

Zeitschrift
FÜR

W 3
Aust.
Bo 1/2
f

VERKEHRSWISSENSCHAFT

Herausgegeben von
PROF. DR. DR. P. BERKENKOPF, Köln

unter Mitwirkung von

Prof. Dr. Kittel, Offenbach
Prof. Dr. W. Lambert, Stuttgart
Prof. Dr. Dr. h. c. Most, Mainz
Prof. Dr. Napp-Zinn Frankfurt/M.
Prof. Dr. Risch, Hannover
Prof. Dr. Alfons Schmitt, Freiburg
Prof. Dr. Schulz-Kiesow, Hamburg

30. JAHRGANG

1 | **MÄRZ**
59

Postverlagsort Düsseldorf



VERLAG HANDELSBLATT GMBH · DÜSSELDORF · PRESSEHAUS · TEL. 101

Unterstützung und Wettbewerb

Die „vergleichbare Lage“ als Kriterium für die diskriminierende Wirkung von Ausnahmetarifen im Vertrag über die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl

VON PROF. DR. HARALD JÜRGENSEN

Inhalt:

- I. Vorbemerkungen und Problemstellung
- II. Die ökonomische Grundkonzeption des Vertrages aus der Sicht des Handelsoptimums
- III. Die vergleichbare Lage zwischen der Montanindustrie und Verkehr
- IV. Die vergleichbare Lage innerhalb der Montanunternehmen
- V. Die Auswirkungen der alternativen Lösungen im Hinblick auf Marktgrundsätze und Vertragsziele.

I.

Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl verfolgt ihre Ziele auf der Grundlage eines gemeinsamen Marktes. Dieser hat den handelnden Wirtschaftssubjekten die von außen zu setzenden Produktionsdaten so vorzugeben, daß das unterstellte Wettbewerbsverhältnis der auf den zugehörigen Märkten zusammentreffenden Unternehmen von sich aus die „rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstande“ sichert. Die Hohe Behörde ist bemüht, den vom Vertrag erstrebten Zustand durch Beeinflussung der vorgefundenen Marktdaten herzustellen. Eine ihrer letzten Maßnahmen bestand darin, eine Reihe von Erz- und Kohle-Ausnahmetarifen der Deutschen Bundesbahn und der SNCF für vertragswidrig zu erklären und von den Regierungen ihre ganze oder teilweise Aufhebung innerhalb bestimmter Fristen zu verlangen¹⁾. Über die beiden die deutschen Tarife betreffenden Entscheidungen²⁾ ist es zu einer umfangreichen Kontroverse zwischen der Hohen Behörde einerseits, der Bundesregierung und den betroffenen Werken andererseits gekommen. Dem Gerichtshof der Gemeinschaft liegen gegenwärtig die Klagen von achtzehn deutschen Montanunternehmen und der Bundesregierung vor. Sie sind auf eine Nichtigkeitserklärung der angeführten Entscheidung gerichtet. Das gleiche Ziel, wenn auch mit anderer Zwecksetzung, verfolgt die Klage von zwei Verbänden und sechs Unternehmen der eisenschaffenden Industrie aus den Departements Moselle und Meurthe et Moselle. Sie strebt nach Anerkennung einer „vergleichbaren Lage“ mit deutschen revierfernen Hüttenwerken und entsprechender tarifpolitischer Gleichbehandlung durch die Deutsche Bundesbahn und wendet sich vor allem gegen die Genehmigung von „Wettbewerbstarifen“ durch die Hohe Behörde. Ein Vergleich der bisher vorgebrachten Argumente mit den Ausführungen der Hohen

¹⁾ Ausführlich im Gesamtzusammenhang des Vertrages dargestellt und gewürdigt im VI. Gesamtbericht der Gemeinschaft, Kap. V des 1. Bandes, insbes. Ziffer 64-68 u. Kap. II, § 2 des 2. Bandes, Ziffer 81-86.

²⁾ „Erzentscheidung“, Ref. T. Nr. 10202 und „Kohleentscheidung“, Ref. Nr. 10203, abgedruckt im Amtsblatt der EGKS Nr. 8 vom 3. März 1958, S. 105 ff und S. 122 ff (Ausg. in deutscher Sprache).

