 1. 2. 1958 hat sich inzwischen eine Reihe von Änderungen zu Lasten der DB ergeben, und mit der Möglichkeit weiterer Verschlechterungen muß gerechnet werden:

1. Bei den Arbeiterwochenkarten war zunächst vorgesehen, daß die Schichtarbeiter voll auf Arbeitermonatskarten übergehen sollten, bei denen die Benutzung an Sonntagen zugelassen blieb. Preislich wurde hierfür sogar ein Anreiz dadurch geboten, daß das

sog. Spannungsverhältnis von 4,2 auf 4 verringert wurde, d. h. der Preis der Arbeitermonatskarten betrug nur noch den Preis für 4 Arbeiterwochenkarten gegenüber früher 4,2 Arbeiterwochenkarten. Schon am 25. 1. 1958 sah sich trotzdem die DB gezwungen, ihre Direktionen zu ermächtigen, solchen Arbeitern, deren Schicht in den späten Abendstunden am Samstag endet, die Benutzung ihrer Arbeiterwochenkarte für die Heimfahrt bis 3.00 Uhr am Sonntagmorgen anzuerkennen. Um die Arbeiterwochenkarte auch weiteren Schichtarbeitern entgegen der ursprünglichen Planung zugestanden werden, mußte schließlich am 8. 2. 1958 als weitere Übergangsregelung bis Sonnabend gelten, für Berechtigte mit regelmäßiger Schichtarbeit an Sonntagen (diese Karten werden auf der Rückseite durch ein großes rotes „S“ und den Tagesstempel der Ausgabestelle kenntlich gemacht) von Sonntag 18.00 Uhr bis zum nächstfolgenden Sonntag 8.00 Uhr gültig sind.

2. Zum 1. 4. 1958 ist dem Beschluß des Bundestages zufolge die Beschränkung bei der Ausgabe von Schülerzeitkarten für Lehrlinge und Anlernlinge wieder beseitigt worden. Lehrlinge und Anlernlinge, die nach einem schriftlichen Lehr- oder Anlernvertrag in Berufsausbildung stehen, erhalten auch im 3. und 4. Lehrjahr wieder Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten und sind damit nicht auf die Zeitkarten des Berufsverkehrs angewiesen.
3. Zum 1. 5. 1958 wurde die Zulassung von Schwerbeschädigten bei Fernschnellzügen wieder erweitert. Die Benutzung der 1. Klasse – mit Ausnahme von Fernschnelltriebwagen – wurde hier auch insoweit zugestanden, als diese Züge keine 2. Klasse führen.
4. Am 25. 6. 1958 mußte eine besondere Vergünstigung zur Benutzung der 1. Wagenklasse mit Fahrausweis 2. Klasse für Verfolgte des Naziregimes eingeführt werden, die mindestens um 70 % erwerbsbeschränkt sind.
5. Durch Beschluß der Bundesregierung wurde inzwischen der DB auferlegt, für Schülerverkehr an Sonn- und Feiertagen Schülerfahrkarten und Schülerrückfahrkarten vorzusehen. Demgemäß können seit dem 22. 7. 1958 (vgl. TVA Nr. 36 vom 4. 8. 1958) gegen Vorlage des Antrages auf Ausgabe von Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten (auch für Lehrlinge und Anlernlinge) für Fahrten an Sonntagen und zusätzlichen Feiertagen zwischen den im Antrag genannten Orten Schülerfahrkarten oder Schülerrückfahrkarten ausgegeben werden.

Die für Schichtarbeiter eingeführte Übergangsregelung sollte möglichst bald beseitigt werden. Ein hoher und ständig steigender Prozentsatz früherer Benutzer von Arbeiterwochenkarten löst jetzt Arbeitermonatskarten. Die Übergangsregelung hemmt diese gewollte und schon allein abfertigungstechnisch für alle Beteiligten willkommene Entwicklung nur. Die Finanzierung der Arbeitermonatskarten kann bei der Höhe der heutigen Löhne kein entscheidendes Hindernis sein. Zur Not könnte hier eine Hemmung durch einen einmaligen Vorschuß des Arbeitgebers ausgeglichen werden. Auch der Urlaub nicht ausgenutzt werden könne und daher Nachteile zur Folge habe, kann kein ernsthafter Grund sein, die Tarifbestimmung zu ändern. Für nicht voll ausgenutzte Zeitkarten wird Fahrgeld auf Antrag erstattet. Von dieser Möglichkeit machen Angestellte und Beamte, die fast ausschließlich die Arbeitermonatskarte benutzen, seit jeher Gebrauch. Die DB sollte sich ihrerseits bemühen, dieses Erstattungsverfahren weitgehend zu vereinfachen und großzügig auszugestalten. Da auch die Arbeiterschaft vor dem Über-

gang vom Wochen- zum Monatslohn steht, ihn teilweise sogar schon vollzogen hat, kann es nur sinnvoll sein, beim Eisenbahntarif den ohnehin bestehenden Trend zur Monatskarte mit allen Mitteln zu fördern.

Die volle Überführung der Lehrlinge und Anlernlinge in die Tarifstellen für Schülerzeitkarten macht zunächst die Planung der DB zunichte, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Tarifsystematik führen sollte, ohne die betreffenden Personenkreise ungebührlich zu belasten. Die Überführung der Lehrlinge aus den Tarifen des Schülerverkehrs in die des Berufsverkehrs sollte nämlich nicht in erster Linie höhere Einnahmen bringen, sondern auf weitere Sicht eine Berücksichtigung der endlosen Berufungen solcher Personen bringen, die ebenfalls in Berufsausbildung stehen und gegenüber den Lehrlingen wirtschaftlich nicht oder nicht wesentlich besser gestellt sind. Die allgemeine Schonung der Schülertarife gegenüber den Berufstarifen hat jetzt aber den Preisabstand zwischen beiden Gruppen vergrößert und gerade dadurch wieder zahllose Anträge solcher Verkehrsnutzer ausgelöst, die noch nicht im vollen Verdienst stehen. Die DB ist ihrerseits aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, tarifarischen Wünschen, die aus Kreisen der Referendare, der Praktikanten verschiedenster Art, der Volontäre, der Schüler zahlreicher Sonderanstalten, der Jungärzte, der Postjungboten usw. usw. kommen, in der Form zu entsprechen, daß auf sie die Schülertarife angewendet werden. Die erwähnten Interessenten haben Monatseinkommen zwischen 0 und 300 DM, die also z. T. unter dem Monatsgeld von Lehrlingen liegen. Auf weitere Sicht müßte eine Lösung in Richtung einer Lehrlingsmonatskarte — oder wie man sie nennt — gesucht werden, deren Preis in der Mitte zwischen Arbeitermonats- und Schülermonatskarte liegen würde. In diese Tarifstelle müßten alle die Personen überführt werden, die eine Mittelstellung zwischen Schülern und Vollverdienenden einnehmen. Im Augenblick ist diese Entwicklung durch die der DB zum 1. 4. 1958 gemachte Auflage hinsichtlich der Lehrlinge und Anlernlinge verbaut.

Über die Sperrung der Benutzung der Schülerzeitkarten an Sonn- und Feiertagen hat man sich noch immer nicht allseits beruhigt. Obwohl der Schülersektor beim Ausmaß der Anhöhung und auch durch die Behandlung der Lehrlinge stark geschont worden ist (das kostet die DB jährlich rund 33 Mio DM), wird weiterhin danach gestrebt, die volle Benutzung der Zeitkarten an Sonn- und Feiertagen wieder zuzulassen. Dabei steht eindeutig fest, daß die Sonntagsfahrten von Studenten und Schülern fast ausschließlich in keinem Zusammenhang mit der schulmäßigen Ausbildung stehen. Mehrere Kultusministerien der Länder haben sogar ausdrücklich anerkannt, daß für die Sonntagsbenutzung von Schülerzeitkarten kein schulisches Bedürfnis besteht. Tatsächlich wurden Schülerzeitkarten nach repräsentativen Erhebungen bis zum 1. 2. 1958 zu etwa 60 % an Tagen benutzt, die vorlesungs- und schulfrei waren. Die zweckfremde Ausnutzung nahm auch immer dann ganz erheblich zu, wenn attraktive Sportveranstaltungen und ähnliches stattfanden. Die teilweise vertretene Annahme, daß der Sonntagsausschluß für die DB ohne Bedeutung sei, trifft nicht zu. Seit dem 1. 2. 1958 wurden zunächst viele dieser Sonn- und Feiertagsfahrten mit Sonntagsrückfahrkarten oder anderen Fahrpreisermäßigungen ausgeführt. Sie brachten damit einen Beitrag, um das große Defizit im Schülerverkehr wenigstens teilweise zu mindern.

Hinzu kommt als weiterer gewichtiger Grund bei der derzeitigen Regelung der Zeitkarten, daß der Omnibusverkehr von Bahn und Post bereits seit dem 1. 4. 1957 die Sonn- und Feiertagsbenutzung von Schülerzeitkarten nicht mehr kennt. Die Tarife anderer Nahverkehrsträger (z. B. VÖV) lassen ebenfalls regelmäßig die Sonn- und Feiertagsbenutzung nicht zu und schließen darüber hinaus sogar teilweise Fahrten in den späten

Abendstunden an Werktagen aus, obwohl die zugehörigen Schülertarife durchweg über denen der DB liegen. Die Schülerzeitkarten der DB sehen dagegen immer noch beliebig häufige Fahrten an Werktagen vor.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Tariferhöhungen vom 1. 2. 1958

Die Tariferhöhungen vom 1. 2. 1958 liegen noch nicht lange genug zurück, um ihre Auswirkungen schon jetzt voll beurteilen zu können. Erfahrungsgemäß spielen sich manche Änderungen der Tarife erst in Monaten, einzelne erst in Jahren ein. Der mit jeder Erhöhung der Fahrpreise verbundene und den Verkehr zunächst mindernde Schock ist sicherlich bereits im Abklingen. Wie leider so oft ist die eindeutige Diagnose der Entwicklung durch Vorgänge außerhalb des Tarifes erschwert. Für die Beurteilung wirken sich insbesondere folgende Umstände erschwerend aus:

1. Ungefähr gleichzeitig mit der Tariferhöhung hat sich die Konjunktur merklich abgeflacht. Durch diesen Konjunkturrückgang sind vor allem die Transporte der Grundstoffe Kohle, Erz und Eisen wesentlich zurückgegangen.
2. Die zu erwartenden Tariferhöhungen haben zu einer außergewöhnlichen Verkehrsbelebung Ende 1957 und im Januar 1958 durch Vorausverladungen geführt.
3. Der ungewöhnliche Witterungsablauf in den ersten Monaten dieses Jahres hatte eine verspätete Frühjahrsbestellung in der Landwirtschaft sowie eine verzögerte Arbeitsaufnahme im Baugewerbe zur Folge. Hierdurch ist der Verkehr ungünstig beeinflusst worden.

Diese Umstände sind, obwohl von Wirkung zunächst unmittelbar für den Güterverkehr, auch für den Personenverkehr durchaus nicht unwichtig gewesen. Die allgemeine Konjunktur und die Beschäftigungslage in der Wirtschaft sind von Einfluß nicht nur auf den eigentlichen Geschäftsverkehr, sondern ebenso im Personenverkehrssektor auf den Berufsverkehr, den Urlaubs- und Erholungsreiseverkehr und Fahrten sonstiger Art. Auch manche Reise ist Ende 1957/Januar 1958 vorweg unternommen worden.

Die ersten Zahlen für die Wochen nach dem 1. 2. 1958 ließen noch nichts Genaueres erkennen als höchstens den Schluß, daß der Personenverkehr im Gegensatz zum Güterverkehr eine fühlbare Mehreinnahme brachte. Die Zusammenfassung der Ergebnisse für die Monate Februar/April 1958 zeigte dann, daß die Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr um 17,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in die Höhe gegangen sind. Die Tariferhöhung ist aber dabei offensichtlich nicht ganz ohne nachteilige Wirkung auf das Verkehrsvolumen geblieben. Gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres war bei den beförderten Personen ein Rückgang um rund 5 % und bei den Personen/km ein solcher um 3,5 % festzustellen. Bemerkenswert ist dabei, daß die Verkehrsabnahme im Berufsverkehr trotz der relativ stärkeren Erhöhung der einschlägigen Tarifstellen schwächer war als der Durchschnitt; denn es ergab sich bei den beförderten Personen ein Rückgang von nur 2,6 % und bei den Personen/km von nur 1,6 %. Die Einnahmen für Januar/Mai 1958 (ohne Saargebiet und internationalen Verkehr) lagen 1,85 % über denen des Vorjahres (beförderte Personen — 4,44 %, Personen/km — 0,04 %).

Der Sonntagsausschluß hat trotz der noch geltenden Übergangsregelung für Schichtarbeiter die erwünschte Abwanderung von der Arbeiterwochenkarte zur Arbeitermonatskarte bewirkt oder zumindest fühlbar eingeleitet. So sind im Mai 1958 gegenüber Mai 1957 auf Arbeitermonatskarten 125,1 % mehr Personen mit 118,7 % mehr Per-

sonen/km, dafür auf Arbeiterwochenkarten 27,6% weniger Personen mit 13,7% weniger Personen/km gefahren. Infolge der Erhöhung der Einkommensgrenze für den Bezug der Arbeiterzeitkarten durch Angestellte und Beamte ist der Absatz der Monatskarten um 74,3% (Personen/km 75,8%) und der Teilmonatskarten um 56,9% (Personen/km 54,8%) zurückgegangen. Damit leitet sich der Übergang zu den künftigen Einheitszeitkarten ein, der die Verschmelzung der Monatskarten mit den Arbeitermonatskarten und der Teilmonatskarten mit den Arbeiterwochenkarten bringen soll, um damit eine wesentliche Abfertigungsvereinfachung, vor allem durch den Wegfall des Antrags- und Bescheinigungszwanges, zu ermöglichen.

Der Schülerverkehr brachte im Mai 1958 trotz seiner weitgehenden Schonung bei der Tarifierhöhung, nämlich mit nur 8,7%, etwas überraschend Mehreinnahmen von nur 3,8% gegenüber dem Mai 1957 (beförderte Personen — 2,51% und Personen/km — 6,51%).

Die Sechserkarten, obwohl nur um 8,7% im Preise angehört, brachte in den Monaten Februar/April 1958 Mehreinnahmen von 22,0%. Hierin drückt sich offensichtlich ein Übergang von den teurer gewordenen Sonntagsrückfahrkarten aus.

Die Arbeiterrückfahrkarten wiesen in der gleichen Zeit bei einer Verteuerung um 45% Mehreinnahmen von 47% auf. Wahrscheinlich kam hier ein Mehrverkehr aus zusätzlichen Fahrten von Bundeswehrangehörigen zum Tragen.

Die Sonntagsrückfahrkarten gingen erwartungsgemäß in der gleichen Zeit bei einer Preiserhöhung von durchschnittlich 22% in den Einnahmen zurück (— 2,7%).

Die jetzt vorliegenden Zahlen für das 1. Halbjahr 1958 bestätigen im Berufsverkehr einen fühlbaren Übergang von den Arbeiterwochenkarten zu den Arbeitermonatskarten. Während das Verhältnis im Januar noch bei 88,52% : 11,48% lag, brachte der April bereits ein Verhältnis von 63,36% : 36,64%. Der Durchschnitt für das 1. Halbjahr liegt bei 67,76% : 32,24%.

Für die Monate Januar bis August 1958 brachten im übrigen gegenüber 1957:

1. beim Gesamtverkehr	
a) die Einnahmen	+ 12,72%
b) die beförderten Personen	— 5,55%
c) die Personen=km	— 4,26%
2. beim allgemeinen Verkehr	
a) die Einnahmen	+ 12,61%
b) die beförderten Personen	— 7,38%
c) die Personen=km	— 4,48%
3. beim Berufsverkehr	
a) die Einnahmen	+ 32,87%
b) die beförderten Personen	— 9,68%
c) die Personen=km	— 5,79%
4. beim Schülerverkehr	
a) die Einnahmen	+ 6,73%
b) die beförderten Personen	— 3,23%
c) die Personen=km	— 7,75%

Im Ganzen haben danach bisher — im Gegensatz zum Güterverkehr — die Einnahmen des Personenverkehrs die rechnerischen Erwartungen bestätigt, wenn auch innerhalb der Verkehrsarten Verschiebungen zwischen Voranschlag und tatsächlichem Ergebnis ein-

getreten sind, die zum Teil nicht ganz leicht erklärt werden können. Völlig zuverlässige und endgültige Schlüsse können erst später gezogen werden, zumindest muß hierzu das volle Jahresergebnis abgewartet werden.

Tarifrechtlicher Exkurs

Bevor auf weitere Möglichkeiten zur Fortbildung des DPT eingegangen wird, erscheint es zweckmäßig und nötig, einige grundsätzliche Fragen tarifrechtlicher Art zu erörtern. Das Verfahren bei der Durchführung der Tarifänderungen zum 1. 2. 1958 hat nämlich wieder einmal in aller Deutlichkeit gezeigt, wie unvollkommen die einschlägigen Rechtsbestimmungen und auch teilweise ihre praktische Handhabung sind.

1. Die Tarifhoheit als Bestandteil der Eisenbahnhoheit liegt beim Bund (vgl. Art. 87 mit 73 u. 80 Abs. 2 Grundgesetz — GG —, § 6 Allg. Eisenb. G.). Gemäß § 16 Bundesbahngesetz (BBG) bedürfen Tarifänderungen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr (vgl. Abs. 1). Nach Absatz 2 gilt die Genehmigung als erteilt, wenn der DB nicht innerhalb von drei Wochen seit Eingang ihres Antrages bei dem Bundesminister für Verkehr von diesem eine Äußerung zugeht. Die Genehmigung gilt ferner als erteilt, wenn der DB nicht innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Eingang dieser Äußerung eine von ihrem Antrag abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

Die Tarifänderung vom Februar 1958 hatte im vorparlamentarischen Raum so viele Hürden zu nehmen, daß wegen dieser gesetzlichen Fristen die Anträge zur Vermeidung des Fristablaufs, also aus rein formalen Gründen, zunächst zurückgewiesen wurden und neu gestellt werden mußten. Mit Recht wurde dagegen eingewandt, daß ein solches Vorgehen sowohl aus rechtsstaatlichen Erwägungen als auch aus dem Grundgedanken des § 16 BBG unerwünscht sein müsse, ganz abgesehen davon, wieviel Geld das langwierige Verfahren die DB ohnehin gekostet hat. Es müßte in Zukunft unbedingt verfahrensmäßig ein besserer Weg gefunden werden, um derart dringliche Anträge spätestens innerhalb der vorgesehenen drei Monate, möglichst noch früher, zur endgültigen Entscheidung zu bringen.

2. Nach § 28 Abs. 2 BBG darf der DB die Durchführung oder Auflassung tariflicher Maßnahmen nur insoweit auferlegt werden, als sie für sie unter Berücksichtigung ihrer Pflichten, nämlich die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst zu bestreiten und im übrigen die Verwaltung unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen, zumutbar ist. Die DB kann gegen Auflagen, die darüber hinaus gehen, Einspruch erheben. Der Einspruch hat aufschiebende Wirkung, es sei denn, daß die Bundesregierung die Vollziehung der Auflage anordnet. Wenn die Bundesregierung den Einspruch gegen die Auflage der Durchführung einer tariflichen Maßnahme zurückweist, so ist die Mehrbelastung, die der DB hierfür entsteht, auf den Bundeshaushalt zu übernehmen (Abs. 3). Eine Übernahme auf den Bundeshaushalt unterbleibt, wenn die im Laufe eines Wirtschaftsjahres gemachten Auflagen in ihrer Gesamtheit den Wirtschaftsplan nur unwesentlich beeinflussen oder auch, wenn die Mehrbelastung aus einem Überschuß des Jahresabschlusses gedeckt werden kann (Abs. 4 und 5).

Diese Regelung sieht sich — für sich betrachtet — durchaus brauchbar an. Sie wird aber durch den nachfolgenden Absatz 6 des gleichen § 28 entwertet, wonach nämlich

über die Höhe des zu übernehmenden Betrages die Bundesregierung unter Berücksichtigung aller Umstände endgültig entscheidet, d. h. praktisch nach freiem Ermessen.

Bisher hat die Bundesregierung im Bereich der zahlreichen Sozialtarife der DB noch in keinem Falle einen speziellen zugehörigen Kostenbetrag übernommen und nicht ein einziges Mal auch nur anerkannt, der DB überhaupt eine tarifarische „Auflage“ im Sinne des § 28 BBG erteilt zu haben. Schon die Einführung der Tarifstelle „für kinderreiche Familien“ gegen den ausdrücklichen Widerspruch der DB bzw. deren Forderung auf Kostenausgleich im Jahre 1956 haben keinerlei Wirkungen nach § 28 BBG ausgelöst. Das Gleiche gilt von den zum 1. 2. 1958 verweigerten Tarifierhöhungen bei Schülerzeitkarten um 50% und der nicht beseitigten Geschwisterermäßigung. Auch die nach dem 1. 2. 1958 der DB durch die Bundesregierung gemäß Bundestagsbeschluß vom 12. 2. 1958 z. B. auferlegte Rücküberführung der Lehrlinge des 3. und 4. Lehrjahres in die Schülertarife hat nicht zu der Anerkennung geführt, daß es sich hierbei um eine ausgleichspflichtige Auflage handelt. Das Gleiche gilt von der Einführung der Schülerrückfahrkarten für Sonntagsfahrten.

Bei einer derartigen Handhabung ist das Ausgleichsverfahren gemäß § 28 BBG für die DB völlig wertlos. Mit der ohnehin auch in anderen Teilen fälligen Überholung des BBG müßte daher die sog. „französische“ Regelung angestrebt werden. Die Französischen Eisenbahnen erhalten bei Tarifaufgaben ihrer Regierung automatisch den vollen Kostenausgleich. Demgemäß muß bei kostenverursachenden Auflagen oder bei Ablehnung von vom Standpunkt der DB notwendigen Tarifänderungen durch die Bundesregierung künftig auch zugunsten der DB ein Kostenausgleich erfolgen, ohne daß darüber immer wieder lange und erfolglos dem Grunde nach gestritten wird. Vor allem kann künftig die Entscheidung nicht endgültig in das Ermessen der Bundesregierung gestellt bleiben, wo bei der hier vorgeschriebenen Berücksichtigung „aller Umstände“ (vgl. § 28 Absatz 6 BBG) oft allein die Feststellung der ungünstigen Finanz- und Kassenlage beim Bund, also die bloße Deckungsfrage, für die Ablehnung des Ausgleiches schon als ausreichend angesehen wird. Die neue Regelung muß auch dahin gehen, daß in solchen Fällen, in denen keine Übereinstimmung zwischen DB und Bundesregierung über Grund und Höhe der Ausgleichszahlung zustande kommt, die DB ein unabhängiges Gericht anrufen kann. Hierbei könnte man an eine einzurichtende Instanz denken, wie sie zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als sog. „Reichsbahngericht“ bestanden hat.

3. Eine besondere Komplikation bei der Genehmigung von Tarifänderungen der DB liegt in den einschlägigen preisrechtlichen Bestimmungen. Bei der dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 16 Absatz 1 BBG vorgehaltenen Genehmigung treten immer wieder grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten darüber auf, ob und inwieweit der Minister diese Genehmigungen von sich aus oder erst nach Einschalten von Bundesrat und Bundestag erteilen kann. Auch bei den Tarifierhöhungen vom 1. 2. 1958 haben die Erörterungen und die Klärung dieser Frage die materiellen Tarifentscheidungen wieder um Monate verzögert.

Nach § 16 BBG haben die Tarife der DB grundsätzlich den Charakter von „Anstaltstarifen“. Entgegen einer gelegentlich geäußerten Meinung ist darüber in Artikel 80 Absatz 2 GG nichts Abweichendes gesagt. Dort ist zwar die Genehmigung des Bundesrates „zu den Rechtsverordnungen usw. über Grundsätze und Gebühren für die Benutzung der Einrichtungen der Bundes-Eisenbahnen . . .“ vorgesehen, jedoch nur für den Fall, daß aus irgend einem anderwärts verankerten Rechtsgrund die

Verordnungsform gewählt wird. Eine Grundlage für Verordnungen auf dem Tarifgebiet gibt nur § 2 des Preisgesetzes vom 10. 4. 1948 (veröffentlicht im „Verordnungsblatt für die britische Zone“ von 1948, Nr. 18, Seite 103 ff). Das Preisrecht findet bei Bundesbahntarifen deshalb Anwendung, weil nach § 16 BBG „Die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechtes unberührt geblieben sind“. Das erwähnte Preisgesetz vom 10. 4. 1948 spricht zwar von Anordnungen und Verfügungen. Es besteht aber Einigkeit darüber, daß mit den erwähnten Anordnungen auch Rechtsverordnungen gemeint sind. Im § 3 des „Gesetzes zur Erstreckung und zur Verlängerung des bewirtschafteten Notgesetzes . . . und des Preisgesetzes“ vom 21. 1. 1950 ist gesagt, daß alle Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, wenn sie eine grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand, insbesondere die Lebenshaltung, haben. Eine ganz ähnliche Bestimmung enthält § 1 des Preisgesetzes. Nur ist dort gesagt, daß der Wirtschaftsrat solchen Maßnahmen zuzustimmen habe, die eine grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand, insbesondere die Lebenshaltung, haben.

Die vorherrschende Meinung geht nun dahin, daß § 3 des Erstreckungsgesetzes den § 1 des Preisgesetzes nicht außer Kraft gesetzt hat, daß vielmehr beide Bestimmungen noch in Geltung sind, d. h. daß unter den genannten Voraussetzungen sowohl der Bundesrat als auch der Bundestag (als Funktionsnachfolger des Wirtschaftsrates) den Tarifen der DB zustimmen muß, also soweit durch beantragte Tarifänderungen Preisstand und Lebenshaltung „grundlegend“ berührt werden.

Das Letztere traf bei den Tarifanträgen zum 1. 2. 1958 tatsächlich nicht zu. Es konnte durch eingehende Berechnungen dargetan werden, daß die beabsichtigten Tarifänderungen eine derartige Auswirkung auf Warenpreise, Lebenshaltung usw. nicht haben würden. Demgemäß hat der Bundesminister für Verkehr von sich aus die Entscheidung mit Erlaß vom 16. 1. 1958 ausgesprochen (wenn auch erst nach eingehender Abstimmung mit dem Bundesrat).

Eine offizielle Zuleitung der Anhörsanträge an den Bundesrat und den Bundestag mit der Folge der dortigen vollen Behandlung in Ausschüssen und Plenum hätte die überfällige Entscheidung einmal um weitere Monate verzögert und im übrigen auch, wie schon allein die Argumente und die Anträge in der nachträglichen Bundestagsitzung vom 12. 2. 1958 gezeigt haben, die Entscheidung nur stärker politisiert und damit von den sachlichen Notwendigkeiten noch weiter entfernt.

Für die Zukunft muß mit allen Kräften angestrebt werden, tarifarische Entscheidungen mehr als bisher aus der politischen Sphäre herauszuhalten. Man muß künftig Tarife auch im Jahr vor der Bundestagswahl ändern können! Im anderen Falle besteht die unmittelbare Gefahr, daß die Eisenbahntarife vollends erstarren. Die Bundesbahn kann aber nur lebensfähig erhalten werden, wenn ihre Tarife sich den ständig wechselnden wirtschaftlichen und verkehrlichen Tatbeständen elastisch anpassen und nicht allein Tarifänderungen wie bisher durch die Mängel des Verfahrens und besonders seine zu lange Dauer von vorherein die entscheidende Wirkung genommen wird. Solange nicht auf diese Weise die Preisseite im Eisenbahnverkehr in Ordnung gebracht und gehalten werden kann, können ausreichende Einnahmen nicht erzielt und die Wirtschaftsführung nicht normalisiert werden.

Im übrigen wird auch vielfach nicht bedacht, daß die laufenden Arbeiten am Tarif zwar im Ganzen recht umfangreich sind, im wesentlichen aber viele kleine Objekte ohne politisches Gewicht darstellen und daher schon aus diesem Grunde nicht in die

Parlamentsebene gehören. Vor einigen Jahren kam bei einer Tariferörterung aus dem Bereich des Personenverkehrs ein Sprecher des Verkehrsausschusses des Bundestages auf den Gedanken, der Ausschuß wolle künftig jeden Änderungsantrag zum DPT vorgelegt bekommen. Das widersprach insoweit schon dem Gesetz, als nach § 16 Absatz 3 BBG schon der Bundesminister für Verkehr von sich aus auf seine Befugnis zur Genehmigung bei Tarifmaßnahmen „von geringerem öffentlichen Interesse“ verzichten kann. Damals konnte allerdings der Verkehrsausschuß dadurch sehr schnell von seinem Wunsch abgebracht werden, daß ihm als volle Pkw-Ladung die gesamten Unterlagen, aus denen der DPT besteht, vorgelegt wurden. Daraus ergab sich unmittelbar, welchen Umfang dieses Werk und somit auch die Arbeiten an seiner laufenden Fortentwicklung ausmachen und wie bagatellenhaft die große Mehrzahl der Einzelentscheidungen ist.

Es mag an dieser Stelle dahingestellt bleiben, auf welchem Wege man für die Zukunft zu einer Remedur gelangen soll. Wenn nicht eine Änderung der einschlägigen Bestimmungen des Preisrechtes alsbald gelingen sollte, müßte zumindest in der Praxis eine engere Auslegung der Bestimmungen Platz greifen, die die „grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand“ bei Anträgen auf Tarifänderungen betreffen.

4. Die Regelung gemäß § 16 Absatz 3 BBG ist bisher noch nicht praktisch geworden. Sie sollte nach der Gesetzesbegründung „für kleinere Tarifmaßnahmen in der Praxis Erleichterungen schaffen“. Obwohl bisher in jedem Jahre seitens der Bundesbahn viele Dutzende von Anträgen in absoluten Bagatellangelegenheiten vorgelegt werden mußten, unnötig den Instanzenweg belasteten und außerdem vermeidbare Verzögerungen brachten, hat der Bundesminister für Verkehr noch bei keiner zugehörigen Tarifmaßnahme anerkannt, daß sie von „geringerem öffentlichen Interesse“ sei, und demgemäß auf seine Befugnis zur Genehmigung verzichtet. Seit Jahren laufen die Verhandlungen zwischen Vorstand der DB und Bundesminister für Verkehr, um einen Katalog von Bagatellsachen aufzustellen, bei denen der Minister von vornherein auf die Genehmigung verzichten könnte.

Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn war die Handhabung der gleichen Regelung nach dem Reichsbahngesetz von 1930 wesentlich einfacher. Hier hatte der Reichsverkehrsminister allgemein verzichtet auf Genehmigung von Tarifmaßnahmen, die nach der Reichsbahnorganisation der selbständigen Bestimmung der ED überlassen waren, von Tarifmaßnahmen und sonstigen Verkehrserleichterungen, die die Einnahme um nicht mehr als 2 Millionen RM jährlich verringerten und weder von allgemeiner Bedeutung waren, noch Berufungen von größerer Tragweite erwarten ließen, und schließlich auf Tarifmaßnahmen im Wettbewerb gegen ausländische Verkehrswege, außer wenn sie geeignet waren, eine Benachteiligung inländischer Wirtschaftsinteressen herbeizuführen.

Unsere heutige zum Perfektionismus neigende Verwaltung hat leider eine gleich einfache und gut funktionierende Regelung noch nicht wieder zustandebringen können.

Stand der organischen Tarifreform

Die Erhöhungen vom 1. 2. 1958 waren entscheidend darauf abgestellt, der DB die so notwendigen Mehreinnahmen zu bringen. Damit wurde bewußt einer grundsätzlichen und systematischen Tarifreform nicht vorgegriffen. Wohl wurde vorsichtig versucht, bereits fällige kleinere Änderungen im System vorweg durchzuführen, um die organische

Tarifreform anzubahnen. Aber überall da, wo die einleitenden Verhandlungen ergaben, daß diese Punkte streitig waren und daher eine schnelle Einigung nicht möglich sein würde, stellte die DB ihre einschlägigen Änderungswünsche zurück, um nicht auch ihrerseits zu Verzögerungen bei den eigentlichen Erhöhungsanträgen beizutragen.

Leider haben die Änderungen in der Beschlußfassung der Bundesregierung gegenüber den Anträgen aus dem Gelbbuch der DB in mehreren Punkten dazu geführt, angestrebte Vereinfachungen und Verbesserungen zu erschweren und zu verhindern. Als die weiteren Arbeiten besonders belastendes Beispiel sei hier auf die noch stärkere preisliche Auseinanderentwicklung der Zeitkarten des Berufs- und des Schülerverkehrs durch Verweigerung der 50% Erhöhung sowie der Abschaffung der Geschwisterermäßigung bei den Schülerzeitkarten hingewiesen.

Die Überlegungen, den DPT organisch weiterzuentwickeln, gehen weiter. Einige gewichtige einschlägige Fragen sollen anschließend behandelt werden.

Eisenbahn- und Luftfahrttarife

Der Vorsitzende des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Oeftering, hat im Frühjahr 1958 in einem Vortrag über die „Grenzen der Konkurrenz bei Eisenbahnen und Luftfahrt“ (vgl. u. a. „Briefe zur Verkehrspolitik“, Nr. 19 v. 2. 5. 1958) festgestellt, daß auf Entfernungen zwischen etwa 500 und 900 km die Eisenbahn wegen der Möglichkeit der im Service immer mehr verbesserten Nachtreise dem Flugzeug gegenüber nicht unbedingt im Nachteil sei, daß bei Reisen auf größere Entfernungen die Eisenbahn mit dem Flugzeug zwar nur preislich in Wettbewerb treten könne, aber keinen Anlaß hätte, in diesem Verkehrsbereich pessimistisch in die Zukunft zu sehen, da der Luftverkehr, wenn er nur einigermaßen kostenecht rechne — das solle er freilich tun — preislich keinen Vorteil bieten könne. Mit der Frage nach der Kostenechtheit der einschlägigen Tarife ist der entscheidende Punkt angesprochen. Die Luftfahrttarife sind sämtlich nicht kostenecht, und es sieht gerade in letzter Zeit danach aus, als ob sie sich, vor allem im Inlandsverkehr, noch immer weiter von der wirklichen Kostenbasis entfernten.

Die IATA-Bestimmungen schreiben im Binnenverkehr kein festes Tarifschema vor und lassen demgemäß Bewegungsfreiheit, alle gewünschten Bedienungsmöglichkeiten preislich zu konkurrenzieren. Zum Preiswettbewerb haben auch besonders beigetragen:

- a) die Einführung der Touristen-Klasse,
- b) die verbilligten Hin- und Rückflüge innerhalb von 8 Tagen und
- c) die vornehmlich im Berlinverkehr zum Tragen kommenden Nachrückflüge.

Darüber hinaus sind auch in rasch steigendem Umfange der Charterluftverkehr und die Luftpauschalreisen, letztere meist verbunden mit preisgünstigen Arrangements, eine beachtenswerte Wettbewerberscheinung der letzten Jahre. Der reine Flugpreis von Luftpauschalreisen liegt zum Teil unter dem F=Zugpreis 2. Klasse.

Die Tarifverhältnisse innerhalb des Luftfahrttarifes liegen wie folgt (vgl. Anlage 1):

Als Normaltarif kann die Touristenklasse angesehen werden. Die Preise für die 1. Klasse (auch F-Klasse genannt) liegen im allgemeinen 25% über den Preisen der Touristenklasse. In beiden Fällen beträgt die Ermäßigung bei Hin- und Rückflug ohne zeitliche Bindung (oder allenfalls innerhalb eines Jahres) gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis 10%. Die Verbilligung für Hin- und Rückflug innerhalb von 8 Tagen, die nur in der Touristenklasse für innerdeutsche Verbindungen gewährt wird, beträgt gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis zwischen 25 und 38%. Die Ermäßigung für Nachtflüge

im Berlinverkehr gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis beträgt 37%. Nachtflüge von Köln/Bonn nach London sind um 28% ermäßigt. Bei dieser Preisbildung kann eine Tarifsystematik nicht erkannt werden.

In der Anlage 2 werden die Preise für 1. Klasse F-Zug mit den Preisen der Touristenklasse (= 100%) verglichen. Hierbei ergibt sich beim Vergleich der Einzelfahrt mit dem Einzelflug ein höherer Tarif des Flugverkehrs von 33–90%. Ein Schema in der Tarifbildung ist auch hier nicht zu erkennen, zumindest ist weder eine fallende noch eine zeitweilig vorhanden gewesene Staffel heute mehr gegeben. Es hat vielmehr den Anschein, daß besonders stark belegte Verkehrsverbindungen der Schiene durch die Tarifbildung der Luftfahrt auf ihren Parallelstrecken günstiger als die übrigen behandelt werden.

Beim Vergleich der Rückfahrkarte 1. Klasse F-Zug zur billigsten Möglichkeit des Hin- und Rückfluges in der Touristenklasse ergibt sich im Verhältnis Schiene–Luft ein Preisstand von 100 : 97–204 in den aufgeführten Relationen.

Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß der Nachtflug Köln–Berlin 3% unter dem doppelten Einzelpreis und weitere innerdeutsche Verbindungen nur 2–7% über dem Rückfahrkartenpreis liegen, was besonders dem Leistungsunterschied bei der Beförderungsdauer keinesfalls entspricht.

Bei der Berechnung des Preisunterschiedes wurden die Aufwendungen für die Benutzung von Schlafwagen, die im innerdeutschen Verkehr in der Einbettklasse 32,50 DM bis 39,— DM und in der Doppelbettklasse 17,50 DM bis 20,— DM betragen, außer acht gelassen. Im internationalen Verkehr liegen die Bettkartenpreise noch höher. Schläge man diese Preise noch zu den Fahrpreisen 1. Klasse F-Zug hinzu, würde die teilweise Unterbietung der Schienenpreise noch eindeutiger sichtbar. Schon für den innerdeutschen Verkehr bedeutet das eine Verbilligung der Hin- und Rückflugpreise gegenüber den Rückfahrkarten-Preisen 1. Klasse Schlafwagen in jedem Fall. Durch die Verabreichung von Mahlzeiten und Erfrischungen wird die Preissituation zugunsten des Flugzeuges noch weiter verschoben.

Danach liegt auf der Hand, daß bei der weiteren Entwicklung der Eisenbahntarife unbedingt auf das Vorhandensein der Luftfahrt und ihrer Preise Rücksicht genommen werden muß. Die Luftfahrt ist offensichtlich entschlossen, ihr durchschnittliches Preisniveau dann weitgehend zu unterschreiten, wenn sie dabei ihren eigenen kaufmännischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen dienen, insbesondere im Binnenverkehr auf einzelnen Linien damit leere Plätze füllen und vor allem den Zubringerverkehr der Auslandsdienste unterstützen kann. Die Luftfahrtgesellschaften haben im In- und Ausland bei diesen Bemühungen den entscheidenden Vorsprung, daß sie von ihren gesamten „Wegekosten“, wie Bau der Flughäfen, Kosten der Flugsicherung u. ä. befreit sind. Darüberhinaus fallen auch im Gegensatz zur Eisenbahn wesentliche Teile der Entwicklungskosten der Luftfahrzeuge nicht der zivilen Luftfahrt zur Last. Darüber hinaus werden weiter der Luftfahrt für die laufende Betriebsführung die teilweise noch notwendigen Zuschüsse offensichtlich ohne allzu große Schwierigkeiten aus öffentlichen Mitteln gewährt.

Für den schon beginnenden Einsatz von Düsenmaschinen im zivilen Luftverkehr zeichnen sich bei den großen Gesellschaften weitere Unterkostentarife ab (vgl. „Der Volkswirt“, Nr. 39 v. 27. 9. 1958, S. 1991 in „Flugpreise und Sitzladefaktor“). Kleinere Gesellschaften mit älteren Geräten streben zu unabhängigen Charterreedereien und unterbieten mangels Bindung an die Kartellpreise der IATA die Tarife der „Großen“. Eine englische Gesell-

schaft hat z. B. jetzt gegenüber den z. Z. noch geltenden Tarifen zum 1. 11. 1958 Flugkarten mit über 40% Ermäßigung angekündigt. So suchen sich offensichtlich die kleineren Gesellschaften aus dem qualifizierten Personenverkehr der Eisenbahnen das zu holen, was sie selbst an die großen Gesellschaften verlieren.