Behörde zeigt, daß die Parteien bestimmte Tatbestände des Vertrages voneinander abweichend interpretieren und unterschiedliche Auffassungen über seine Zielsetzungen vertreten. Strittig erscheinen insbesondere die Bestimmungsgründe der „rationellsten Verteilung der Produktion“ und die Tatbestandsmerkmale von „Verbrauchern in vergleichbarer Lage“; entsprechend ungeklärt ist die Unterscheidung zwischen differenzierenden und diskriminierenden Tarifen sowie die Voraussetzung für das Vorliegen einer vertragswidrigen Subvention. Auch der inzwischen erfolgte Austausch von Klageantwortungen seitens der Hohen Behörde und darauf ansetzender Repliken seitens der Kläger hat anscheinend keine wesentliche Annäherung der eingangs bezogenen Standpunkte erbracht.

Das Studium des einschlägigen juristischen Schrifttums³⁾ belegt, daß der Vertrag allerdings gerade in diesen Punkten der formalen Interpretation wenig Ansatzmöglichkeiten bietet. Soweit allgemeine ökonomische Kriterien in Verbindung mit den offensichtlichen wirtschaftspolitischen Zielsetzungen des Vertrages die fehlende Beurteilungsbasis ersetzen können, ist auch die Wissenschaft aufgerufen, an der grundsätzlichen Klärung des umstrittenen Sachverhalts mitzuwirken. Ihr Beitrag erscheint um so gebotener, als die verständliche Sorge um die Wahrung eigener Interessen die Parteien manches vorgetragene Argument überspitzen ließ. So bedeutsam erschien den betroffenen deutschen Werken die Wahrung ihres Besitzstandes, daß auch rein nationalwirtschaftliche Argumente zu dessen Verteidigung herangezogen wurden. So dringlich war das Streben der Hohen Behörde auf letzte Vervollkommnung ihrer Teilintegration gerichtet, daß sie gewichtige Interessen außenstehender Wirtschaftsbereiche geringer einschätzte. Wir wollen daher Ausgangslage, Zielsetzungen und Mittel des Vertrages mit vorhandenen theoretischen Ansätzen zur Wirtschaftsintegration konfrontieren und versuchen, aus deren Ableitungen Lösungen für die aufgeworfenen Problemstellungen zu gewinnen.

II.

Zunächst geht es um die ökonomische Grundkonzeption des Vertrages. Der Gerichtshof hat in einer früheren Entscheidung zu den verbundenen Rechtssachen 7/54 und 9/54 den hierfür heranzuziehenden Artikel 2 dahingehend ausgelegt, daß „die rationellste Verteilung der Erzeugung... vor allem auf einer Staffelung der sich aus der Produktivität ergebenden Produktionskosten beruht, d. h. den natürlichen und technischen Bedingungen, unter denen die Erzeuger arbeiten“⁴⁾. Versuchen wir, diese Definition zusammen mit den sonstigen Bestimmungen der Artikel 2 und 3 dem von Meade⁵⁾ aufgestellten Modell des Handelsoptimums zuzuordnen. Für die spezielle Fragestellung nach der integrationswirtschaftlich richtigen Einordnung der Ausnahmetarife leistet die daraus von Giersch entwickelte Kasuistik wertvolle Hilfestellung⁶⁾. Bei gegebener Einkommensverteilung und gegebenen Marktbedingungen entspricht der Erreichung des Handelsoptimums die bestmögliche Versorgung mit Gütern und Leistungen innerhalb des Handelsraumes.

³⁾ Vgl. insbes. Köhler, W., Diskriminierungsverbot und verbotene Diskriminierung im Montanunionsvertrag und die dort herangezogene Literatur, in: Der Betrieb, Wochenschrift für Betriebswirtschaft, Heft 41 vom 16. 10. 1957.

⁴⁾ Rechtsprechungssammlung des Gerichtshofes, dt. Ausg., II. Bd., S. 92.

⁵⁾ Meade, J. E., Problems of Economic Union, London 1953.

⁶⁾ Giersch, H., Das Handelsoptimum, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Band 76, S. 4 ff.

In der Tat strebt nun die Gemeinschaft im „Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedsstaaten“ nach einem möglichst hohen Inlandsprodukt⁷⁾, da sie mit Hilfe des gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl „zur Ausweitung der Wirtschaft, zur Steigerung der Beschäftigung und zur Hebung der Lebenshaltung in den Mitgliedsstaaten beizutragen hat“. Diese Zielsetzungen sind u. E. gleichbedeutend mit der Auflage, in ihrem Bereich die Bedingungen für die Einstellung des Binnenhandels optimums einzuführen.