Eine Koordinierung von Eisenbahn- und Luftfahrttarifen liegt bisher nicht vor. Augenblicklich läuft beispielsweise eine Fühlungnahme zwischen der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Bundesbahn über die Möglichkeit der freizügigen Benutzung von Flugscheinen auf der Eisenbahn und von Eisenbahnfahrkarten in Flugzeugen des innerdeutschen Verkehrs. Bevor man sich über derartige Einzelfragen der Abfertigung einigen kann, müßten zunächst grundsätzliche Fragen der Tarifabstimmung, besonders der Tariffhöhe erörtert werden. Eine Koordinierung der Tarife wird bei der unechten Kostenpartner auf Seiten der Luftfahrt recht schwierig sein. Sollte eine solche Abstimmung nicht zustande kommen, so müßten die Eisenbahnen u. U. daran denken, Tarifmaßnahmen zum Schutz ihres qualifizierten Personenverkehrs einzuführen. Es könnten hierfür antragsfreie Ermäßigungen etwa nach Art früherer Urlaubskarten, beginnend bei einer Mindestentfernung von 250–300 km und mit einer Ermäßigung von 25–40%, beschränkt auf die Verbindungen von Großstädten mit mehr als 300 000 Einwohnern für den Inlandverkehr und den Verkehr mit dem benachbarten Ausland infrage kommen. Offen bleibt dann allerdings die Frage, wieweit die Luftfahrt auch diese Preise wieder einstellen oder unterbieten und wo das gegenseitige Unterbieten dann letzten Endes aufhören sollte. Endgültig können die Tarife zwischen Eisenbahn und Luftfahrt in jedem Falle erst in Ordnung gebracht werden, wenn auf beiden Seiten kostenmäßig gleiche Ausgangspositionen geschaffen sind.

Wichtige Grundsätze der Preisbildung

Bei einer völligen Neuordnung des DPT bedürfen auch die bisherigen Preistafeln in mehrfacher Hinsicht einer grundsätzlichen Überarbeitung. Im Vordergrund des Interesses stehen dabei die Grundsätze für die Bildung der Zonen, die Aufrundung und die Festsetzung der Mindestfahrpreise.

1. Der jetzige Zonentarif wurde am 15. 10. 1951 eingeführt. Bei der Bildung dieses Zonentarifes ging man nicht von den Entfernungen aus, sondern von Preisstufen mit Sprüngen von

10 Pf bis	1 DM
20 Pf über	1 DM bis 3 DM
40 Pf über	3 DM bis 5 DM
60 Pf über	5 DM bis 8 DM
1 DM über	8 DM bis 16 DM
2 DM über	16 DM

Aus den so gewonnenen Preisstufen wurde die jeweilige Richtentfernung mittels Teilung durch den Grundpreis von 6,9 Pf ermittelt. Die im allgemeinen auf den nächsten halben km abgerundeten Richtentfernungen bilden die Mitte der den Preisstufen entsprechenden Entfernungszonen (Zonenmitte). Geringe Abweichungen von diesen Abrundungsgrundsätzen mußten beim Wechsel der Preissprünge vorgenommen werden, um zu große Unterschiede in den Zonenbreiten auszugleichen.

Beispiel:

Preisstufe 16 DM

$$\text{Richtentfernung} = \frac{\text{Fahrpreis}}{\text{Grundpreis}} = \frac{16,00}{6,9} = 231,8 = 232 \text{ km};$$

Preisstufe 18 DM

$$\text{Richtentfernung} = \frac{\text{Fahrpreis}}{\text{Grundpreis}} = \frac{18,00}{6,9} = 260,8 = 260 \text{ km}$$

Unterschied 28 km

Zone somit	260	260	
	— 14	+ 14	
	246	274	= 246–274 km

Zonenbreite 29 km.

Der Hauptvorteil dieses Zonentarifs ist die wesentliche Vereinfachung der Abfertigung durch vermehrte Ausgabe von Sammelkarten und Einführung von Halbblankokarten. Diese Sammelkarten und auch die Halbblankokarten können nach Preisänderung – bei fertigggedruckten Karten handschriftlich, bei Druckplatten durch Auswechselung der Preisstücke – weiterverwendet werden.

Die Beibehaltung der Zonen schließt von vornherein jeden Anlaß zu Beschwerden aus, die sich aus einer Zonen- und damit Preisverschiebung für zahlreiche Verbindungen ergeben würden.

Die Bildung der Zoneneinteilung ist im allgemeinen für den Reisenden ohne Interesse. Sie konnte daher bei der Grundpreisänderung am 1. 2. 1958 und könnte auch in Zukunft bei etwaigen weiteren Änderungen des Grundpreises beibehalten werden. Dadurch können die aus der Tarifumstellung im Abfertigungsbereich entstehenden Kosten auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Auf der anderen Seite hat dieser Zonentarif den Nachteil, daß er durch die Art seiner ursprünglichen Bildung zwangsläufig bis zu der Entfernung von 245 km eine große Unregelmäßigkeit der Zonenbreiten zeigt. Erst von 246 km an sind die Zonenbreiten – mit 29 km – konstant. Diese Unregelmäßigkeiten wirkten bereits seit Bestehen des Zonentarifs optisch systemlos. Ferner hat er den großen Nachteil, daß die eingangs dargelegte Zoneneinteilung bei der Änderung des Grundpreises ihren unmittelbaren Zusammenhang mit dem Grundpreis verliert. Nach Änderung des Grundpreises von 6,9 auf 7,5 Pf erscheint die Zoneneinteilung somit völlig willkürlich.

Es liegt auf der Hand, daß eine solche Entfernungs-Preisbildung im Rahmen einer organischen Tarifreform zu ändern sein dürfte. Die Möglichkeit, einen neuen Zonentarif nach dem ursprünglichen Grundsatz unter Berücksichtigung des jetzigen Einheitsatzes zu schaffen, muß praktisch als ausgeschlossen gelten, denn damit würde nur für den Augenblick die Systematik wiederhergestellt, nicht aber für die Zukunft. Bei erneuter Änderung des Grundpreises würde sich wieder die gleiche Systemlosigkeit ergeben wie heute. Es kann also ernstlich nur daran gedacht werden, einen neuen, systematischen, nicht mehr von Preissprüngen, sondern von Entfernungen abgeleiteten Zonentarif zu schaffen, der einmal die Möglichkeit eines systematischen Aufbaus der Entfernungszonen bietet, der insbesondere aber auch weitere Grundpreisänderungen ohne die Notwendigkeit einer Änderung der Entfernungszonen überdauern kann.

Daß die Einführung eines neuen Zonentarifs mit Umstellung der Entfernungszonen allgemein – vor allem aber bei größeren Fka mit Schalterdruckern – eine längere

Vorbereitungszeit erfordert, bedarf keiner näheren Begründung. Dies muß jedoch im Rahmen einer organischen Tarifreform in Kauf genommen werden.

Für den neuen Zonentarif könnte man folgende Zonen vorsehen:

1 Zone mit der Mindestentfernung von	5 km	
5 Zonen mit je 2 km Breite von	6–	15 km
5 Zonen mit je 3 km Breite von	16–	30 km
10 Zonen mit je 5 km Breite von	31–	80 km
10 Zonen mit je 9 km Breite von	81–	170 km
12 Zonen mit je 15 km Breite von	171–	350 km
alle weiteren Zonen mit je 25 km Breite	über 350 km	

Bei Festlegung der Anfangszonen ist darauf Bedacht genommen, daß der 15. km als Grenzkilometer für die Befreiung von der Beförderungssteuer auf ein Zonenende fällt. Trotz Verringerung der höchsten Zonenbreiten von 29 km auf 25 km erhöhte sich die Anzahl der Zonen bei den Entfernungen bis 1500 km nur von 80 auf 85 Zonen. Da die Vermehrung der Zonen erst im Bereich der höheren Entfernungen – mit 25 km-Sprüngen statt bisher 29 km-Sprüngen – läge, würde die Zahl der vorrätig zu haltenden Halbblankokarten und Sammelkarten nicht oder nur vereinzelt erhöht werden.

2. Die Preissprünge des am 15. 10. 1951 eingeführten Zonentarifs stellten im Normaltarif keine Aufrundungen dar, weil die mittlere Entfernung jeder Zone jeweils genau nach diesen Fahrpreisen berechnet war. Da mit dem neuen Zonentarif der umgekehrte Weg beschritten würde, würde die Beibehaltung der bisherigen Preissprünge – wie sich schon am 1. 2. 1958 zeigte – zu mehr oder weniger starken echten Aufrundungen führen, die bewirkten, daß der Grundpreis nicht unerheblich verfälscht würde. Unter Wahrung des bisherigen Vorteils runder, für das Geldwechselgeschäft zweckmäßiger Erhebungsbeträge könnten für den neuen Normaltarif und ebenso für den Rückfahrkartentarif folgende gemilderte Aufrundungsgrundsätze vorgesehen werden:

Bis 1 DM	auf 10 Pf
über 1 DM bis 20 DM	auf 20 Pf
über 20 DM bis 70 DM	auf 1 DM
über 70 DM	auf 2 DM, um bei den Fahrpreisen 1. Klasse über 105 DM auf volle DM-Beträge zu kommen.

Die Mindestaufrundung sollte auch bei den Fahrpreisermäßigungen auf 10 Pf vorgenommen werden.

Das käme nicht nur dem Wechselgeschäft zugute, sondern würde bei der ständig zunehmenden Mechanisierung und Automatisierung auch eine wesentliche Vereinfachung der zugehörigen Maschinen bringen (Wegfall der Einer-Stelle).

3. Der Mindestfahrpreis wird in der bisherigen Preistafel nicht nach der Zonenmitte der 1. Zone, sondern nach dem End-km der 1. Zone berechnet. Er würde nach dem neuen Vorschlag somit nach 5 km berechnet werden.

Im übrigen müßten die bisherigen Mindestfahrpreise aller Tarifstellen des DPT unter dem Gesichtspunkt geprüft werden, ob sie den hohen Anteil der Abfertigungskosten an den Fahrpreisen für die niederen Entfernungen genügend berücksichtigen. Eine natürliche Grenze für die Anhöhung der „kleineren“ Fahrpreise ist dabei selbstverständlich durch die Wettbewerbslage zu anderen Verkehrsträgern gegeben. Auch

hierin müßte von den Trägern des Nahverkehrs eine möglichste Übereinstimmung bei vergleichbaren Leistungen angestrebt werden.

Wie soll die künftige Rückfahrkarte aussehen?

In der Tarifstelle für Rückfahrkarten liegt zweifellos einer der wichtigsten Angelpunkte für die Neuordnung des Tarifes. Das Schicksal des sog. Normaltarifes, sowohl sein System (z. B. fallende Staffel) als auch seine absolute Höhe und auch der Verbleib und die Form zahlreicher anderer Tarifstellen, z. B. der Sonntagsrückfahrkarte, der Sechserkarte, der Arbeiterrückfahrkarte und schließlich auch die Frage, ob und in welcher Form ein Nahverkehrstarif entstehen soll, hängen entscheidend davon ab, ob man die Rückfahrkarte aufrechterhält und wie man sie ausgestaltet. Nach wie vor werden von vielen Seiten Wünsche erhoben, die Rückfahrkarte vor allem in ihrem Ermäßigungsmaß „attraktiver“ zu gestalten.

1. Die Rückfahrkarten begünstigen die Rückfahrt, weil sich der Reisende an das gleiche Verkehrsmittel bindet und den Preis für die Rückfahrt vorfinanziert, die Eisenbahn ihrerseits einen Abfertigungsvorgang spart. Schon die bisherige Rückfahrkartenermäßigung der DB ist immerhin so attraktiv, daß sie heute von über 9% aller Reisenden in Anspruch genommen wird. Dieser Prozentsatz und vor allem auch die zugehörige Einnahme haben sich seit Einführung der Rückfahrkarte im Jahre 1951 ständig gesteigert:

	beförderte Personen	Einnahmen
1952	7%	25%
1954	8%	28%
1956	9%	31%

Demgegenüber lösen nur noch 6% der Reisenden Fahrkarten des Normaltarifes zum vollen Preis. Im Jahre 1952 waren es noch 8% mit 24% der Einnahme, 1954 noch 7% mit 23% der Einnahme.

Bei einer derartigen Entwicklung drängt sich eigentlich die Frage auf, ob man nicht einen ständig an Volumen verlierenden „Normal“-Tarif überhaupt aufgeben sollte und zwar in der Form, daß man den Rückfahrkartenpreis zum Grundpreis macht und den Preis für die immer seltener werdende Geradeausfahrt auf die Hälfte des Rückfahrkartenpreises setzt. Nach dem Umfang der Inanspruchnahme ist sicherlich die Kennzeichnung des Tarifes für die einfache Fahrt als „Normal“-Tarif nicht mehr recht zutreffend, weil die Regel immer stärker zur Ausnahme wird. Man spräche daher ohnehin besser nicht vom „Normal“-Tarif, sondern vom „Grund“-Tarif oder „Geradeaus“-Tarif oder vom Tarif der „Vollzahler“ oder so ähnlich. Dennoch wird nach allen bisherigen Erfahrungen im Bereich der DB der Grundtarif als solcher zweckmäßig auch in Zukunft bestehen gelassen. Die restlichen 6% Reisende, die ihn noch in Anspruch nehmen, erbringen auch heute noch immerhin 20% der Einnahme. Auch entfiere sonst der nicht zu unterschätzende psychologische Anreiz einer Ermäßigung. Die Ermäßigung bliebe zwar im Preise enthalten, träte aber dem Reisenden gegenüber nicht mehr in Erscheinung und würde bald vergessen. Es würden dann mit Sicherheit in absehbarer Zeit wieder Forderungen erhoben, den Rückfahrpreis aus Gründen des Mengenrabatts, der Abfertigungsersparnis und dergl. gegenüber dem Preis für einfache Fahrt sichtbar zu ermäßigen.

2. Bei den Überlegungen, den derzeitigen Rückfahrkartentarif attraktiver zu gestalten, ist ein Vorschlag aufgetaucht, von den bisher entfernungsmaßig gestaffelten Ermäßigungen dieser Tarifstelle auf einen 25% linear ermäßigten Rückfahrkartentarif überzugehen. Das würde in den unteren Entfernungen, die bisher mit einer Ermäßigung von nur 10% begonnen haben und erst bei Entfernungen zwischen 600 und 700 km eine Gesamtermäßigung von 25% überschreiten, fühlbare Verbilligungen bringen. Das fiel deshalb besonders ins Gewicht, weil die große Mehrzahl der Reisen mit Rückfahrkarten in nahen Entfernungen erfolgt. Das trifft besonders auffallend für die 2. Wagenklasse zu, aber auch in der 1. Klasse liegt mehr als die Hälfte aller Reisen unter 500 km. So kommen z. B. die Einnahmen in folgenden Entfernungen auf:

	2. Klasse	1. Klasse
bis 100 km	43,42%	5,83%
200 km	61,79%	15,02%
300 km	72,50%	24,93%
500 km	86,56%	52,23%
650 km	92,94%	73,32%

Da sich bei den Entfernungen über 650 km gegenüber den bisherigen Preisen Verteuerungen ergeben würden, müßte man, wenn man dies vermeiden will, in diesem Schnittpunkt eine fallende Staffel aufsetzen, so daß von hier an die Preise der neuen Tarifstelle in diejenigen der bisherigen Rückfahrkarten übergehen würden.

Voraussetzung für die Weiterverfolgung derartiger Überlegungen ist in jedem Falle, daß der DB ein Weg geöffnet wird, die durch die höheren Ermäßigungen entstehenden Einnahmeausfälle anderweitig auszugleichen. Rechnet man für die Rückfahrkarte durchgehend eine Ermäßigung von 25%, so ergäbe sich daraus ein hoher Einnahmeausfall. Selbst wenn man in die neue Tarifstelle für Rückfahrkarten die Sonntagsrückfahrkarten, die Arbeiterrückfahrkarten, die Lehrgangsrückfahrkarten und die Sechserkarten einschmelzen würde, würde das nicht voll ausreichen, den Ausgleich zu bringen. Umgekehrt erscheint es nicht zweckmäßig, diesen Ausgleich dadurch anzustreben, daß den neuen Rückfahrkarten ein geringerer Ermäßigungssatz, etwa von nur 20% (statt 25%) gegeben wird, denn dann wären einmal die neue Tarifstelle in sich nicht genügend attraktiv und im übrigen auch der Tarifabstand zu den einschmelzenden übrigen Tarifstellen zu groß.

Eine genaue Durchrechnung — hier kann wegen deren Umfang nur das Endergebnis angedeutet werden — ergibt, daß bei linearer Ermäßigung der Rückfahrten um 25% eine Erhöhung des Grundpreises von 7,5 auf 8,0 Pf ausreichen, aber auch nötig sein würde, um im Zusammenwirken mit der Zusammenlegung der obengenannten Tarifstelle bei gleichbleibendem Verkehrsvolumen die Mindereinnahmen rechnerisch auszugleichen. Nur so könnte der bisherige Einnahmestand gehalten werden, auf den bei der Gesamtlage der DB bekanntlich nicht verzichtet werden kann. Ein wertvoller Gewinn läge für die DB in der wesentlichen Tarif- und Abfertigungsvereinfachung, die die Zusammenfassung der genannten 6, bisher getrennten Tarifstellen mit sich bringen würden. Falls, wie oben angedeutet, bei den Rückfahrkarten nicht durchgehend für alle Entfernungen 25% Ermäßigung, sondern ab 650 km höhere Ermäßigungen gewährt würden, müßte der anteilige Differenzbetrag an Mindereinnahmen noch zusätzlich ausgeglichen werden.

3. Wenn man den Rückfahrkartentarif künftig mit höheren Ermäßigungen, vor allem in den unteren und mittleren Entfernungen versehen will, muß man zuvor auch

Klarheit darüber schaffen, wie weit bisher vollzahlende Reisende auf die neue Tarifstelle abwandern werden. Um hier Boden unter die Füße zu bekommen, hat die DB einen Test angestellt, denn auf wesentliche Teile der schon genannten 20 % der Einnahme aus Reisen der restlichen 6 % Vollzahler kann auch nicht ohne gleichzeitige Schaffung eines Ausgleiches verzichtet werden.

Der Test sieht folgendermaßen aus:

5 Bundesbahndirektionen (Hannover, Köln, Mainz, München, Stuttgart) haben in einer Juni=Woche 1958 je bei 4–5 Fahrkartenausgaben verschiedener Größe insgesamt 39 000 Reisenden, die eine Karte für einfache Fahrt verlangten, die Frage stellen lassen: „Warum nehmen Sie keine Rückfahrkarte?“

Die Antworten zeigten folgendes Bild:

1. Grund nicht ersichtlich	7,5 %
2. Ermäßigung für Rückfahrkarten war nicht bekannt	5,6 %
3. Reise ohne Rückfahrt	36,9 %
4. Zur Rückfahrt wurde ein anderes oder kein Beförderungsmittel benutzt	20,6 %
5. Geltungsdauer der Rückfahrkarte reichte nicht aus	20,5 %
6. Sonstige Gründe	8,9 %
	<hr/>
	100,0 %

Dieses Ergebnis kann als repräsentativ angesehen werden, denn die Teilergebnisse bei den beteiligten über 20 Dienststellen stimmten weitgehend überein. Die Fragen 1. und 6. hätte man eigentlich zusammenfassen können, denn in beiden Gruppen stecken auch verweigerte und unbrauchbare Antworten.

In der Gruppe 6. lösten z. B. 13,7 % Reisende keine Rückfahrkarte, weil der Tarif für Entfernungen von 1–4 und 8 km keine Ermäßigung gewährt. Diese Reisenden scheuen also offensichtlich die Vorfinanzierung mehr, als ihnen die vereinfachte Abfertigung für die Rückfahrt vorteilhaft erscheint.

Die Gesamtauswertung der erfragten Zahlen erscheint verhältnismäßig leicht: Nur von den Reisenden der Gruppen 1, 2 und 6 kann man sagen, daß sie bei einer wesentlich attraktiveren Ausgestaltung der Rückfahrkarte zu dieser von den Fahrkarten für einfache Fahrt her teilweise abwandern könnten. Man darf aber sicherlich annehmen, daß allenfalls eine Aufteilung 50 : 50 infrage kommt, so daß aus diesem Bereich, der insgesamt 22 % der bisherigen Geradeausfahrer umfaßt, 11 % abwanderungsgefährdet erscheinen. Die Reisenden der Gruppen 3, 4 und 5 mit zusammen 78 % werden aller Voraussicht nach bei der Fahrkarte für einfache Fahrt bleiben, weil sie typische Einbahn- oder Mußfahrer dieser Tarifstelle, jedenfalls im Verhältnis zur Rückfahrkarte, sind. Damit erscheint weitgehend geklärt, daß von dieser Seite her kein Hindernis besteht, den Rückfahrkartentarif fühlbar attraktiver zu gestalten.

Die Zuschläge

Das Zuschlagssystem der DB für den Binnenverkehr ist in den letzten Jahren wiederholt lebhaft diskutiert worden. Z. Z. hat sich dieser Bereich aber wieder weitgehend beruhigt. Tatsächlich erscheint es bei keinem wichtigeren Teilgebiet des Tarifes so wenig notwendig, wesentliche Änderungen anzustreben wie gerade bei den Zuschlägen.

1. Die radikale Vereinfachung des Zuschlagwesens im Jahre 1954 erscheint weitgehend gelungen. Sie ist damals von der DB mit erheblichen finanziellen Opfern erkauft

worden. Für die verursachten Mindereinnahmen von rund 29 Mio DM (das waren 42 % der bisherigen Einnahmen aus Zuschlägen) waren verantwortlich in der Hauptsache die Aufhebung der E-Zuschläge, die Umwandlung von – entgegen der ursprünglichen Planung – nur wenigen E-Zügen in D-Züge und die bewußt in Kauf genommene Abwanderung der Reisenden in der Entfernung bis 100 km aus D-Zügen in zuschlagfreie Züge (wegen Verdoppelung des bisherigen Zuschlages). Zweifellos ist durch den Wegfall des E-Zuschlages auch Verkehr zurück- und neugewonnen worden. Die Abfertigungsvereinfachung hat ebenfalls fühlbaren Gewinn gebracht. Diese Auswirkungen haben jedoch nur einen teilweisen Ausgleich des direkten Einnahmeausfalles herbeigeführt und lassen sich auch nicht zahlenmäßig erfassen.

Die inzwischen von verschiedenen Seiten vorgebrachten Wünsche gingen vor allem dahin, die Zuschläge wieder stärker nach den Entfernungen zu staffeln. Die wichtigsten Vorschläge lauteten dabei z. B.

a) D-Zuschlag	Zone I (1–100 km)	= 1,00 DM
	Zone II (über 100 km)	= 2,50 DM
b) D-Zuschlag	Zone I (1–100 km)	= 1,00 DM
	Zone II (101–200 km)	= 2,00 DM
	Zone III (über 200 km)	= 3,00 DM
c) F-Zuschlag	Zone I (1–200 km)	= 2,00 DM
	Zone II (über 200 km)	= 4,00 DM
d) F-Zuschlag	Ausgabe eines weiteren D-Zuschlages zu	3,00 DM.

Der DIHT hat sich mit besonderem Nachdruck für den Vorschlag zu b) eingesetzt, außerdem hat er zu d) empfohlen, den F-Zuschlag als Zuschlagskarte besonderen Mustern zu beseitigen.

Kernstück dieser Anträge ist die Einführung eines verbilligten D-Zuschlages für die Nahzone und damit die Aufgabe des Einheitszuschlages. Auf diese Weise sollte nach Ansicht des DIHT neben der allgemeinen Verbilligung des Nahverkehrs auch erreicht werden, die D-Züge in An- und Auslauf besser zu besetzen und dadurch den Verkehr abseits der großen Hauptstrecken auf der Schiene zu heben.

2. Für die DB ist, wenn man etwas ändern will, in jedem Falle nur eine Regelung diskutabel, die den bisherigen Einnahmestand bei den Zuschlägen voll erhält. Die D- und F-Zuschläge erbrachten einschließlich der Auslandskarten im Jahre 1957 rund 68 Mio DM und stellen damit einen beachtlichen Einnahmeposten dar. 1956 waren es ohne Auslandskarten bereits über 50 Mio DM. Im Großen und Ganzen werden die Zuschläge vom Publikum wegen der höherwertigen Leistung der schnellfahrenden Züge als berechtigt angesehen und deshalb willig bezahlt. Es ist auch keine sonstige Stelle im Tarifbereich erkennbar, bei der man bei einem Wegfall der Zuschläge ausgleichsweise die entsprechenden Mehreinnahmen hereinholen könnte.

Richtig ist andererseits, daß auf weite Sicht die Zuschläge noch mehr eingeschränkt oder überhaupt abgebaut werden sollten, weil im gewissen Umfang die zusätzlichen Kosten für den Zuschlag Reisende davon abhalten, mit dem Zuge zu fahren, mit dem sie am schnellsten und bequemsten ihr Ziel erreichen würden. Die Eisenbahnen müssen ihrerseits gerade aus wirtschaftlichen Gründen anstreben, die Reisenden mit möglichst wenigen Halten an ihr Ziel zu bringen. Kurz gesagt: Fernreisende sollten nicht durch preisliche Überlegungen in die zuschlagfreien Züge des Nah- und Bezirksverkehrs abgedrängt werden. Es läge daher nahe – abgesehen von gewissen Schutzzuschlägen für besonders gepflegte und kundendienstlich zu schützende Züge, z. B.

TEE — die Zuschläge zu beseitigen, sobald die Einnahmeentwicklung es einmal erlauben würde, auf den Ertrag aus den Zuschlägen zu verzichten. Dieser Fall liegt leider, wenn er überhaupt je eintreten sollte, in so weiter Ferne, daß er hier nicht weiter behandelt werden braucht. Sollte er eintreten, dann würde schon die Vereinfachung der Abfertigung es empfehlen, mit dem verzichtbaren Einnahmeanteil nicht etwa einen allgemeinen Tarifnachlaß zu geben, sondern in erster Linie auf Zuschläge zu verzichten.

In einer Zeit, in der die Beförderungsleistungen der Eisenbahn qualitätsmäßig noch sehr unterschiedlich sind, vor allem der dem Berufsverkehr dienende Wagenpark noch nicht voll modernisiert werden konnte, haben die Zuschläge zweifellos noch die wichtige Funktion, den Fernverkehr von einem allzu starken Eindringen des Berufsverkehrs zu schützen. Da der Berufsverkehr sich gerade in den nahen Entfernungen abwickelt, könnte nur mit größter Vorsicht an eine fühlbare Ermäßigung der Zuschläge in den nahen Entfernungen herangegangen werden.

Zum Ausgleich müßte auch in jedem Falle eine entsprechende Anhöhung der Zuschläge für mittlere und vor allem weitere Entfernungen eintreten. Das wiederum würde die derzeitige Wettbewerbslage im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern verschlechtern. Für den vollzahlenden Fernreisenden wird bekanntlich schon allein aus dem Gesichtspunkt des Mengenrabatts (fallende Staffel!) gerade auch vom DIHT eine fühlbare Ermäßigung gefordert. Dann kann man aber nicht ausgerechnet diesen Verkehr mit höheren Zuschlägen belasten wollen.

3. Wenn man wieder zu einer Staffelung der Zuschläge kommen würde, ergäbe das eine entsprechende Komplikation der Abfertigung. Der seit 1954 erzielte Rationalisierungserfolg würde in wesentlichen Teilen wieder aufgehoben. Es darf nicht vergessen werden, daß
 - a) der Wegfall des D-Zuschlages den Weg zu einer weitgehenden Vereinfachung bei Streckenzeitkarten unter Wegfall von 7 Zeitkartensorten (Mon, TeilMon, AMon je 2. und 3. Klasse E, SchülMon 3. Klasse D) und Herstellung des einheitlichen Spannungsverhältnisses 2. : 3. Klasse angebahnt hat;
 - b) weitere 7 Sorten von Zuschlagkarten entbehrlich wurden (2 Zuschlagkarten gegenüber früher je 4 E- und D-Zuschlägen und 1 F-Zuschlag);
 - c) wegen der Einsparung von Fahrkartensorten bei vielen Fahrkartenausgaben, deren Verkaufsschränke oder Schalterdrucker voll ausgelastet waren, fertiggedruckte Karten für weitere gangbare Verbindungen aufgelegt und damit die Zahl der zeitraubenden Blankierungen herabgedrückt werden konnten;
 - d) die Ausgabe von Zuschlägen am Fahrkartenschalter wie im Zuge außerordentlich vereinfacht und beschleunigt wurde, und zwar in erster Linie deshalb, weil der ausgebende Bedienstete die Tarifentfernung für die vom Reisenden im zuschlagpflichtigen Zug zurückzulegende Strecke nicht mehr festzustellen braucht. Dies erscheint besonders wichtig für den Verkauf von Zuschlagkarten im Zug, der bereits beträchtlichen Umfang angenommen hat; je flüssiger hier der Verkauf von Zuschlagkarten vor sich geht, desto mehr Reisende können bei der Fahrkartensprüfung erfaßt werden. Die Beschleunigung des Zuschlagkartenverkaufs im Zug trägt also unmittelbar zur vollständigen Erfassung aller erreichbaren Einnahmen bei.

Der Rationalisierungserfolg würde bei Staffelung des D-Zuschlags in 2 und erst recht in 3 Zonen größtenteils preisgegeben. Das gilt vor allem für die unter 4. her-

vorgehobene Vereinfachung und damit Beschleunigung des Verkaufs von Zuschlagkarten.

Die heutige Vereinfachung im Zuschlagwesen kommt vor allem auch dem Zugbegleitpersonal zugute. Dieses Personal wird mit den steigenden kundendienstlichen Anforderungen immer stärker belastet. Zu seiner Entlastung muß daher mit allen Kräften eher noch eine weitere Vereinfachung des derzeitigen Abfertigungsverfahrens angestrebt werden. Die Frage der Auflassung der Bahnsteigsperrungen wird immer wieder aufgeworfen und z. Z. wieder erneut auf hoher Ebene erörtert. Auf weite Sicht werden die Sperrungen fallen. Damit verlagert sich das bisherige Prüfgeschäft der Sperrbediensteten in den fahrenden Zug. Dann tritt ohnehin eine wesentliche Mehrbelastung des Zugbegleitpersonals auf. Es ist heute noch nicht zu übersehen, wie die Bundesbahn die dann notwendige Steigerung der Zahl und der Leistungsfähigkeit dieses Personals überhaupt schaffen wird.

Falls die DB auf eine weitgehende Staffelung bei den D- und F-Zuschlägen eingehen könnte, so müßte sie konsequenterweise auch wieder an die Einführung der E-Zuschläge denken. Finanziell gesehen wären die E-Zuschläge nicht uninteressant. Man könnte sie beim derzeitigen Verkehr je nach Staffelung auf eine Einnahme bis zu 23 Mio DM steigern. Den Reisenden wäre die Wiedereinführung der E-Zuschläge aber sicherlich nicht angenehm. Diese würde auch für die DB Verkehrsverlagerungen bringen, die teilweise zu erheblichen Änderungen des Zugangebotes führen müßten und auch in ihren wettbewerbsmäßigen Konsequenzen und finanziellen Auswirkungen noch gar nicht zu übersehen wären.

Unter diesen Umständen scheint es dringend geboten, von einer Rückverwandlung des einheitlichen D-Zuschlages in gestaffelte D-Zuschläge abzusehen, auch den einheitlichen F-Zuschlag zu belassen und auf die Wiedereinführung des E-Zuschlags zu verzichten. Im Gegenteil sollte angestrebt werden, im Bereich der Zuschläge tarifmäßig und damit auch abfertigungsmäßig möglichst eher noch weitere Vereinfachungen zu erzielen. Die Begrenzung für diese Bemühungen sollte nur bei den Notwendigkeiten der Bundesbahn liegen, den Einnahmestand im wesentlichen zu erhalten.

Einheitszeitkarten

Ursprünglich bestand die Absicht, die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs weitgehend zu vereinheitlichen und nach Möglichkeit — das wäre die sog. „große“ Lösung geworden — die Monatskarten, die Angestelltenmonatskarten, die Arbeitermonatskarten und die Schülermonatskarten einerseits zu einer Einheitsmonatskarte, die Teilmonatskarten, die Arbeiterwochenkarten, die Kurzarbeiterwochenkarten und die Schülerwochenkarten andererseits zu einer Einheitswochenkarte zusammenzulegen, und zwar unter vollem Wegfall des Antrags- und Bescheinigungszwanges.

Inzwischen sind die Kurzarbeiterwochenkarten mit Wirkung vom 1. 2. 1958 beseitigt worden, da eine echte Kurzarbeit praktisch nicht mehr vorhanden, die Benutzung dieser Karte demgemäß stark zurückgegangen war und im übrigen ein hoher Anteil der restlichen Benutzer die Karten tarifwidrig in Anspruch nahm (auf Grund von irrtümlicher Tarifauslegung, Gefälligkeitsbescheinigungen usw.). Die seit dem 1. 2. 1958 verstärkte preisliche Auseinanderentwicklung der Zeitkarten des Berufsverkehrs auf der einen und des Schülerverkehrs auf der anderen Seite hat zunächst die Zusammenfassung dieser

Gruppen auf absehbare Zeit aussichtslos werden lassen. Die Preise beider Gruppen lagen schon fühlbar auseinander. Nachdem die Zeitkarten des Berufsverkehrs um volle 50%, die Zeitkarten des Schülerverkehrs dagegen nur um 8,7% erhöht worden sind und außerdem die zusätzlich sehr hohe Geschwisterermäßigung erhalten geblieben ist und außerdem die zusätzlich sehr hohe Geschwisterermäßigung erhalten geblieben ist und zu Gesamtermäßigungen bis zu 96,1% führt, ist bis auf weiteres eine Zusammenlegung dieser Karten unter Mittelung der Preise nicht mehr zu erwarten. Das Problem der Einheitszeitkarten beschränkt sich daher praktisch auf die Frage, ob und in welcher Form

1. die Monatskarten mit den Arbeitermonatskarten und
2. die Teilmonatskarten mit den Arbeiterwochenkarten

zusammengefaßt werden können. Über die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer solchen Vereinheitlichung unter Schaffung von „Jedermann“-Zeitkarten besteht weitgehende Einigkeit. Besonders erstrebenswert erscheint es, den Antrags- und Bescheinigungszwang zu beseitigen, der sowohl den Reisenden als auch der Eisenbahn einen hohen Aufwand, viel Zeitverlust und Ärger bringt und im übrigen immer wieder zahlreiche Unregelmäßigkeiten beschert, u. a. mit falschen Bescheinigungen über Arbeitsverhältnisse, Einkommenshöhe und dgl. Die Hauptschwierigkeit liegt in der bisher nicht übereinstimmenden Behandlung der zusammenfassenden Karten durch das geltende Beförderungssteuerrecht.

Nach § 3 Absatz 1 Satz 1 des Beförderungssteuergesetzes vom 29. 6. 1926 waren von der Steuer befreit u. a. Personen im Arbeiterverkehr, soweit die Abfertigung in diesem Verkehr zu ermäßigten Preisen erfolgt. Durch RdF-Erlaß vom 2. 7. 1936 wurden diesen Personengruppen minderbezahlte Angestellte, Beamte sowie Anwärter gleichgestellt (als Gehaltsgrenze galt gemäß Erlaß vom 26. 1. 1948 eine monatliche Entschädigung bis zu 300 RM). Durch diese Beförderungssteuerfreiheit wiesen die ohnehin schon tarifbegünstigten Arbeiterwochen- und Monatskarten Fahrpreise auf, die merklich unter denen der übrigen Zeitkarten des Berufsverkehrs, nämlich der Angestelltenmonatskarten und der Teilmonatskarten lagen. Das neue Beförderungssteuergesetz vom 30. 6. 1955 (vgl. hierzu auch die Beförderungssteuerdurchführungsverordnung vom 8. 10. 1955) hat die Rechtslage grundsätzlich nicht verändert. Steuerfrei wurde inzwischen lediglich allgemein der Verkehr im Orts- und Nachbarortslinienverkehr. Völlig beförderungssteuerfrei sind die gleichen Zeitkarten des Berufsverkehrs wie früher.

Versuche der DB in den letzten Jahren, auch die Beförderungssteuerfreiheit für die noch steuerbelasteten Zeitkarten des Berufsverkehrs zu erreichen, führten bisher nicht zum Ziele. Auch die Bemühungen, die anteiligen Steuerbeträge wenigstens in Form einer Pauschale abzugelten, blieben erfolglos.

Inzwischen hat die Zeit in der Richtung der Schaffung von Einheitszeitkarten gewirkt. Vor allem hat die Tarifänderung vom Februar 1958 einen entscheidenden Beitrag gebracht. Danach erhalten jetzt Arbeitermonatskarten und Arbeiterwochenkarten alle Angestellten und Beamte, ferner Angestelltenanwärter, Beamtenanwärter, Lehrlinge und andere zur Berufsausbildung Beschäftigte, wenn ihr Roheinkommen aus nicht selbständiger Arbeit 1250 DM monatlich nicht übersteigt. Nachdem inzwischen auch Kinderzuschläge diesem anrechenbaren Einkommen nicht mehr zugeschlagen werden, ist der Berechtigtenkreis derart ausgeweitet, daß die allgemeine Monatskarte und die Teilmonatskarte nur noch von einer verhältnismäßig kleinen Zahl von Reisenden gelöst werden braucht.

Die Zahl der im Monat August 1958 gelösten Zeitkarten des Berufsverkehrs bestätigt, verglichen mit den Umsätzen des Monats August 1957, eindeutig diese Verlagerung zu den Arbeitermonats- und Arbeiterwochenkarten:

Zeit	beförderte Personen auf			
	Monatskarten	Arbeitermonatskarten	Teilmonatskarten	Arbeiterwochenkarten
August 1957	2 116 775	5 583 200	1 224 690	39 123 231
August 1958	603 200	13 989 400	447 852	26 768 464

Damit ist der Zeitpunkt herangerückt, die Monatskarte mit der Arbeitermonatskarte und die Teilmonatskarte mit der Arbeiterwochenkarte zu verschmelzen. Dem Vernehmen nach soll der Bundesminister der Finanzen inzwischen auch bereits der Schaffung von Einheitszeitkarten des Berufsverkehrs zugestimmt haben, soweit sie „zu ermäßigten Preisen“ ausgegeben werden. Wo die Preise für die künftigen Einheitsmonatskarten und Einheitswochenkarten danach liegen müssen, ist noch zu prüfen. Vom Standpunkt der Beförderungssteuer aus müßte eine Mittelung der Preise einerseits zwischen Monatskarte und Arbeitermonatskarte und andererseits zwischen Teilmonatskarte und Arbeiterwochenkarte genügen.

Praktisch kommt natürlich eine rein rechnerische Mittelung der bisherigen Preise nicht infrage, weil die bisherigen antragsgebundenen Zeitkarten quantitativ völlig überwiegen. Man müßte daher bei einer Mittelung der Preise an ein gewogenes Mittel, d. h. unter Berücksichtigung der bisherigen anteiligen Umsätze denken, so daß nur eine ganz geringfügige Anhöhung der Preise der Arbeitermonatskarten und der Arbeiterwochenkarten in Frage käme. Dieser Anhöhung stünde als Vorteil der Benutzer die Tatsache gegenüber, daß sie künftig vom lästigen Antrags- und Bescheinigungszwang befreit wären. Sollte in absehbarer Zeit auch eine geringe Erhöhung des Zeitkartenpreises nicht durchsetzbar sein, so sollte das die Schaffung der Einheitskarte nicht aufhalten, da die zu erwerbenden Abfertigungsvereinfachungen auch für die DB wertvoll und im Zuge der Rationalisierung überfällig sind.