Der Grundgedanke zur Erreichung des Handelsoptimums als wirtschaftspolitische Zielsetzung beruht darauf, die Verbraucher bei ihren Konsumentenentscheidungen und die Unternehmen bei der Gestaltung der Produktionsprozesse mit solchen Preisdaten zu versehen, daß sich bei rationalem Verhalten aller Wirtschaftssubjekte das Sozialprodukt optimiert. Dazu müssen sich die Preise aller Güter und Leistungen verhalten wie die Grenzkosten ihrer Produktion, im Sonderfall der freien Konkurrenz müssen sie diesen entsprechen. Die Voraussetzung vollkommenen Wettbewerbs ist also nicht erforderlich, wenn die Preise aller Güter und Leistungen ihre Grenzkosten nur um den gleichen Prozentsatz übersteigen. (So ergibt ja bekanntlich die Optionsfixierung bei bilateralem Monopol bei ausgeglichener Marktmacht die gleiche Faktorverteilung wie bei vollkommener Konkurrenz⁸⁾). Die Bedingungen werden erfüllt, wenn die Unternehmen an den Produktionsstandorten aller Güter den Gewinn als einheitlichen prozentualen Zuschlag auf die jeweiligen Durchschnittskosten ermitteln und ihre Kapazität fortlaufend so an die Nachfrageveränderungen anpassen, daß die Durchschnittskosten ihr Minimum erreichen und damit gleich den privaten Grenzkosten sind⁹⁾. Zusätzlich müssen private und gesellschaftliche Kosten einander gleich sein bzw. die privaten die sozialen um einen einheitlichen Betrag übersteigen¹⁰⁾. Außerdem müssen die Märkte aller Güter und Leistungen für Anbieter und Nachfrager transparent sein. Für den Teilbereich der EGKS sollten diese Bedingungen also mindestens für die Montanindustrie und die Verkehrsträger erfüllt sein, die Verkehrstarife also um den gleichen Prozentsatz über den sozialen Grenzkosten des Transports liegen wie der Basispreis des transportierten Montanerzeugnisses über den sozialen Grenzkosten der Produktion. Das Handelsoptimum in der Definition von Giersch gilt ausdrücklich auch für unvollkommene Märkte (Monopol, Kartell usw.). Die Bedingungen des Handelsoptimums enthalten somit nichts für die Herstellung eines Wettbewerbsmarktes. Die Bedingung, daß die Preisverhältnisse dem Verhältnis der Grenzkosten entsprechen müssen, führt nur dann zu einer Maximierung der Produktion, wenn die privaten Grenzkosten gleich den sozialen Grenzkosten und diese gleich den Preisen sind. Man könnte also die Einstellung des Handelsoptimums bei unvollkommenen Märkten mit einer Optimierung der Produktion unter gegebenen Daten gleichsetzen.

⁷⁾ Inlandsprodukt zu realen Faktorkosten unter Voraussetzung einer gegebenen Menge von Produktionsfaktoren und gegebener Konsum- und Investitionsneigung.

⁸⁾ Galbraith, J. K., American Capitalism. The Concept of Countervailing Power, Boston 1952.

⁹⁾ Vgl. Giersch, H., Das Handelsoptimum, a.a.O., S. 16.

¹⁰⁾ Unter den gesellschaftlichen oder sozialen Grenzkosten wird der volkswirtschaftlich als Input zu wertende Güter- und Leistungsverzehr bei der Herstellung einer zusätzlichen Produktionseinheit verstanden. Verschiedene Untersuchungen zeigen, daß die in die Kostenrechnung der Unternehmen eingehenden Preise bestimmter Kostengüter (z. B. Transportleistungen) häufig nicht den gesamten, bei der Herstellung des Gutes eingesetzten gesellschaftlichen Kostenverzehr ersetzen. Man spricht in solchen Fällen vom Auftreten externer Verluste (Gegensatz: externe Ersparnisse). Vgl. dazu vor allem Knapp, K. W., Volkswirtschaftliche Kosten der Privatwirtschaft, übersetzt von B. Fritsch; Hand- und Lehrbücher aus dem Gebiet der Sozialwissenschaften, Tübingen und Zürich 1958.