Anlage 1

Flugpreise

(Darunter die vergleichbaren Eisenbahnfahrpreise 1. Kl. F=Zug Einzelfahrt
und Rückfahrt [Rfü] in Klammern)

von	nach	Einzel	Touristenklasse			F=Klasse		
			H+R	H+R in 8 Tagen	H+R Nacht= flug	Einzel	H+R	
Köln Bonn	Berlin	115,— (74,90)	183,—	— (149,80)	145,—	144,—	260,—	
	Frankfurt	50,— (33,—)	90,—	70,— (58,50)	—	62,—	112,—	
	Bremen	66,— (46,50)	119,—	82,— (79,50)	—	82,—	148,—	
	Hamburg	79,— (58,50)	143,—	103,— (99,—)	—	99,—	179,—	
	München	112,— (78,—)	202,—	156,— (126,—)	—	140,—	252,—	
	Stuttgart	90,— (52,50)	162,—	126,— (90,—)	—	112,—	202,—	
	Nürnberg	90,— (58,50)	162,—	126,— (99,—)	—	112,—	202,—	
	Brüssel	40,— (29,70)	72,—	— (52,—)	—	55,—	99,—	
	London	146,— (90,20)	263,—	— (168,30)	210,—	189,—	341,—	
	Paris	93,— (59,30)	168,—	— (109,90)	—	121,—	218,—	
	Wien	192,— (101,20)	346,—	— (169,—)	—	265,—	477,—	
	Düsseldorf	Frankfurt	50,— (36,—)	90,—	70,— (64,50)	—	62,—	112,—
		Stuttgart	40,— (30,—)	72,—	56,— (54,—)	—	50,—	90,—

Anlage 2

Tarifgefälle Schiene-Luft in Prozent

von	nach	km Schiene	Einzelfahrt		Hin- u. Rückf. Rfü : H+R		Bemer- kungen
			1. Kl. = F=Zug	Tou- rist	1. Kl. = F=Zug	Tour. bill. Mögl.	
Köln	Berlin	590	100	153	100	97	Nachtflug keine Rfü
Bonn	Frankfurt	222	100	151	100	118	H/R-8
"	Bremen	337	100	140	100	102	H/R-8
"	Hamburg	463	100	134	100	104	H/R-8
"	München	634	100	143	100	123	H/R-8
"	Stuttgart	397	100	170	100	140	H/R-8
"	Nürnberg	462	100	152	100	127	H/R-8
"	Brüssel	237	100	133	100	138	/
"	London	—	100	162	100	124	Nachtflug
"	Paris	517	100	156	100	152	/
"	Wien	979	100	190	100	204	/
Düsseldorf	Frankfurt	264	100	138	100	107	H/R-8
Frankfurt	Stuttgart	207	100	133	100	103	H/R-8

Die Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet seit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung

VON DIPL.-KFM. DR. HERBERT HOSSE, DÜSSELDORF

1. Unfälle und Unfallfolgen 1957

Im Jahre 1957 wurden im Bundesgebiet 633 500 (im Vorjahr 625 500) Unfälle gezählt, bei denen 353 300 (361 100) Verletzte und 12 400 (12 900) Getötete festgestellt wurden. Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich bei den Unfällen eine geringe Zunahme von 1 %, bei den Verletzten jedoch eine Abnahme von 2 % und bei den Getöteten sogar ein Rückgang von 4 %. Damit ist zum ersten Mal seit Kriegsende die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten wieder zurückgegangen. Die Zunahme der Unfälle ist die schwächste seit Kriegsende. Diese Entwicklung ist umso bemerkenswerter, weil der Bestand der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet von 1956 auf 1957 um 8 % gestiegen ist. Offensichtlich sind im Jahr 1957 Ereignisse im Straßenverkehr eingetreten, die die Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen günstig beeinflusst haben.

2. Das Jahr 1957 im Rahmen der längerfristigen Unfallentwicklung

Um die Entwicklung im Jahr 1957 beurteilen zu können, erscheint es zunächst notwendig, das Unfallgeschehen über mehrere Jahre daraufhin zu untersuchen, ob irgendwelche Tendenzen erkennbar sind.

a) Unfälle nach ihren Folgen

Eine Darstellung der Unfälle mit Personenschaden und mit nur Sachschaden zeigt deutlich, daß die schweren Unfälle nach ihrem starken Anstieg von 1952 auf 1953 seit 1954 schwächer ansteigen als die leichteren Unfälle mit nur Sachschaden. Seit 1955 überwiegt die Zahl der leichteren Unfälle. Die Unfallschwere hat also bei steigenden Unfallzahlen in den letzten Jahren abgenommen. Die nachstehende tabellarische Übersicht mag dies verdeutlichen.

Anteil der Unfallfolgen in % sämtlicher Unfälle¹⁾

Jahr	Unfälle	
	mit Personenschaden	mit nur Sachschaden
1950	51	49
1951	52	48
1952	50	50
1953	53	47

¹⁾ Angaben, soweit nicht anders vermerkt, aus den Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes „Straßenverkehrsunfälle“.

1954	51	49
1955	49	51
1956	46	54
1957	44	56

Von 1954 an wächst der Anteil der Unfälle mit nur Sachschaden ständig. Diese Entwicklung ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, deren einzelnes Gewicht nicht genau festgestellt werden kann. Ein wichtiger Faktor ist aber zweifellos der Bestand oder genauer die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes.

b) Kraftfahrzeugbestand und Unfallbeteiligung

Die Zahl der Unfälle und die Schwere ihrer Folgen werden in erster Linie beeinflusst von der Höhe und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes und seiner Fahrleistung. Über letztere liegen für das Bundesgebiet leider keine Angaben vor²⁾. Für die Darstellung des Zusammenhanges zwischen Kraftfahrzeugbestand und Unfällen, besonders in bezug auf die Entwicklung 1957, müssen wir uns mit den Bestands- und Unfallbeteiligungszahlen der Kraftfahrzeuge insgesamt, Krafträder und Pkw begnügen.

Der Bestand der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge (fahrberechtigte Kfz) hat in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen. Er stieg von knapp 2 Mill. im Jahre 1950 auf 5,4 Mill. 1957, also auf fast das Dreifache. Von dem Zeitabschnitt an, an dem die Verkehrsdichte ein bestimmtes Maß überschreitet, wird die Zahl der leichteren Unfälle, vornehmlich der Bagatellunfälle, stärker ansteigen als die Zahl der schweren Unfälle. Die Entwicklung der Unfallzahlen spricht dafür, daß dieser Zeitabschnitt seit einigen Jahren offenbar erreicht worden ist. Es dürfte aber sehr schwer sein, den genauen Zeitabschnitt des Wirksamwerdens und das exakte Gewicht dieses Unfallfaktors zu bestimmen, da auf die Entwicklung der Unfälle und ihrer Schwere auch noch andere Faktoren eingewirkt haben, wie z. B. stärkere Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer an den Verkehr, verstärkter Einsatz der Polizei bei der Verkehrsüberwachung, Anbringen von Verkehrssicherungsanlagen (Ampeln usw.), Verschiebungen in der Zusammensetzung des Kfz-Bestandes u. a. m. Von allen diesen Faktoren läßt sich jedoch nur der letztere, die Zusammensetzung des Kfz-Bestandes, statistisch kontinuierlich beobachten.

Die Gegenüberstellung von fahrberechtigten und unfallbeteiligten Kfz in der folgenden Tabelle zeigt in den Veränderungswerten zwar keine absolute Übereinstimmung der jährlichen Zunahmequoten, im Trend besteht aber doch eine ziemlich parallellaufende Abnahme. Die unterschiedliche Zunahme des Bestandes (+ 8 %) und der Unfallbeteiligung der Kfz (+ 1 %) von 1956 auf 1957 ist allerdings beachtlich.

Aus den Anteils- und Veränderungswerten des Kfz-Bestandes ist ersichtlich, daß im Laufe der letzten Jahre eine erhebliche Strukturverschiebung innerhalb des Kfz-Bestandes stattgefunden hat. Der Bestand an Krafträdern geht seit 1953, in dem er mit 49 % seinen größten Anteil erreichte, unaufhaltsam zurück. Die Beliebtheit der Roller hat diesen Rückgang nicht aufhalten, höchstens nur verlangsamten können. Seit 1956

²⁾ Erhebungen über die Fahrleistungen von Kfz sind bislang nur in NRW durchgeführt worden. Die Ergebnisse liegen aber leider nur bis 1956 vor. Vgl. auch: Statistische Rundschau NRW, Jg. 1956, Heft 5: „Die Unfallbeteiligung der Kfz. in NRW.“

Fahrberechtigte und unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge
im Bundesgebiet 1953 bis 1957

Jahr	insgesamt		Kraftfahrzeuge			
			darunter		Personenkraftwagen	
	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt
Anzahl in 1000						
1953	3 417	644	1 665	173	992	276
1954	4 103	722	1 972	184	1 259	332
1955	4 557	837	2 051	184	1 525	417
1956	5 053	931	2 041	175	1 909	515
1957	5 441	940	1 930	163	2 312	560
Zu- oder Abnahme gegen Vorjahr in %						
1954	+ 20	+ 12	+ 18	+ 6	+ 27	+ 20
1955	+ 11	+ 16	+ 4	+ 0	+ 21	+ 25
1956	+ 11	+ 11	— 0	— 4	+ 25	+ 24
1957	+ 8	+ 1	— 5	— 7	+ 21	+ 9
Anteil in %						
1953	100	100	49	27	29	43
1954	100	100	48	25	31	46
1955	100	100	45	22	33	50
1956	100	100	40	19	38	55
1957	100	100	35	17	42	60

nimmt der Bestand sogar ab. Die Bestandsentwicklung der Pkw dagegen ist von einem starken und stetigen Anstieg gekennzeichnet. Der Anteil stieg von 29% (1953) auf 42% (1957) und wird allem Anschein nach noch weiter zunehmen. Der Bestand an Lkw, der hier nicht dargestellt wurde, weil er vernachlässigt werden kann, geht bei stetiger geringer absoluter Zunahme anteilmäßig langsam zurück. Erwähnt werden muß noch die starke Zunahme des Mopedbestandes in den letzten Jahren; jedoch fehlen hier vorläufig noch nähere Angaben.

Die Übersicht läßt auch bei den beiden Kfz=Arten Zusammenhänge zwischen Bestand und Unfallbeteiligung erkennen. Zu- und Abnahmen der Krafradbestände werden von entsprechenden Bewegungen ihrer Unfallbeteiligung begleitet. Der ständigen Zunahme des Pkw=Bestandes entspricht auch ein stetiger Anstieg der Pkw=Unfallbeteiligung. Eine Abweichung von der gleichlaufenden Entwicklung ist neben 1954 noch 1957 bei den Pkw zwischen Bestandszunahme (+ 21%) und Anstieg der Unfallbeteiligung (+ 9%) zu beobachten. Hier haben wahrscheinlich externe Momente auf die Entwicklung der Unfälle eingewirkt.

c) Verunglückte nach ihrer Verkehrsbeteiligung

Es kann nun angenommen werden, daß diese Entwicklung des Kfz=Bestandes auch die Verkehrsleistungen dieser Fahrzeuge und damit auch die Zahl der verunglückten Personen beeinflusst haben. Die Übersicht über die Zahlen der getöteten Personen zeigt 1954–1956 nur relativ schwache Zunahmen, 1957 aber erstmalig ein Absinken um 4%. Bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern war die Entwicklung allerdings unterschiedlich. Die Getöteten auf Krafrädern nehmen von 1955 an stetig ab. Diese Entwicklung ist auf den sinkenden Bestand an Krafrädern zurückzuführen. Die Zahl der Getöteten auf Kraftwagen nahm dagegen ständig zu, 1957 allerdings etwas geringer (10%). Bei Rad- und Mopedfahrern sowie Fußgängern war nach ständigem Ansteigen 1957 zum ersten Male eine Abnahme zu verzeichnen. Bei den Verletzten ist die Entwicklung in der Tendenz ähnlich; die Rückgänge sind hier nicht so ausgeprägt wie bei den Getöteten.

Verunglückte Personen nach ihrer Verkehrsbeteiligung
im Bundesgebiet 1953–1957

Jahr	ins- gesamt	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen				als Fußgänger
		auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen	auf Fahrrädern und Mopeds		
				zu- sammen	darunter Mopeds	
a) Getötete Personen						
1953	11 030	3 950	1 680	1 900	—	3 240
1954	11 660	4 050	1 870	2 010	—	3 500
1955	12 340	3 970	2 210	2 340	900	3 610
1956	12 880	3 680	2 520	2 480	1 060	4 020
1957	12 420	3 490	2 780	2 360	1 070	3 650
b) Verletzte Personen (in 1000)						
1953	298,2	117,0	48,9	68,8	—	58,6
1954	317,0	122,8	56,2	71,7	—	61,5
1955	350,5	125,6	68,6	85,1	28,0	66,5
1956	361,1	116,5	80,5	89,7	37,3	70,1
1957	353,3	106,7	87,6	90,4	41,8	64,9

Ganz offensichtlich sind der schwächere Anstieg der verunglückten Personen 1954–1956 und ihr Rückgang 1957 von den Verschiebungen innerhalb der Struktur des Kfz=Bestandes beeinflusst worden. Die nachlassende Beliebtheit der Krafräder hat sich zweifellos günstig in der Entwicklung der Verunglücktenzahl ausgewirkt. Es ist aber nicht möglich, mit der Strukturverschiebung den starken Rückgang 1957, insbesondere der Fußgänger, und die auffällig schwache Zunahme der Verunglückten auf Kraftwagen 1957 zu erklären. Hier müssen andere Faktoren zusätzlich gewirkt haben.

3. Die Unfallentwicklung seit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung am 1. 9. 1957

Am 1. 9. 1957 wurde für den Straßenverkehr in geschlossener Ortslage eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/Std. eingeführt. Es gilt zu prüfen, ob zwischen Einführung dieser Maßnahme und dem starken Rückgang der Unfälle und seinen Folgen ein statistisch gesicherter Zusammenhang besteht, oder, mit anderen Worten, ob diese Maßnahme zur Senkung der Unfallziffern entscheidend beigetragen haben kann.

Zu- oder Abnahme der Unfälle und Verunglückten 1956 auf 1957 bzw. 1957 auf 1958 im Bundesgebiet in %

Monat	Unfälle	Getötete	Verletzte
1956 auf 1957			
Januar	+ 7	- 6	- 3
Februar	- 2	+ 77	+ 63
März	+ 24	+ 10	+ 27
April	+ 12	+ 19	+ 15
Mai	+ 5	+ 1	- 3
Juni	+ 5	+ 14	+ 7
Juli	+ 3	- 5	- 4
August	+ 4	- 6	- 3
September	- 12	- 34	- 27
Oktober	- 12	- 20	- 19
November	- 7	- 16	- 9
Dezember	- 1	- 20	- 13
1957 auf 1958			
Januar	+ 11	- 10	- 4
Februar	+ 20	- 20	- 5
März	+ 3	- 33	- 26
April	- 4	- 21	- 20

In der monatlichen Übersicht für die Jahre 1956/57 und 1957/58 ist im September 1957 deutlich ein Bruch in der Entwicklung der Unfälle und ihrer Folgen zu erkennen. Es ist bekannt, daß im September 1957 im Vergleich zum September 1956 ungewöhnlich schlechtes Wetter geherrscht hat, das die Unfallbeteiligung der Zweiräder und Fußgänger zweifellos herabgesetzt hat. Für den Rückgang im Oktober 1957 könnte die Grippewelle zum Teil verantwortlich gemacht werden. Man wird aber zugeben müssen, daß diese Faktoren auch in Verbindung mit der nachlassenden Verkehrsbeteiligung der Krafträder nicht ausreichen, um die ungewöhnlich starke Abnahme der Unfälle und ihrer Folgen im September 1957 und in den darauf folgenden Monaten zu erklären. Da dieser Rückgang zugleich mit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung begann, muß vielmehr angenommen werden, daß die günstige Entwicklung auch nachdrücklich von dieser Maßnahme beeinflußt worden ist. Hierfür sprechen einige wichtige Gründe.

a) Rückgang der Gefährlichkeit der Unfälle

Nimmt man zunächst an, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung von den meisten Fahrern eingehalten wird, so bedeutet dies gemäß der Formel $\frac{m_i}{2} \cdot v_i^2$ bei gleicher bewegter Masse (m_i) einen Rückgang der Summe der kinetischen Energien, die im Straßenverkehr zerstörend wirksam werden können, weil v_i quadratisch vorkommt und deshalb ein Rückgang der höheren Geschwindigkeiten sich verstärkt auswirkt. Bei einer Drosselung der höheren Geschwindigkeiten wäre zu erwarten, daß die Zahl der schweren Unfälle und ihrer Opfer stärker zurückgehen oder schwächer ansteigen würden als die der leichteren Unfälle. Da sich die bewegte Masse (m) als Maß des Kraftfahrzeugbestandes in der letzten Zeit eher erhöht als verringert hat, wäre es sogar möglich, daß die Zahl der leichteren Unfälle (infolge der steigenden Verkehrsdichte) zunehmen, die der schweren aber sinken würde.

Aus der monatlichen Unfallstatistik ist zu ersehen, daß die Zahl der Getöteten stärker zurückgegangen ist als die Zahl der Verletzten und die Zahl der Unfälle. Vergleicht man die Veränderungswerte für die Unfallfolgen von 1956/57 auf 1957/58 im Zeitraum September—März so zeigt sich ein deutliches Gefälle.

	Zu- oder Abnahme in %
Unfälle insgesamt	- 1,1
dabei Getötete	- 20,8
Schwerverletzte	- 18,0
Leichtverletzte	- 14,9
Unfälle mit nur Sachschaden über 200 DM	+ 7,4
Unfälle mit nur Sachschaden unter 200 DM	+ 11,4

Was theoretisch angenommen wurde, ist eingetreten: Je schwerer die Unfallfolgen, desto stärker der Rückgang. Für die sogenannten Bagatellunfälle ergibt sich sogar ein Anstieg von 12,4 %. Daraus darf gefolgert werden, daß die höheren Geschwindigkeiten durch die Geschwindigkeitsbeschränkung abgebaut wurden, die gesamte Verkehrsleistung aber sehr wahrscheinlich gestiegen ist.

b) Die Entwicklung der Unfälle und ihrer Folgen in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

Da die Geschwindigkeitsbeschränkung nur für geschlossene Ortslage festgesetzt worden ist, der Verkehr in nicht geschlossener Ortslage — außer für Omnibusse und Lkw — aber keinen Beschränkungen unterliegt, wäre zu erwarten, daß sich diese Maßnahme fast ausschließlich oder in überwiegenderem Maße in geschlossener Ortslage auswirken würde. Für einen Beweis dieser Annahme liegt an längerfristigem Material für das Bundesgebiet nur die Unfälle insgesamt getrennt nach Ortslage vor. In geschlossener Ortslage nahmen die Unfälle im Zeitraum September—März 1957/58 gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum 1956/57 um 4,1 % ab, in nicht geschlossener Ortslage dagegen um 9,8 % zu. Wenn man bedenkt, daß die Verkehrsdichte in geschlossener Ortslage in diesen Zeitabschnitten eher zu- als abgenommen haben dürfte, so ist in dieser Entwicklung durchaus ein Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung anzunehmen.

Für Nordrhein=Westfalen, wo sich diese Maßnahme, wie noch angezeigt werden soll, besonders nachhaltig ausgewirkt hat, sind auch Angaben über Getötete und Verletzte nach Ortslage getrennt bis zum April 1958 vorhanden. Sie gestatten einen Vergleich von acht Monaten seit Einführung dieser Maßnahme.

Zu- oder Abnahme der Unfälle und Unfallopfer in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage in NRW für den Zeitabschnitt von 1956/57 auf 1957/58

	September 1956—April 1957	September 1957—April 1958
	geschlossene Ortslage	nicht geschlossene Ortslage
Unfälle insgesamt	— 8,4	+ 11,1
dabei Getötete	— 39,3	+ 0,6
Schwerverletzte	— 28,9	— 4,0
Leichtverletzte	— 23,1	+ 3,0

Wie die Übersicht zeigt, ist die Abnahme der Unfälle und Unfallfolgen in geschlossener Ortslage ganz entschieden stärker gewesen als in nicht geschlossener Ortslage, ja in nicht geschlossener Ortslage ergeben sich sogar, abgesehen von den Schwerverletzten, Zu=nahmen. Auch hier ist bei geschlossener Ortslage zu beobachten, daß mit der Schwere der Unfälle auch der Grad der Abnahme wächst.

Die Unfallentwicklung in nicht geschlossener Ortslage ist demnach nur relativ wenig von der Geschwindigkeitsbegrenzung beeinflusst worden, die Entwicklung in geschlossener Ortslage dagegen ganz eindeutig. Die nicht ungünstige Entwicklung der Unfälle in nicht geschlossener Ortslage dürfte, abgesehen von der schlechten Witterung im September 1957, folgende Gründe haben:

1. Sehr wahrscheinlich sind die Kraftfahrer durch die Geschwindigkeitsbeschränkung und ihrer nachdrücklichen polizeilichen Überwachung auch außerhalb geschlossener Ortslage zu einem vorsichtigen Fahren veranlaßt worden. Dies braucht sich nicht unbedingt auf ein verringertes Fahrtempo auszuwirken, sondern kann sich auch allgemein auf eine vorsichtiger Fahrweise beziehen.
2. Der Kraftverkehr dürfte auch außerhalb geschlossener Ortslage nachgelassen haben.
3. Für Beginn und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften sind die gelben Ortstafeln maßgebend. Für die Kennzeichnung der Unfälle nach geschlossener oder nicht geschlossener Ortslage gilt aber der tatsächliche Bebauungszustand der Straße. Wenn auch vom Bundesverkehrsministerium empfohlen worden ist, die Standorte der gelben Ortsschilder der tatsächlichen Bebauung anzupassen, so ist doch anzunehmen, daß diese Anpassung nicht so schnell durchgeführt werden konnte. Es muß damit gerechnet werden, daß die Polizei analog der zuerst festgesetzten räumlichen Begrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkung dazu übergegangen ist, auch in der Unfallstatistik die Ortsschilder als Kriterium für die Kennzeichnung der Ortslage zu benutzen. Das würde bedeuten, daß die Straßenlänge und damit die Unfallhäufigkeit in nicht geschlossener Ortslage sich gegenüber

früher verringert hat. Das kann sich in einem Rückgang der Unfälle in nicht geschlossener Ortslage auswirken.