Im folgenden gilt es daher zu prüfen, ob sich für den EGKS-Vertrag neben den Zielsetzungen auch in den Voraussetzungen und Bedingungen ausreichende Parallelen zum Handloptimum nachweisen lassen. Nach Art. 3 c haben die Organe der Gemeinschaft auf die Bildung niedrigster Preise dergestalt zu achten, daß diese nicht eine Erhöhung der von denselben Unternehmen bei anderen Geschäften angewandten Preise oder der Gesamtheit der Preise während eines anderen Zeitabschnittes zur Folge haben; dabei sind auch die erforderlichen Abschreibungen und die Zinsen für die hereingenommenen Kapitalien zu decken. Da nach Art. 3 d gleichzeitig die Voraussetzungen erhalten bleiben sollen, die einen Anreiz für die Unternehmen bieten, ihr Produktionspotential auszubauen, lassen sich in der Tat Zuordnungen zu den Voraussetzungen des Handloptimums herstellen. Sie bestehen offensichtlich zu der Bedingung der Kapazitätseinstellung auf das Kostenminimum und der Gewährung eines Gewinnzuschlages, der dem in anderen Branchen erzielten entspricht. Der Artikel 60, 1 sichert vergleichbaren Austauschbeziehungen gleiche Preisbedingungen zu. Die Artikel 60, 2 und 70, 3 sorgen für die erforderliche Markttransparenz und 65 und 66 für eine angemessene Marktstellung. Im Art. 70, 1 wird anerkannt, „daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten“. Die aufgezeigten Parallelen zwischen den Voraussetzungen des Handloptimums und den Vertragsbestimmungen ließen sich noch verdichten. Diese Analogien rechtfertigen es, die am Modell des Handloptimums von der Wirtschaftstheorie gewonnenen Einsichten zur Lösung spezieller Problemstellungen der Montanunion heranzuziehen, selbstverständlich unter gebührender Beachtung der im Einzelfall von der Wirklichkeit abweichenden Voraussetzungen.

Unter die Daten eines Teilmarktes ist die Gestalt der Nachfragefunktion nach seinen Erzeugnissen zu rechnen. Bestimmend für die mengenmäßige Nachfrage ist dann der jeweilige Ortspreis der Produkte, zusammengesetzt aus den Werks- oder Basispreisen zuzüglich Transportpreisen. In Übereinstimmung mit der Wirklichkeit wird vorausgesetzt, daß alle Anbieter eines Standortbereichs einen einheitlichen Basispreis anwenden. Gleichgewicht zwischen den Produktionsstandorten besteht, wenn an ihren Absatzgrenzen die Ortspreise (= Basis- + Transportpreise) gleich sind. Das Handloptimum stellt sich ein, wenn das gleiche Ergebnis unter der zusätzlichen Bedingung erreicht wird, daß die Basispreise der Güter und die auf sie angewendeten Transportpreise durch den gleichen prozentualen Aufschlag auf die sozialen Grenzkosten der Produktion¹¹⁾ entstehen und die Preisbildung in allen anderen Wirtschaftsbereichen auf der gleichen Grundlage erfolgt.

Die wichtigsten Abweichungen vom Handloptimum werden also hervorgerufen durch:

1. Unterschiedliche Preisbildung auf den Montangütermärkten und (oder) anderen Wirtschaftsbereichen.
2. Unterschiedliche Verhältnisse zwischen den privaten und sozialen Grenzkosten der Produktion unter der Voraussetzung, daß sich die Angebotspreise ausschließlich an den privaten Grenzkosten orientieren.

¹¹⁾ Diese Folgerung setzt voraus, daß man für die gesamte Montanindustrie eines Standorts homogene Kostenfunktionen unterstellt, denn alle Werke wenden einen einheitlichen Preis auf bestimmte gemeinsame Frachtbasen (Oberhausen, Thionville) an. Ein solch einheitlicher Preis kann aber durch einen gleichen prozentualen Aufschlag auf die Grenz- (bzw. Durchschnitts-) Kosten nur entstehen, wenn diese gleich sind oder genügend dicht liegen, um durch einen gemeinsamen Durchschnitt ersetzt werden zu können.

Eine Teilintegration kann nur in ihrem Bereich auf die erforderlichen Voraussetzungen für ein gesamtwirtschaftliches Handloptimum hinarbeiten. Die Einflußmöglichkeiten sind allerdings durch den EGKS-Vertrag sehr breit abgesteckt. Einmal bildet innerhalb eines Kerngebietes der Weltwirtschaft die Kohle- und Stahlindustrie allein schon einen erheblichen Ausschnitt der industriellen Tätigkeit, zum anderen gehen ihre Erzeugnisse in die Vorkosten fast aller übrigen Wirtschaftszweige ein und bestimmen in vielen Fällen deren Kostenstruktur¹²⁾. Da auch die Verkehrsträger sich für Vertragsprodukte mit ihren Tarifen den Bedingungen des partiellen Optimums unterwerfen müssen, könnte ein wesentlicher Beitrag zum gesamtwirtschaftlichen Handloptimum geleistet werden.

Nicht jede Verbesserung der Marktstruktur der Montanindustrie kann aber mit einer Förderung dieses Handloptimums gleichgesetzt werden. Der gemeinsame Markt bleibt weiter in die Verkehrs-, Wirtschafts-, Steuer- und Finanzpolitik der Vertragsstaaten eingebettet und erfährt hieraus mancherlei Verzerrungen. In dem verständlichen Bestreben, diese abzuwehren, kann der Montansektor selbst zum Ausgangspunkt schädlicher Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Handloptimum werden. Bei allen Maßnahmen sind also die erwünschten Verbesserungen in der Struktur des Teilmarktes gegen die unbeabsichtigten Auswirkungen auf andere Bereiche abzuwägen und in der Resultante, also an der Wirkung auf das gesamtwirtschaftliche Handloptimum, zu messen.

III.

Für die Kostenstruktur der Montanindustrie sind von den anderen Wirtschaftsbereichen vor allem die Transportpreise bestimmend. Zur Herstellung optimaler Marktbedingungen im eigenen Teilbereich sieht der Vertrag daher begrenzte Eingriffe in das Angebotsverhalten der Verkehrsträger vor. Wir wollen uns im folgenden darauf beschränken, die „vergleichbare Lage“ dieser beiden Bereiche unter den Bedingungen des Handloptimums zu überprüfen. Somit vernachlässigen wir alle Verzerrungen des Handloptimums, die auf Grund unterschiedlicher Preisbildung sowie abweichender Verhältnisse von privaten zu sozialen Grenzkosten innerhalb und zwischen anderen Wirtschaftszweigen auftreten. Zu beachten bleiben also nur Verzerrungen des Handloptimums innerhalb der Montanindustrie und zwischen Montanindustrie und Verkehr.

Um den Beitrag der Montanindustrie zum Handloptimum zu erreichen, müßten die Verkehrsträger ihre Leistungen im Montanverkehr auf jeder Relation um den gleichen Prozentsatz über den jeweiligen sozialen Grenzkosten anbieten, zu dem die transportierten Güter von der Montanindustrie selbst kalkuliert sind. Gegenüber dem Handloptimum befinden sich die Verkehrsunternehmen im Ergebnis in vergleichbarer Lage, wenn die so gebildeten Transportpreise insgesamt auch bei ihnen die erforderlichen Abschreibungen ermöglichen, den hereingenommenen Kapitalien normale Verzinsungsmöglichkeiten geben und den Unternehmen einen Anreiz für den Ausbau des Produktionspotentials bieten. Es ist denkbar, daß die letztgenannten Bedingungen bei einseitiger Ausrichtung der Verkehrsträger auf die Interessen der Montanindustrie nicht erfüllt werden können.

¹²⁾ Scheele benutzt sogar ausschließlich diese Beziehung für die Messung der Zusammenhänge zwischen Tarif und Standort verschiedener Industriezweige. Vgl. Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur, Bd. 13 der Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster (im Druck).