Die unterschiedliche Entwicklung in den beiden Ortslagen wird auch sehr deutlich, wenn man die Verhältniszahlen zur Unfallschwere (Getötete und Verletzte auf 1000 Unfälle) für die Zeitabschnitte Januar—August für 1956 und 1957 und September—April 1956/57 und 1957/58 heranzieht. Auch hier müssen wir uns vorerst mit den Angaben von Nordrhein=Westfalen begnügen.

Auf 1000 Unfälle entfielen in den Zeitabschnitten

	Januar bis August 1956	Januar bis August 1957	September bis April 1956/57	September bis April 1957/58
	in geschlossener Ortslage			
Getötete	16	16	18	12
Schwerverletzte	203	203	202	157
Leichtverletzte	356	352	333	280
	in nicht geschlossener Ortslage			
Getötete	44	44	44	39
Schwerverletzte	347	359	338	292
Leichtverletzte	355	381	364	337

In geschlossener Ortslage hat sich die Unfallschwere im Zeitabschnitt Januar—August von 1956 auf 1957 nicht verändert. In nicht geschlossener Ortslage ist sie bei den Verletzten leicht gestiegen. Im Zeitabschnitt September—April dagegen ist in geschlossener Ortslage die Unfallschwere von 1956/57 auf 1957/58 kräftig zurückgegangen. Dies Ergebnis ist umso beachtlicher, als damit gerechnet werden mußte, daß die Bagatellunfälle, die ja in den Unfällen enthalten sind, seit einiger Zeit nicht mehr so vollständig erfaßt werden. Eine solche Verminderung wirkt sich nämlich normalerweise auf eine Erhöhung dieser Relativzahlen aus. In nicht geschlossener Ortslage ist ebenfalls ein Absinken zu beobachten, aber bei weitem nicht so stark wie in geschlossener Ortslage. 1958 nehmen die Unfälle und Unfallfolgen gegenüber den entsprechenden Vorjahrsmonaten sogar beträchtlich zu.

Der Rückgang der Unfallschwere in geschlossener Ortslage ist graduell abgestuft: bei den Getöteten ist sie stärker gesunken als bei den Schwerverletzten und bei diesen stärker als bei den Leichtverletzten. Das entspricht durchaus der eingangs erwähnten theoretischen Erwartung. In nicht geschlossener Ortslage ist gleichfalls eine, allerdings wesentlich schwächere, Abnahme zu beobachten, deren mögliche Gründe bereits oben angedeutet wurden.

c) Getötete und Verletzte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Für die Beantwortung der Frage, ob und wie sich die Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewirkt hat, ist auch eine Prüfung der Unfallopfer nach Art ihrer Verkehrsteilnahme notwendig. Hierbei wird eine monatliche Betrachtungsweise zweckmäßig sein.

Bei den Getöteten auf *Kraftfahrzeugen* beginnt der Rückgang schon in früheren Monaten.

Das ist auf die sinkende Beliebtheit des Krafrades zurückzuführen. Ein stärkerer Abfall von September 1957 an ist aber nicht zu verkennen. Bei den Schwer- und Leichtverletzten auf Krafrädern ist die Entwicklung fast gleichartig. Es kann zwar nicht bestritten werden, daß der Rückgang der Zahl der verunglückten Krafradfahrer auch von der rückläufigen Entwicklung des Krafradbestandes, der schlechten Witterung im September und der Grippewelle im Oktober beeinflußt worden ist, aber diese Faktoren dürften kaum allein ausreichen, um den relativ stärkeren und ständigen Rückgang von September 1957 an zu begründen.

Zu- oder Abnahme der Verunglückten auf Krafrädern und Kraftwagen gegenüber dem entsprechenden Vorjahrsmonat in %

Monat	Verunglückte auf					
	Krafrädern			Kraftwagen		
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1957						
Januar	— 14	— 20	— 22	+ 7	+ 18	+ 21
Februar	+ 139	+ 305	+ 313	+ 42	+ 17	— 6
März	+ 13	+ 24	+ 23	— 2	+ 25	+ 32
April	+ 17	+ 15	+ 14	+ 51	+ 16	+ 24
Mai	— 6	— 12	— 18	+ 15	+ 16	+ 28
Juni	+ 33	+ 11	+ 7	+ 21	+ 18	+ 17
Juli	— 11	— 15	— 10	+ 25	+ 18	+ 20
August	— 11	— 10	— 10	+ 9	+ 6	± 0
September	— 35	— 41	— 41	— 2	+ 6	± 0
Oktober	— 19	— 21	— 23	— 13	— 17	— 15
November	+ 7	— 8	— 9	— 7	— 12	— 12
Dezember	— 32	— 19	— 23	+ 8	— 5	+ 1
1958						
Januar	— 16	— 22	— 15	+ 5	+ 3	+ 3
Februar	— 8	— 28	— 27	— 6	+ 12	+ 27

Bei den verunglückten Kraftwagenfahrern und -insassen ist die Situation eindeutiger: bis August 1957 stieg die Zahl der Getöteten und Verletzten stetig an. Im September setzt eine Abnahme ein, die, wenn auch mit Unterbrechungen, die folgenden Monate anhält. Dies ist umso bemerkenswerter, da es sich zu 80 % um Verunglückte in Personenkraftwagen handelt, deren Bestand und Verkehrsteilnahme gegenüber dem Vorjahr stark zugenommen haben und für die die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung ab 1. September 1957 gilt. Es darf mit Sicherheit gesagt werden, daß die Abnahme dieser Unfallopfer auf das Konto dieser Maßnahme und ihrer nachdrücklichen Überwachung durch die Verkehrspolizei kommt. Die Tatsache, daß gerade bei diesen Fahrzeugen, deren Verkehrsteilnahme von der Witterung und Saison unabhängiger ist als bei anderen Verkehrsteilnehmern, beweist, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung und ihre Überwachung wirksam gewesen sind.

Bei den verunglückten Rad- und Mopedfahrern sowie Fußgängern ist die Beurteilung

schon schwieriger. Dieser Kreis von Personen wird nur indirekt von der Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung betroffen, weil sie vorzugsweise das Opfer von Zusammenstößen mit Fahrzeugen sind, für die die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder eingeführt worden ist. Wenn diese Maßnahme wirksam gewesen ist, dann müßte sie sich auch günstig für diesen Kreis von Verunglückten auswirken, besonders für Fußgänger, weil hier die Interdependenz zwischen Kraftfahrzeugverkehr und verunglückten Fußgängern nahezu vollständig ist.

Der Rückgang der getöteten Mopedfahrer beginnt sich schon im Sommer abzuzeichnen; die Zahl der Verletzten geht erst von September an zurück, nimmt aber nach einigen Monaten wieder zu. Es hat den Anschein, als ob sich diese Maßnahme auch indirekt nicht sehr stark ausgewirkt hat. Das ist aber nicht ganz zutreffend, weil auch hier wie bei den Kraftwagenfahrern eine relativ starke Zunahme der Mopedfahrer berücksichtigt werden muß.

Zu- oder Abnahme der verunglückten Moped- und Radfahrer gegenüber dem entsprechenden Vorjahrsmonat in %

Monat	Verunglückte auf					
	Mopeds			Fahrrädern		
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1957						
Januar	— 7	+ 14	+ 4	— 25	— 8	— 14
Februar	+ 375	+ 246	+ 254	+ 111	+ 75	+ 95
März	+ 9	+ 60	+ 47	+ 11	+ 29	+ 24
April	+ 30	+ 34	+ 29	+ 1	+ 13	+ 9
Mai	+ 26	+ 15	+ 14	+ 4	— 4	— 11
Juni	+ 19	+ 20	+ 17	— 15	+ 6	— 5
Juli	— 21	+ 5	+ 2	— 9	— 10	— 8
August	— 6	+ 11	+ 1	— 19	— 9	— 8
September	± 0	— 17	— 18	— 21	— 33	— 29
Oktober	— 20	+ 2	± 0	— 13	— 26	— 22
November	— 20	+ 20	+ 7	— 31	— 18	— 7
Dezember	— 5	± 0	— 9	— 5	— 20	— 18
1958						
Januar	— 6	— 7	— 4	— 4	— 14	— 6
Februar	— 7	— 7	— 5	— 30	— 14	— 14

Bei den Radfahrern setzt schon im Juni eine deutliche Abnahme ein, die sich von September verstärkt. Hier kann kein Zweifel bestehen, daß diese Maßnahme positiv gewesen ist.

Zu- oder Abnahme der verunglückten Fußgänger
gegenüber dem entsprechenden Vorjahrsmonat in %

Monat	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1957			
Januar	— 6	— 12	— 14
Februar	+ 62	+ 58	+ 47
März	+ 15	+ 25	+ 20
April	+ 11	+ 6	+ 4
Mai	— 1	— 6	— 6
Juni	— 1	— 2	— 4
Juli	— 6	— 15	— 9
August	— 3	— 4	— 9
September	— 33	— 30	— 25
Oktober	— 27	— 24	— 25
November	— 24	— 18	— 11
Dezember	— 34	— 22	— 22
1958			
Januar	— 15	— 3	+ 2
Februar	— 31	— 15	— 6

Bei den getöteten und verletzten *Fußgängern* sind zwar schon von Mai 1957 an geringe Abnahmen gegenüber den entsprechenden Vorjahrsmonaten festzustellen, von September an aber sinkt ihre Zahl erheblich stärker. Der zeitliche Zusammenhang mit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist offensichtlich.

Eine Zusammenstellung der Veränderungswerte für die Zeitabschnitte Januar–August und September–Februar von 1956 auf 1957 bzw. 1956/57 auf 1957/58 für Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme zeigt deutlich, daß sich die Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer günstig ausgewirkt hat.

Zu- oder Abnahme der Verunglückten nach Art ihrer Verkehrsteilnahme
in den vergleichbaren Zeitabschnitten Januar–August 1956 auf 1957 und
September–Februar 1956/57 auf 1957/58 in %

Ver- unglückte	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Januar– August	Sept.– Februar	Januar– August	Sept.– Februar	Januar– August	Sept.– Februar
auf						
Krafttrad	+ 4,2	— 20,2	+ 1,1	— 25,8	+ 0,1	— 26,6
Kraftwagen	+ 19,0	— 2,6	+ 17,6	— 2,9	+ 18,1	— 0,3
Moped	+ 11,9	— 11,3	+ 26,0	— 1,9	+ 19,2	— 5,4
Fahrrad	— 4,0	— 18,1	+ 2,6	— 22,9	— 0,8	— 18,5
als Fußg.	+ 6,2	— 27,6	+ 2,7	— 19,9	+ 0,4	— 16,2
Zusammen	+ 7,3	— 18,8	+ 7,5	— 16,0	+ 5,7	— 13,8

Bei den Krafttrad- und Radfahrern ist sie zweifellos von der Abnahme ihrer Verkehrsbeteiligung überlagert, der Rückgang ist daher ungewöhnlich stark, besonders bei den Verletzten. Auch bei den Fußgängern geht die Unfallbeteiligung schon vorher zurück bzw. nimmt nur schwach zu. Es ist möglich, daß die zunehmende Sicherung des Verkehrsweges (Verampelung, Fußgängerüberwege) auch für die Fußgänger günstig ist. Der Rückgang der getöteten Fußgänger ist ungewöhnlich stark, auch die Abnahme der verletzten Fußgänger liegt noch über dem Durchschnitt. Da kaum anzunehmen ist, daß das Verhalten der Fußgänger im Straßenverkehr sich von September an schlagartig verändert haben dürfte, ist die günstige Entwicklung in erster Linie auf eine veränderte Fahrweise der Kraftfahrer seit September 1957 zurückzuführen. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Ursache für die Fußgängerunfälle beim Kraftfahrer oder beim Fußgänger liegt.

Eine Aufgliederung der Unfälle mit getöteten Fußgängern nach beteiligten Verkehrsteilnehmern, die wir der nordrhein-westfälischen Unfallstatistik entnehmen, zeigt, daß der Kraftwagen der häufigste Unfallpartner ist. Bei 1 489 Unfällen mit getöteten Fußgängern im Jahre 1956 waren in NRW beteiligt:

777 Personenkraftwagen	= 50 0/0
267 Lastkraftwagen	= 17 0/0
62 sonstige Kraftwagen	= 4 0/0
zusammen 1 106 Kraftwagen	= 71 0/0
ferner	
294 Kraftträder einschl. Roller	= 19 0/0
63 Rad- und Mopedfahrer	= 4 0/0
99 sonst. Verkehrsteilnehmer	= 6 0/0

Es kann daher angenommen werden, daß eine veränderte Fahrweise der Kraftwagenfahrer die Zahl zumindest der schweren Zusammenstöße zwischen Kraftwagen und Fußgänger verringert hat und daß auch der Rückgang der verunglückten Fußgänger hauptsächlich der veränderten Fahrweise der Kraftwagenfahrer zu verdanken ist.

In den relativ geringeren Abnahmen der verunglückten Kraftwagen und Mopedfahrer drückt sich die starke Zunahme der Verkehrs- und Unfallbeteiligung aus. Dies wird durch den relativ starken Anstieg der Verunglückten im Zeitabschnitt Januar–August 1956 auf 1957 bestätigt. Da die Verkehrsbeteiligung dieser Fahrzeuge auch weiterhin anstieg, konnte sich die Geschwindigkeitsbegrenzung nur durch einen schwächeren Rückgang auswirken. Aber im Vergleich zu den starken Zunahmen im Zeitabschnitt Januar–August von 1956 auf 1957 heben sich diese – wenn auch schwächeren – Rückgänge doch deutlich ab.

Die Untersuchung wäre aufschlußreicher, wenn die Zahlen der Verunglückten nach Art ihrer Verkehrsteilnahme auch nach Ortslage zur Verfügung ständen. Leider liegt hier nur vergleichbares Material aus Nordrhein-Westfalen vor, das aber in etwa auch für das Bundesgebiet aussagefähig sein dürfte.

Zu- oder Abnahme der Getöteten nach Art ihrer Verkehrsteilnahme getrennt nach Ortslage in Nordrhein=Westfalen in den Zeitabschnitten Januar=August und September=Dezember von 1956 auf 1957 in %

Getötete	Geschlossene Ortslage		Nicht geschlossene Ortslage	
	Jan.—Aug.	Sept.—Dez.	Jan.—Aug.	Sept.—Dez.
auf				
Kraftrad	— 4	— 36	± 0	— 8
Kraftwagen	+ 34	— 49	+ 25	— 7
Moped/Fahrrad	— 4	— 37	— 1	+ 19
als Fußgänger	+ 10	— 43	+ 4	— 12

Die unterschiedlichen Abnahmen in den beiden Ortslagen sind deutlich, besonders bei den Kraftwagenfahrern und Fußgängern, die im Zeitabschnitt Januar=August noch kräftige Zunahmen aufweisen.

d) Die Entwicklung in den einzelnen Bundesländern

Wir haben bei der Analyse der Unfallentwicklung verschiedentlich auf die Angaben von Nordrhein=Westfalen zurückgreifen müssen. Wie festgestellt wurde, ist die Unfallentwicklung dort sehr eindeutig zugunsten der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung verlaufen. Es dürfte interessieren, wie sich die Unfälle und Unfallfolgen in den einzelnen Bundesländern entwickelt haben.

Aus der Übersicht ist zu ersehen, daß die Entwicklung der Unfallfolgen (Getötete und Verletzte) in den Bundesländern in der Tendenz zwar einheitlich, in der Höhe aber unterschiedlich verlaufen ist. Im Zeitraum Januar=August sind von 1956 auf 1957 in allen Ländern sowohl die Unfälle als auch die Verunglückten (ausgenommen Getötete in Bremen) angestiegen; im Zeitraum September=April haben die Getöteten überall deutlich abgenommen. Bei den Unfällen waren neben Rückgängen auch Anstiege zu beobachten.

Zu- oder Abnahme der Unfälle und Verunglückten in den einzelnen Bundesländern in den Zeitabschnitten Januar=August 1956 auf 1957 und September=April 1956/57 auf 1957/58 in %

Bundesland	Unfälle		Getötete		Verletzte	
	Januar=August	Sept.=April	Januar=August	Sept.=April	Januar=August	Sept.=April
Schlesw.=H.	+ 20	+ 9	+ 11	— 23	+ 9	— 10
Hamburg	+ 14	— 1	+ 21	— 35	+ 18	— 21
Nieders.	+ 1	— 5	+ 18	— 19	+ 4	— 18
Bremen	+ 19	+ 8	— 3	— 51	+ 13	— 15
Nordrh.=W.	+ 9	— 5	+ 7	— 26	+ 10	— 20

Rheinl.=Pf.	+ 5	+ 2	+ 5	— 12	+ 3	— 11
Hessen	+ 12	— 4	+ 4	— 10	+ 5	— 15
Bayern	+ 2	+ 2	+ 1	— 16	+ 2	— 14
Baden=W.	+ 6	+ 2	+ 9	— 21	+ 6	— 15
Bundesgeb.	+ 7	— 1	+ 8	— 21	+ 6	— 17

Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Ländern — wenn auch unterschiedlich — wirksam gewesen ist. Der unterschiedliche Erfolg in den einzelnen Ländern beruht darauf, daß in den Ländern die Faktoren, die den Verkehrsablauf beeinflussen, in differenzierter Weise wirksam sind, so z. B. Besiedlungs- und Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, polizeiliche Überwachung des Verkehrs und der Maßnahme, u. a. m. Es leuchtet ein, daß in Ländern mit einer großen Besiedlungsdichte der Anteil der geschlossenen Ortslage größer ist als in Ländern mit geringer Besiedlungsdichte. So entfallen z. B. rd. 38% des gesamten großstädtischen Areals im Bundesgebiet allein auf Nordrhein=Westfalen. Daher haben die Stadtstaaten und Nordrhein=Westfalen eine relativ günstigere Entwicklung der Unfälle und Unfallfolgen seit Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung aufzuweisen. Es ist natürlich auch möglich, daß die Überwachung des Straßenverkehrs und dieser Maßnahme in den einzelnen Ländern unterschiedlich durchgeführt wird. Bekannt ist beispielsweise, daß die Befolgung dieser Maßnahme in Nordrhein=Westfalen von der Polizei besonders nachdrücklich überwacht worden ist.

4. Zusammenfassung

Nach den Ergebnissen von vier bzw. acht Monaten seit Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung können keine Zweifel mehr daran bestehen, daß diese Maßnahme und ihre nachdrückliche Überwachung zu einem Rückgang der Unfallfolgen und damit der Unfallschwere geführt haben. Es muß aber zugegeben werden, daß auch andere Faktoren den Rückgang beeinflusst haben können. So müßte beispielsweise noch geprüft werden, welchen Einfluß die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den fahrdynamischen Ablauf des Straßenverkehrs gehabt hat. Es wäre denkbar, daß diese Maßnahme zu einer homogenen Geschwindigkeit auf der Straße führt, d. h., daß die Kraftfahrzeuge, die i. S. der Geschwindigkeitsbegrenzung bisher „zu langsam“ fuhren, jetzt schneller fahren, die Begrenzung nach oben also ausnutzen und die Kraftfahrzeuge, die bisher sehr viel mehr als 50 km/Std. fuhren, nun langsamer fahren. Das Geschwindigkeitsspektrum würde dann schmaler werden, die Gruppierung um eine bestimmte Geschwindigkeit größer. Das könnte zur Folge haben, daß die Zahl der Überholvorgänge auf der Straße sich verringern und die Zahl der Überholunfälle zurückgehen würde. Da Überholunfälle erfahrungsgemäß zu den schwereren Unfällen gehören, würde dies auch die Unfallschwere günstig beeinflussen.

In diesem relativ kurzen Beobachtungszeitraum ist es noch nicht möglich, das Gewicht der Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung und ihrer Überwachung sowie der anderen Faktoren wie fahrdynamische Einflüsse, Rückgang des Kraftradbestandes, Gewöhnung an den Verkehr, steigende Verkehrsdichte und anomale Witterungsverhältnisse genauer abzugrenzen. Es ist sehr fraglich, ob dies überhaupt möglich ist. Das Gewicht solcher wichtiger Faktoren wie fahrdynamische Einflüsse, Gewöhnung an den Verkehr und anomale Witterungsverhältnisse wird sich kaum genau quantifizieren lassen. Daß

jedoch der Geschwindigkeitsbegrenzung und ihrer Überwachung der größte Anteil an der seit September 1957 günstiger verlaufenden Entwicklung im Straßenverkehr zuzuschreiben ist, dürfte unbestritten sein.

Es wird häufig die Frage gestellt, wie die Unfallentwicklung ohne Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung verlaufen wäre, oder konkreter ausgedrückt, wieviel Menschenleben durch diese Maßnahme erhalten geblieben sind. Diese Frage ist sicherlich nicht unberechtigt, aber schwer zu beantworten, weil die Wirksamkeit der vielfältigen Unfallfaktoren nicht genau abgegrenzt werden kann.

Wenn trotzdem versucht werden soll, festzustellen, wieviel Menschenleben durch diese Maßnahme dem Verkehrstod entrissen worden sind, so kann das hier nur in Form einer groben Schätzung erfolgen. Hierbei muß die Art der Verkehrsbeteiligung berücksichtigt werden. Beim Kraffradfahrer wird man vorsichtigerweise keinen besonderen zahlenmäßigen Erfolg ansetzen, weil fallende Verkehrsbeteiligung, schlechte Witterung im September und Grippewelle im Oktober schon einen sehr starken Rückgang des Kraffradverkehrs verursacht haben. Die Getöteten auf Kraftwagen nahmen im Zeitabschnitt Januar–August von 1956 auf 1957 um 19 % zu. Für das Jahr 1957 darf man ohne Berücksichtigung der Geschwindigkeitsbegrenzung einen Anstieg von ca. 13 % erwarten. Dieser Prozentsatz dürfte auch unter Berücksichtigung einer 8–10 prozentigen Zunahme des Kraftwagenbestandes von 1956 auf 1957 nicht zu hoch angesetzt sein. Dann ergibt sich folgende Rechnung:

Getötete auf Kraftwagen 1956	2 520
+ 13 % Zunahme auf 1957 rd.	330
geschätzte Zahl für 1957	2 850
tatsächliche Zahl für 1957	2 780
Differenz	70

Bei den getöteten Kraftwagenfahrern käme allein im Jahre 1957 ein Gewinn von rd. 70 Menschenleben auf das Konto der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Für getötete Mopedfahrer, deren Zahl im Vergleichszeitraum Januar–August 1956 auf 1957 um 11,9 % zunahm, kann mit einem Anstieg von 10 % von 1 060 (1956) gerechnet werden, wenn man die Geschwindigkeitsbegrenzung unberücksichtigt läßt. Das ergäbe dann gegenüber der tatsächlichen Zahl von 1 080 getöteten Mopedfahrern im Jahre 1957 einen Differenzbetrag zugunsten der Maßnahme von rd. 90 Getöteten. Bei Radfahrern nahm die Zahl der Getöteten im Vergleichszeitraum Januar–August um 4 % ab. Setzt man für 1957 einen Rückgang von 5 % (von 1 420 getöteten Radfahrern 1956) an, so ergibt das gegenüber der tatsächlichen Zahl von 1 290 getöteten Radfahrern 1957 eine Differenz von 60 Getöteten.

Wesentlich größer ist der Gewinn bei den Fußgängern. Die Zahl der getöteten Fußgänger stieg von 1956 auf 1957 im Vergleichszeitraum um 6,2 %. Eine Zunahme von 5 % von 1956 auf 1957 im Jahre erscheint angemessen. Das ergibt folgende Berechnung:

Getötete Fußgänger 1956	4 020
+ 5 % Zunahme auf 1957	200
geschätzte Zahl für 1957	4 220
tatsächliche Zahl für 1957	3 640
Differenz	580

Die Fußgänger haben demnach am eindruckvollsten von der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung profitiert. Alle vier Positionen zusammen ergeben einen

Gewinn von 800 Personen, die als Mindestzahl angesetzt werden kann. Das heißt m. a. W., daß nach vorsichtiger Schätzung damit gerechnet werden kann, daß durch die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung im Bundesgebiet allein in den letzten vier Monaten des Jahre 1957 sehr wahrscheinlich mindestens 800 Menschenleben dem Verkehrstod auf der Straße entrissen worden sind. Das ist ein Erfolg, der die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung und ihre nachdrückliche Überwachung rechtfertigt.

Buchbesprechungen

Bönisch, W., Der gut organisierte Speditionsbetrieb — Mit besonderer Würdigung des Speditions-Rechnungswesens und der Rationalisierung des Innenbetriebes, Heft 12 der Verkehrswissenschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg 1958, Deutscher Verkehrs-Verlag G.m.b.H., 412 Seiten mit 12 Abb. im Anhang und 4 Anlagen, Preis DM 16,80.

Fachliteratur über betriebswirtschaftliche Probleme des Speditions-gewerbes ist nur in geringem Umfang vorhanden. Derartige Untersuchungen, insbesondere Fragen des Rechnungswesens und der innerbetrieblichen Rationalisierungsmöglichkeiten, rücken aber auch bei Nicht-Industriebetrieben mehr und mehr in den Vordergrund des Interesses. Für den Bereich der Speditionsbetriebe ist diese Arbeit von Dipl.-Kfm. W. Bönisch als ein grundlegendes Werk dieser Art anzusprechen. Bönisch begnügt sich nicht damit, bekannte Themen unter vielleicht neuen Gesichtspunkten neu aufzurollen, sondern er wagt sich in großen Teilen seines Buches auf Neuland vor.

Er gliedert sein Werk in drei große Abschnitte. Im ersten versucht er, in kurzen Zügen einen Überblick über das vielschichtige und weit verzweigte Gebiet des Speditionswesens zu geben. Die beiden anderen Abschnitte bilden den Kern seiner Untersuchungen und sind — in dieser Form wohl zum ersten Mal — einer ausführlichen Beschreibung des Speditions-Rechnungswesens und der inner- und überbetrieblichen Rationalisierungsmöglichkeiten gewidmet. Besonders auf dem Gebiet der Kostenrechnung versucht der Verfasser die

Praxis anzuregen, diesem wichtigen Zweig des Rechnungswesens größere Aufmerksamkeit zu schenken. Er gibt Hinweise für die Gestaltung eines Betriebsabrechnungsbogens im Speditions-gewerbe und fügt seine Entwürfe als Muster in den Anlagen bei. Bönisch zeigt dem Praktiker, wie sein Unternehmen eingerichtet sein muß, um als „gut organisierter Speditionsbetrieb“ zu gelten. Seine Arbeit ist mit wissenschaftlicher Gründlichkeit, aber stets mit der Ausrichtung auf die Praxis, verfaßt.

Von Seiten des Speditions-gewerbes dürfte dem Buch ein breites Interesse gesichert sein. Aber auch den Berufsschulen und allen denen, die sich mit Fragen des Speditionsbetriebes zu befassen haben, wird es als eine wesentliche Bereicherung der nicht gerade sehr reichlich vorhandenen Spezialliteratur von großem Nutzen sein.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Raum und Verkehr II, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, herausgegeben von Kurt Brüning, Band VII, Bremen-Horn 1957, Walter Dorn Verlag, 111 Seiten und Anhang, DM 16,—.

Im Jahre 1956 erschien der erste Band dieser Reihe. Der jetzt vorliegende zweite Band wendet sich dem Thema „Raum und Verkehr“ zu und weist damit wieder auf die Interdependenz zwischen Raum und Verkehr hin, um einerseits die Abhängigkeit des Verkehrs vom Raum deutlich werden zu lassen,

andererseits die Wirkungen, die der Verkehr auf den Raum ausübt, einer Klärung zuzuführen.

Die in diesem Band zusammengestellten Aufsätze, die die Verlagerung von Güterverkehrsströmen zum Thema haben, bieten einen geeigneten Weg, mit Hilfe verkehrswirtschaftlicher Untersuchungen einen Beitrag zu den schwierig zu lösenden Aufgaben der Raumordnung zu leisten.

Vorangestellt ist ein Aufsatz von W. Linden, der grundsätzliche Gedanken zu vorliegendem Thema enthält. Der Verfasser bemerkt mit Recht, daß erst die Verkehrsstatistik die Bedeutung der Verkehrsbeziehungen und die Intensität der Verflechtungen erkennen läßt. Zunächst geht es darum, die bestehenden Verkehrsströme, deren Ursprung im allgemeinen in den Bodenschätzen sowie in den Konzentrationen der Wirtschaft zu sehen sind, aufzuzeigen. Dabei erstreckt sich das Interesse nicht nur auf die „Bänder“ selbst, sondern ebensowohl auf die einzelnen „Bündel“, die letztlich den großen Güterstrom ausmachen, sowie auf die Auffächerungen.

Tiefere Aufschlüsse als die statische Darstellung der Verkehrsströme bietet dagegen die Untersuchung der Verlagerungen von Verkehrsströmen der einzelnen Güterarten. Diese Verlagerungen können in zweifacher Hinsicht vor sich gehen: 1. eine räumliche Verlagerung oder Ablenkung des Verkehrsstromes; 2. eine Verlagerung von einem Verkehrsmittel auf ein anderes, die eine räumliche Verlagerung nicht unbedingt einschließt. Nach einem kurzen historischen Rückblick, der als Beispiele einige große Verkehrsströme des Weltverkehrs zum Gegenstand hat, geht Linden auf die Gründe für die Verkehrsstromverlagerungen ein.

Neben dem allgemeinen technischen Fortschritt werden als Gründe angesehen: die Entdeckung neuer Bodenschätze, Wandlungen des Verbrauches (z. B. Kohle — Heizöl), Entwicklung neuer Produktionsverfahren, Erfindung und Verwendung neuer Stoffe. Es werden aber auch politische Umwälzungen und Änderungen der Wirtschaftsordnung (vgl. die sowjet. Besatzungszone) als weitere Gründe genannt.

Eindrucksvolle Beispiele für die Abwanderung auf andere Verkehrsmittel bieten der Aus-

und Neubau von Wasserstraßen und Häfen. Eine Veränderung der Quantität der Verkehrsströme kann durch Standortsverschiebungen oder durch Wechsel der Bezugsquellen hervorgerufen werden.

Insgesamt gesehen sind die Gründe für die Verlagerung von Verkehrsströmen so mannigfaltig, daß es kaum möglich sein wird, sie in ein festes Schema zu pressen.

Nicht zuletzt hat das Aufkommen des Kraftwagens bestehende Verkehrsströme an sich gezogen und neue Verkehrsströme entstehen lassen. Im Gegensatz zum Verf. glaubt der Rezensent, daß der Lastkraftwagen nicht nur „alte Verkehrsströme in die Breite gezogen“ (Flächenverkehr), sondern selbst neue Verkehrsströme geschaffen hat, wenn sie auch in ihrer Stärke den großen Verkehrsströmen nicht gleichkommen.

Es ist zu begrüßen, daß sich der Verf. in einem besonderen Abschnitt dem Edelenenergie-transport zuwendet. Hinsichtlich des Öltransportes bietet die Gegenwart ein besonders gutes Beispiel, sowohl für die Verlagerung von Verkehrsströmen auf ein anderes „Verkehrsmittel“ als auch für die Entstehung neuer — nicht zu unterschätzender — Verkehrsströme.

R. Arntzen legt in seinem Aufsatz „Struktur und Entwicklung der Erzverkehrsströme unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebietes“ zunächst die Bestimmungsgründe für die Erzverkehrsströme dar. Die für das Beförderungsgut charakteristische Tatsache, daß der Transportweg des Erzes von der Förderung bis zum Einschmelzen genau verfolgt werden kann, macht eine besonders aufschlußreiche Darstellung möglich. Der Verf. setzt sich eingehend mit der historischen Entwicklung auseinander, um sich anschließend den heutigen Problemen beim Erztransport zuzuwenden.

Dabei ist hervorzuheben, daß die Struktur der Inlandverkehrsströme heute im wesentlichen dasselbe Bild aufweist wie vor dem Kriege. (Hauptlieferant ist der mitteldeutsche Raum, vor allem das Salzgittergebiet.) Die überwiegende Bezugsmenge wird per Bahn befördert, während auf die Binnenschifffahrt nur ein relativ geringer Teil entfällt. Der Verf. weist mit Recht darauf hin, daß allein die günstigen Eisenbahntarife ein

Wachsen des Binnenschiffsverkehrs verhindern.

Dagegen hat sich beim Auslandserz eine Verschiebung ergeben, die sowohl die Zusammensetzung nach Herkunftsländern als auch die Binnenschiffsströme betrifft. Auch die Aufteilung des Auslandserzes auf die Seehäfen war in der Nachkriegszeit erneut einem Wandel unterworfen (Rückgang des Erzumschlages in Rotterdam und Zunahme in den deutschen Häfen!).

In seiner Untersuchung über „die Transportwege der Ruhrkohle“ hebt K.-O. Hördemann nach einem kurzen historischen Abriss die Abhängigkeit der Transportwege von der Marktlage hervor und weist in diesem Zusammenhang auf die auch heute noch nicht zu unterschätzende Bedeutung der Transportkosten hin.

Bei der Analyse der Transportwege des innerdeutschen Kohlenverkehrs in den süddeutschen Raum zeigt sich, daß vor dem ersten Weltkrieg fast 95% der Ruhrkohle mit dem Binnenschiff befördert wurden (Tarifpolitik der Eisenbahnen!). Die Einführung des Staffeltarifs im Jahre 1920 hatte eine Verlagerung der Transporte vom Wasserweg auf den direkten Bahnweg zur Folge. 1936 betrug der Anteil der Binnenschifffahrt an diesem Verkehr nur noch etwa 67%. Heute dagegen ist der Anteil der Binnenschifffahrt auf 40% zurückgegangen, während der Anteil der Eisenbahn auf 57% gestiegen ist.

Das Vordringen der Ruhrkohle in das deutsche Küstengebiet war nur durch besondere Kohlenausnahmetarife möglich. Der Verf. untersucht im einzelnen die Verschiebungen und Umlagerungen, die im Laufe der Zeit bei den Kohlenverkehrsströmen in den norddeutschen Raum eingetreten sind.

Im Anschluß hieran werden die Transportwege des Ruhrkohlen-Exportes einer näheren Betrachtung unterzogen. Als ein wichtiges Ergebnis der Untersuchung von Hördemann muß die Feststellung angesehen werden, daß die Verlagerungen der Verkehrsströme der Ruhrkohle „fast ausschließlich auf die strukturelle Veränderung des gesamten Ruhrkohlenabsatzes, nicht auf Wettbewerbsverschiebungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zurückzuführen sind“.

Der Band wird abgeschlossen mit einem Auf-

satz von O. Schlier, der sich den „Verkehrsströmen des deutschen Güterverkehrs vor und nach dem Kriege“ zuwendet. Diese kontrastrierte Darstellung der güterwirtschaftlichen Verflechtungen wird beschränkt auf den Kohlen- und Erzverkehr — die zusammen etwa die Hälfte des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs ausmachen — sowie auf die Güterarten Weizen, Mehl, Schnittholz, Obst- und Südfrüchte und Gas- und Dieselöl.

Die Fülle des dargebotenen Materials, die auf eine umfangreiche Arbeit schließen läßt, bedarf sorgfältiger Auswertung, um sie für die verkehrs- und raumordnungspolitische Arbeit voll nutzbar werden zu lassen. Der Rezensent stimmt mit dem Verf. überein, daß die Verkehrsstatistik eine Fundgrube von Erkenntnissen wirtschaftswissenschaftlicher und geographischer Art darstellt.

Dipl.-Kfm. Bögel

Illetschko, Leopold L., Automation und Betriebswirtschaft, Veröffentlichungen des Instituts für Organisation und Revisionswesen an der Hochschule für Welthandel, Wien, hg. von Leopold Illetschko, Band 8, Wien 1957, Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, 88 Seiten.

Dem so beliebten Slogan der „Zweiten industriellen Revolution“, der häufig in Verbindung mit der Automation in Volks- und Betriebswirtschaft genannt wird, vermag Verf. wenig Geschmack abzugewinnen, wenn er sagt, daß sich mit dem Ausdruck Revolution „ein Element der Verzagtheit, der Unsicherheit, ja der Angst, was aus diesem Neuen noch an weiterem Neuen zu erwarten sei“ verbinde (S. 27).

Nun hat uns Norbert Wiener, der „Vater der Cybernetik“ in seinen Untersuchungen eine solche Fülle von beängstigenden Anwendungsmöglichkeiten der Automation aufgezeigt, daß Illetschkos Werk über die Zielsetzungen und Auswirkungen der Automation — vornehmlich in der betriebswirtschaftlichen Sphäre — tatsächlich dazu angetan ist, die Angst und Unsicherheit des heutigen Menschen angesichts einer Entwicklung, die darauf hinzielt, ihm die manuelle Tätigkeit weitgehend abzunehmen, ja mehr noch, sie seiner Beeinflussung zu entziehen, weitgehend herabzumildern; Verfasser setzt die

Möglichkeiten der Automation in ein richtiges Verhältnis zu den Dingen.

Aus den Kapiteln des Buches: Planung und Kontrolle — Kapazitäten und Reserven — Automation und Transport — Betriebswirtschaftliche Probleme der Automation — Die Computer, Wirkungsweise und Verwendung — Kommende Wandlungen der Unternehmensführung und die prüfenden und beratenden Berufe —, muß uns vornehmlich „Automation und Transport“ interessieren.

Illetschko zeigt hier Möglichkeiten der Automation in der „Regelung von Abläufen“ (S. 27) innerhalb der betriebsindividuellen Sphäre auf; „Handgeschicklichkeit und Muskelkraft“ des Menschen und „die Aufgabe seiner Sinnesorgane“ lassen sich durch Automatisierungsprozesse unmittelbar in die Maschine verlegen, wobei er am konkreten Beispiel einer amerikanischen Motorenfabrik die beliebte Vorstellung der Eliminierung des Menschen aus dem Produktionsprozeß als unrichtig herausstellt: „Das Vulgärbild von der menschenleeren Fabrik ist ebenso wie das Vulgärbild vom Roboter entstellend und kommt dem Kern des Sachverhaltes, der mit „Automation“ bezeichnet wird, keineswegs nahe“ (S. 32). An weiteren konkreten Automatisierungsbeispielen zeigt Verfasser die Möglichkeiten von Lochkarte, Magnetband, Magnetscheiben und Magnettrommeln für den innerbetrieblichen Transportablauf, vornehmlich auf dem Sektor der Eisenbahnen, in dem schon heute die Automation zu einem hohen Grad der Vervollkommnung gebracht wurde. Illetschko drückt das Verhältnis von Automation zu Transportwirtschaft so aus, daß er sagt: „viele in der Automation (sei) nichts anderes als Transportation“ (S. 34) und „Hat die Automation viele ihrer Wurzeln in der Gestaltung der Phänomene des Transports, so ist die Beziehung eine wechselseitige und die Automation fordert deshalb von der Verkehrsausübung und Verkehrsbedienung eine Orientierung auf die neuen Gegebenheiten“ (S. 41).

Illetschko hat „die Analyse des Sachverhaltes hinter einem modernen Schlagwort“ klar und mutig begonnen. Seine kleine, inhaltvolle Schrift zeigt Möglichkeiten auf, mit denen sich der Verkehrswirtschaftler beschäftigen sollte.

Dipl.-Kfm. Jolmes

Hassler, Paul, Das Problem der Straßenkostenrechnung, Wien 1957, Springer-Verlag, 74 S., DM 10,—.

So wie die Frage der Gemeinwirtschaftlichkeit jahrzehntelang im Mittelpunkt der Diskussion innerhalb der Verkehrswissenschaft und -politik stand, so scheint in den letzten Jahren die Straßenkostenrechnung eine ebenso hervorragende Stelle eingenommen zu haben. Dabei kann man zu Recht von einem Problem sprechen; denn obwohl die Auseinandersetzung mit dieser Frage bis in die zwanziger Jahre zurückreicht, ist man einer befriedigenden Lösung — trotz der vielen Bemühungen — heute kaum näher gekommen.

Das Postulat der „Schaffung gleicher Startbedingungen“ für die Verkehrsträger ist eine Forderung, die schon aufgrund der unterschiedlichen Strukturelemente der einzelnen Verkehrsträger niemals erreicht werden kann. Darüber hinaus wäre hierfür eine kontinuierliche, auf lange Sicht geplante Verkehrspolitik unbedingte Voraussetzung, die aber durch die „Forderung des Tages“ und infolge der schnellen, nicht immer voraussehbaren Entwicklung auf dem Verkehrssektor kaum durchführbar erscheint.

In der Tat zeigt ja auch die deutsche Verkehrspolitik nach dem Kriege zu Genüge, daß man sich von der Schaffung gleicher Startbedingungen häufiger entfernt als man sich ihr genähert hat.

Aber unsere Bemühungen müssen dahin gehen, die Bedingungen der einzelnen Verkehrsträger, die im Wettbewerb miteinander stehen, einander anzugleichen. Diese verkehrspolitische Zielsetzung ergibt sich schon aus der Forderung, daß jeder Verkehrsakt mit möglichst geringen Kosten durchgeführt werden soll. Um diese Forderung zu erfüllen, bietet sich das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit als ein geeignetes und gleichzeitig gerechtes Mittel an. Von einer Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger kann aber nur dann gesprochen werden, wenn jeder Verkehrsträger für die Kosten seines Weges selbst aufkommt.

Erst wenn man sich über diese grundlegende Frage Klarheit verschafft hat, kann man sich dem Problem der Straßenkostenrechnung nähern. Die Problematik ist insbesondere darin zu sehen, welche Aufwendungen und Erträge

in die Straßenrechnung einbezogen werden sollen und welcher Rechenmethode man den Vorzug geben soll.

Es ist daher der Gedanke, „durch eine Untersuchung an Hand der wichtigsten bisher vorliegenden Literatur zunächst einmal die Methoden solcher Straßenkostenrechnungen darzustellen und sie zu vergleichen, um die realen Sachverhalte, die hinter der aufgezeigten Problematik liegen, ins Licht zu heben“, als durchaus positiv zu beurteilen. Inwieweit der Versuch geglückt ist, „eine möglichst klare und sachliche Darstellung der Tatbestände zu geben“, bleibt abzuwarten.

Die Arbeit hätte bestimmt nicht an Wert verloren, wenn das erste Kapitel, das die historische Entwicklung des Straßenwesens sowie des Motorfahrzeugverkehrs zum Gegenstand hat, ungeschrieben geblieben wäre. Ein solcher Themenkreis läßt sich auch nicht annähernd auf 5 1/2 Seiten abhandeln, so daß der Verfasser über allgemeine, teils sogar schiefe Formulierungen nicht hinauskommt. Auch die Auseinandersetzung mit der Motivierung der fiskalischen Belastung und mit der tatsächlichen fiskalischen Belastung selbst im zweiten Kapitel bleibt sehr oberflächlich. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß der Verf. sich aus der ihm zur Verfügung stehenden Literatur die dort vertretenen Auffassungen ohne nähere Prüfung zu eigen gemacht und mehr oder weniger beliebig verwendet hat.

Ein Beispiel mag für viele stehen. Auf S. 11 schreibt der Verf. „daß die Eisenbahnen ja doch noch ein Teilmonopol besitzen, denn sie haben z. B. in der Deutschen Bundesrepublik 1952 noch immer 82,2% des Gesamtgüterverkehrs bestritten“ (zitiert nach Röpke: Die Abstimmung von Schiene und Straße). Dieser Satz wird nicht nur kritiklos übernommen, obwohl die Zahl ganz offensichtlich falsch ist, sondern er wird darüber hinaus noch unvollständig und falsch zitiert.

Auch Bemerkungen über die Bemessungsgrundlagen der fiskalischen Belastung lassen eine kritische Auseinandersetzung vermissen. Der Verf. begnügt sich hier mit einer knappen und unvollständigen Aufzählung. Technische Bemessungsgrundlagen sucht man nicht erst, „seit die Forderung nach Straßenkostenrechnung in den Vordergrund getreten ist“. Für die Behauptung, daß „eine

Reifensteuer dem Grad der Straßenbenützung nahe(kommt)“, bleibt der Verf. noch den Beweis schuldig.

Es wäre ein verkehrspolitisch unsinniges Argument, für eine „vernünftige Fiskalbelastung“ zu fordern: „Die Erhöhung der Einnahmen aus den Kfz.-Steuern muß durch eine Vermehrung der Kraftfahrzeuge, aber nicht durch eine Steuererhöhung erreicht werden.“ (S. 17).

Eine Unterscheidung in Vergnügungsautomobilismus und in Verkehr, der kommerziellen Interessen dient, bleibt in diesem Zusammenhang rein theoretischer Natur. (S. 17). Der Verf. will den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit nicht auf die Verkehrsträger bezogen wissen, sondern auf den Verkehrsweg des Motorfahrzeugverkehrs (S. 31 ff.), obwohl er im folgenden wiederholt von der Eigenwirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs spricht.

Die Auffassung, daß die Zweckbindung von Steuern in der modernen Finanzwissenschaft abgelehnt wird, kann nicht als richtig angesehen werden. Die Finanzwissenschaft hält heute die Zweckbindung bestimmter Steuern, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Steuergegenstand und dem Verwendungszweck besteht, für durchaus gerechtfertigt. In diesem Zusammenhang muß auch darauf hingewiesen werden, daß die Finanzpolitik neben der Funktion der öffentlichen Bedarfsdeckung immer mehr eine wirtschaftspolitische Funktion übernommen hat und in das Wirtschaftsleben ordnend eingreifen kann.

Man vermißt ein tieferes Eingehen auf die Frage, welche Steuern und Zölle für eine Anrechenbarkeit bzw. für eine evtl. Zweckbindung in Frage kommen. Ebenfalls besitzt der Abschnitt über die dem MFV anlastbaren Straßenkosten (S. 55) kaum Aussagefähigkeit. Aber gerade diese beiden Fragen, der Ansatz der anzurechnenden Einnahmen aus dem MFV und der dem MFV anlastbaren Straßenkosten sind wesentliche Punkte einer Straßenkostenrechnung, die z. B. in der BR Deutschland keineswegs zur Zufriedenheit geklärt sind, während man in der Schweiz und in den Niederlanden weitgehende Übereinstimmung erzielt hat.

Mit der Auffassung, daß „unter den motor-

fahrzeugbedingten Einnahmen alle Einnahmen verstanden werden, die dem Staat aufgrund des Vorhandenseins des MFV zufließen" (z. B. Umsatzsteuern von Fahrzeughändlern, Steuern von Reparaturwerkstätten, Garagen etc.) und diese dem MFV für die Einnahmeseite gutgeschrieben werden sollen, geht der Verf. u. E. in der Anwendung des Kausalitätsprinzips zu weit. (S. 58).

Es wird mit Recht darauf hingewiesen, daß die Forderung des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, die Divergenz zu beseitigen, die sich daraus ergibt, daß die Entscheidung über die Investitionen in Fahrzeugen sich in anderen Händen befindet als jene für Straßeninvestitionen, mehr als unrealistisch ist. (S. 64).

Der Abschnitt über die Verzinsung des Straßenkapitals (S. 47 ff.), auf die erschöpfender eingegangen wird, vermittelt eine gute Übersicht über dieses Problem. Den Folgerungen, die daraus gezogen werden, ist zuzustimmen. „Die in den Straßen investierten Steuergelder waren nie als verzinsliche Kapitalinvestitionen gedacht.“

Die Bemühungen des Verf., eine scharfe Trennung zwischen einer Straßenkostenrechnung im betriebswirtschaftlich-dispositiven Sinne und einer Straßenkostenrechnung im volkswirtschaftlich-kategorialen Sinne zu ziehen, sind voll anzuerkennen. Sie tragen zu einer Klärung des gesamten Problemkreises bei, da bei den verschiedenen Rechenmethoden die unterschiedlichen Gesichtspunkte immer wieder miteinander vermischt werden.

Die verkehrspolitischen Schlußfolgerungen, die der Verf. in dem Kapitel: Straßenkosten und Koordination der Verkehrsmittel und in der Zusammenfassung zieht, dürften im großen und ganzen Zustimmung finden. Ein völliges Abgehen vom Prinzip des Gemeingebrauches der Straße ist nicht zulässig. Die Anwendung des Kausalitätsprinzips wird als die beste Lösung angesehen, wobei sich der Verf. hier darüber im klaren ist, daß „man sich auf die direkt und leicht bestimmbaren Steuern bzw. Gebührenerträge zu beschränken haben wird“.

Unter dem Aspekt, daß eine zusammenfassende Darstellung der Probleme der Straßenkostenrechnung als ein wirkliches Bedürfnis

angesehen werden muß, ist es sehr bedauerlich, daß die vorliegende Arbeit nicht als besonders gelungen bezeichnet werden kann. Sie läßt sowohl an Systematik als auch an Klarheit zu wünschen übrig. Daß es sehr schwierig ist, die Vielzahl der Auffassungen, Argumente und Methoden in klärender Weise gegenüberstellen, soll ausdrücklich gesagt werden. Dazu sind aber ein gründlicheres Studium der Literatur (das Literaturverzeichnis ist sehr unvollständig!) sowie ein tieferes Eingehen auf alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen erforderlich.

Obwohl zugegeben werden muß, daß die Straßenkostenrechnung letztlich eine politische Frage bleiben wird, soll die Bemerkung des Verfassers am Schluß der Abhandlung besonders hervorgehoben werden, daß „mit einer Straßenkostenrechnung das Problem Schiene-Straße nicht zu lösen (ist)“.

Dipl.-Kfm. Bögel

Jahrbuch des Eisenbahnwesens, 9. Folge, 1958. Herausgeber: Präsident Prof. Dr. Ing. Th. Vogel; Carl Röhrig Verlag Darmstadt, 1958; 190 S.; DM 9,80.

Im Vorwort zur ersten Folge des Jahrbuches des Eisenbahnwesens war von der seinerzeitigen Redaktion als Aufgabe der neuen Veröffentlichung genannt worden, dem Interesse an den Fragen der Koordinierung der Verkehrsmittel und der künftigen Stellung der Deutschen Bundesbahn in der politischen und wirtschaftlichen Organisation der Bundesrepublik Deutschland Rechnung zu tragen. Daneben sollte sie allen am Eisenbahnwesen Interessierten einen Querschnitt über bemerkenswerte Probleme organisatorischer, wirtschaftlicher und technischer Art bei den deutschen Eisenbahnen vermitteln.

Mit der 8. Folge wechselte der Herausgeber und die Schriftleitung. Bei dieser Gelegenheit wurde auf die Problematik der Überfülle des Stoffes hingewiesen, da neben der Technik noch andere Teile des Eisenbahnwesens — Betrieb, Verkehr, Verwaltung — Berücksichtigung fordern, „soll das Thema auf die Dauer nicht nur einseitig behandelt werden.“ Man beschloß, in den einzelnen Bänden Schwerpunkte zu bilden. In der 8. Folge bot das 75jährige Jubiläum der Gotthardbahn den

Anlaß, sich mit dem technischen Aspekt der Elektrifizierung zu befassen.

Die vorliegende 9. Folge setzt dieses Thema fort mit den Aufsätzen über die vergangenen 25 Jahre elektrischer Zugförderung mit Gleichstrom bei den Belgischen Staatsbahnen und den Stand der elektrischen Zugförderung der DB zu Beginn des Jahres 1958. Weitere Aufsätze beschäftigen sich mit einer anderen Traktionsart, dem Dieselmotorbetrieb. Hierzu gehört „Die Dieseltechnik der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der europäischen Fahrzeugstandardisierung durch die UIC und das ORE“ sowie der Bericht über die Trans-Europ-Expreszüge. Der Überblick über die verschiedenen 2' C 1'-Lokomotiven im europäischen Dampflokomotivbau rundet dieses Bild der Traktionsarten ab.

Zum technischen Inhalt muß weiter mitgezählt werden der Überblick über die Französischen Eisenbahnen in den letzten drei Jahren, da er vorwiegend dem Rollmaterial und den sonstigen technischen Anlagen gewidmet ist. Für die Deutsche Bundesbahn wird die übrige technische Entwicklung repräsentiert durch Schilderungen über Rationalisierungen im Bauwesen, Mechanisierung des Ladedienstes und den Huckepackverkehr.

All diese Aufsätze sind sorgfältig bearbeitet und sehr instruktiv. Für die meisten von ihnen mag auch das gelten, was im Schlußwort des Aufsatzes über den Huckepackverkehr ausgesprochen wird: „Die dabei auftretenden technischen Aufgaben sind . . . mit Erfolg gelöst worden.“

Wichtig ist jedoch der nächste Satz: „Eine Reihe von weiteren Problemen, insbesondere verkehrlicher, tariflicher und betrieblicher Natur harret noch der endgültigen Lösung.“ Aufgabe des Verf. konnte es nicht sein, die schon gelegentlich aufgetauchte Frage zu beantworten, ob es sich dabei nicht um eine technische Entwicklung ohne wirtschaftlichen Hintergrund handelt.

Ein darauf eingehender Aufsatz fehlt in der neuen Folge ebenso, wie überhaupt die nicht-technischen Gebiete und Probleme sehr vernachlässigt sind. Konnte das in der 8. Folge — der ersten mit „Generalthema“ — noch akzeptiert werden, so wäre es notwendig gewesen, das zweite Hauptthema einem anderen Zweig des Eisenbahnwesens zu widmen. Trotz der

Weltausstellung in Brüssel hätte es nicht auch wieder im wesentlichen ein „technischer“ Band zu werden brauchen. Denn sieht man von den Fortsetzungsberichten ab — zu denen auch noch ein Wort zu sagen sein wird —, so sind es ganze dreizehn Seiten mit nichttechnischem Inhalt. Sie verteilen sich auf eine Übersicht über den Beitrag des Eisenbahngüterverkehrs und -tarifs auf dem Wege der Eisenbahnen zum europäischen Verkehr und den Bericht über die Erfahrungen ohne Bahnsteigsperrung im Eisenbahnverkehr der Schweiz.

Die Eisenbahn ist in der Gegenwart in eine Strukturänderung des Verkehrswesens hineingestellt, die — gewünscht oder nicht — auch von ihr Entscheidungen und Stellungnahmen, Anpassungen und neue Formen auch und besonders im nichttechnischen Bereich erfordert. Ein Blick auf das Inhaltsverzeichnis des neuen Jahrbuches läßt davon nichts ahnen.

Ähnlich verhält es sich mit den Jahresberichten enthaltenden Abschnitten. Der Aufsatz über die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1957 ist eine zum großen Teil wörtliche Wiedergabe des in Heft 1/1958 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ erschienenen vorläufigen Jahresrückblickes auf das Geschäftsjahr 1957 der DB. Es müßte eigentlich angenommen werden, daß derjenige, der das Jahrbuch für Eisenbahnwesen liest, auch die Veröffentlichungen in der genannten Zeitschrift kennt. Eisenbahn und wissenschaftliche Forschung — Wichtige Ereignisse im Eisenbahnwesen 1957 liest man als nächsten Titel. Er ist unvollständig, das kleine Wörtchen „technische“ wäre hier zu ergänzen. Man könnte annehmen, es gäbe keine nichttechnischen Ereignisse. Bewährt dagegen die Übersicht über „Die Eisenbahnen der Erde“.

Die kritische Feststellung dieser Mängel in dem vorliegenden Band ist notwendig. Der Rezensent hätte es sich leichter machen können, indem er sich auf das verdiente Lob hinsichtlich des Inhalts der Aufsätze beschränkt hätte. Doch gerade weil er von der Nützlichkeit des Jahrbuches des Eisenbahnwesens überzeugt ist und auch für die Zukunft sein Ansehen und seine Bedeutung erhalten sehen möchte, mußte ein Wort über die gesamte Gestaltung gesagt werden.

Dipl.-Volksw. A. Löw

Koch/Hubrich, Die innerdeutschen Fremdenströme, Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, Heft 13, München 1958, 58 Textseiten und VII Anlagen mit graphischen Darstellungen.

Das vorliegende Heft, das den Untertitel „Eine Untersuchung über Richtung, Umfang und Struktur des innerdeutschen Fremdenverkehrs und der durch ihn bewirkten Verkehrsbelastung“ trägt, ist eine sehr verdienstvolle Arbeit der beiden Verfasser. Ausgehend von der Feststellung, daß die bisherigen Berichte und Statistiken über den Fremdenverkehr den Wünschen der Fremdenverkehrswirtschaft und -wissenschaft nicht mehr voll genügen, unterziehen sich die Verfasser der schwierigen Aufgabe, in mühevoller statistischer Kleinarbeit grundlegende Unterlagen für die Beurteilung und Feststellung der Reiseströme des innerdeutschen Fremdenverkehrs zu erstellen. Ermittelt werden die „Ferien- und Erholungsaufenthalte an einem anderen als dem ständigen Wohnsitz“, wobei als Aufenthaltsorte nur deutsche Fremdenverkehrsgemeinden untersucht werden und „die stattfindenden Übernachtungen gegen Entgelt erfolgen“ (S. 5). Der Verkehr nach ausländischen Ferienorten sowie der innerdeutsche Verwandtenbesuch werden nicht erfaßt; es zählen nur deutsche und ausländische Gäste in Fremdenverkehrsorten der Bundesrepublik.

Grundlage für die statistische Auswertung sind die polizeilichen Fremdenmeldezettel. Die Erhebungen selbst beschränken sich auf 7 deutsche Fremdenverkehrsgebiete (Seebäder der Nord- und Ostsee, Harz, Teutoburger Wald mit Weserbergland, Rhein=Main=Taunus-Gebiet, Schwarzwald, Bodensee, südbayerische Alpen), die insgesamt 60% der westdeutschen Fremdenverkehrsgemeinden, aber 80% der Fremdenmeldungen umfassen. Eine Totalerfassung innerhalb dieser 7 Gebiete war nicht möglich, da noch über 300 Fremdenverkehrsorte übrig blieben. Daher mußte eine Repräsentativerhebung durchgeführt werden, über deren Auswahlverfahren ausführlich berichtet wird.

Festgestellt wurde der Einzugsbereich eines jeden der 7 Gebiete, wobei, um die Statistik nicht zu sehr aufzublähen, nur nach Herkunftsgemeinden (= Bundesländer und Aus-

land) unterschieden wurde. Damit parallel läuft eine regionale Aufgliederung der Fremdenströme der einzelnen Bundesländer nach Hauptzielgebieten. Wir entnehmen daraus z. B., daß der Raum Südbayern mit 31,7% der erfaßten Gesamtfremdenmeldungen das am meisten bevorzugte Gebiet ist (der Schwarzwald folgt mit 18,3% an zweiter Stelle), daß aber in fast allen Gebieten Fremde aus Nordrhein=Westfalen vorherrschend sind. Auch Ausländer sind z. T. stark vertreten (im Rhein=Main=Taunus-Gebiet z. B. mit 24% der dort registrierten Gäste).

Wichtig für die Beurteilung der Reiseströme ist der Begriff der Reiseintensität, d. i. die Zahl der Ferien- bzw. Erholungsreisenden im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl eines Landes. In Gegenden mit dichter Besiedlung liegt sie wesentlich höher als in Ländern mit vorwiegend kleinen Siedlungseinheiten. Aus den Städten Hamburg und Bremen z. B. fuhr jeder 8. bzw. 9. Einwohner in eines der untersuchten Ferienggebiete, aus Nordrhein=Westfalen etwa jeder 14., während in Schleswig=Holstein nur jeder 27., in Rheinland=Pfalz gar nur jeder 34. Einwohner am Fremdenverkehr teilnahm.

Es ist im Rahmen dieser Rezension nicht möglich, jedes Kapitel gleichermaßen eingehend zu behandeln. Die Ausführungen über die „Verkehrsbelastung durch die Fremdenströme“ (S. 22–30) mit Untersuchungen über die anteilige Belastung von Schiene und Straße und über die Rolle des Gesellschaftsreiseverkehrs verdienen eine gleich große Beachtung wie auch die weiteren Abschnitte „Rhythmus der Übernachtungen bzw. Ankünfte in den Fremdenverkehrsgebieten“ (S. 30–46 und Anlagen III–VII) und „Struktur der Fremdenverkehrsströme“ (S. 46–57). Bei den beiden letztgenannten Abschnitten stehen vor allem Fragen des Saisonverlaufs (Ferienordnung!) und der Konsumgewohnheiten der Fremden im Mittelpunkt des Interesses.

Das vorliegende Buch bringt wertvolle Hinweise für die praktische Arbeit im Fremdenverkehrswesen, u. a. gerade im Hinblick auf eine erfolgsversprechende, gezielte Werbung, kurz, ein Buch, dessen gründliches Studium jedem am Fremdenverkehr Interessierten von großem Nutzen sein wird.

Dipl.=Kfm. Kaufmann

13

4089-