Ganz entschieden müssen wir in diesem Zusammenhang der verbreiteten Auffassung entgegentreten, daß die Verkehrsträger bereits durch Einräumen besonders niedriger Tarife den Zielen des Vertrages dienen würden. Als zu niedrig hätten alle Tarife zu gelten, die nicht nach den Bedingungen des Handelsoptimums — prozentual gleicher Aufschlag auf die sozialen Grenzkosten — gebildet wären. Gerade der verhältnismäßig starke Einfluß der Transportpreise innerhalb der Aufwandsrechnungen der Montanunternehmen reizt als Folge eines zu niedrigen Tarifniveaus im Rahmen der technischen Alternativen zu Substitution anderer Produktionsfaktoren durch Verkehrsleistungen. Soweit das geschieht, werden ohne realen Zuwachs für das Inlandsprodukt durch Einsparung von privaten dessen soziale Kosten erhöht. Der privatwirtschaftlichen Kosteneinsparung im Montanbereich steht keine entsprechende Auswirkung auf das gesamtwirtschaftliche Handelsoptimum gegenüber. Nur eine partielle Betrachtungsweise könnte in diesem Ergebnis einen Fortschritt sehen. Die Forderung nach Berücksichtigung der Selbstkosten¹³⁾ bei der Tarifbildung der Verkehrsträger ist daher im Hinblick auf die Zielsetzung eines gesamtwirtschaftlichen Handelsoptimums immer nur so zu verstehen, daß — wie oben dargelegt — die Transportpreise mit einem der Kalkulation der Montanindustrie entsprechenden prozentualen Aufschlag auf die Grenzkosten errechnet werden.

- Bekanntlich waren die Verkehrsträger hinsichtlich des Weges frei, den sie zur Beseitigung der in Art. 70, Abs. 2 untersagten Tarifiediskriminierungen einschlugen. Die Deutsche Bundesbahn z. B. hat den grenzüberschreitenden Verkehren die niedrigeren deutschen Binnentarife eingeräumt. Dieses Ergebnis wurde von der Hohen Behörde begrüßt und die „Einsparungen“ der ausländischen Werke als Erfolg des gemeinsamen Marktes verbucht. Ein wirklicher Erfolg in Richtung auf die Durchsetzung des Handelsoptimums müßte nachweisen, daß mit diesen Tarifmaßnahmen die Faktorverwendung verbessert wäre. Wahrscheinlich hat die Bundesbahn unter dem Druck der Bundesregierung aber nur ihre „vergleichbare Lage“ gegenüber dem Handelsoptimum verschlechtert, wenn wiederum die Angleichung der Preisbildung darunter verstanden würde. Manche Hinweise sprechen dafür, daß sich die Einrichtung der Tarife auf ein mittleres Niveau für das partielle Optimum des Montansektors neutral, für die Ergebnisrechnung der Bundesbahn aber höchst positiv ausgewirkt haben würde und dem Handelsoptimum durch Annäherung der beiderseitigen Preisbildung mehr entsprochen worden wäre. Im Verhältnis von Montanindustrie und Verkehrsträgern lassen sich also folgende Fälle unterscheiden:
1. Die Preise der Verkehrsleistungen und die der Montanunternehmen entsprechen dem Verhältnis ihrer Grenzkosten (= dem Minimum der Durchschnittskosten), die Bedingungen des Handelsoptimums sind erfüllt.
 2. Die Preise der Verkehrsleistungen und der Montanunternehmen verhalten sich nicht entsprechend ihren Grenzkosten, weil der prozentuale Gewinnaufschlag bei der Montanindustrie den des Verkehrsträgers überschreitet (z. B. nach Senkung der Tarife).

Wir unterscheiden zwei Fälle:

- a) Die Montanunternehmen substituieren mangels technischer Alternativen keine Verkehrsleistungen gegen andere Produktionsmittel. Das Handelsoptimum bleibt kurzfristig unbeeinflusst, ein Teil der bisherigen Wertschöpfung des Verkehrsträgers wird auf die Montanindustrie übertragen. Werden auf Grund der Erlöse

¹³⁾ Vgl. hierzu vor allem die Argumentation des Kapteyn-Berichtes, S. 37 ff. Bericht im Namen des Ausschusses für Verkehrsfragen über die Koordinierung des europäischen Verkehrs von J. Kapteyn, Dok. Nr. 6 der Gemeinsamen Versammlung der EGKS, Nov. 1957.

verlagerung in der Verkehrswirtschaft Verbesserungsinvestitionen unterlassen, so ist langfristig ein Ansatz zur Disparität von privaten und sozialen Grenzkosten gegeben.

- b) Die Montanunternehmen substituieren auf Grund privatwirtschaftlicher Rentabilität Verkehrsleistungen gegen andere Produktionsmittel. Das Handelsoptimum wird nachteilig beeinflusst.
3. Haben zwei verschiedene Standortgruppen von Montanunternehmen bei gleichen Preisen unterschiedliche Kosten¹⁴⁾, so ist das gleichbedeutend mit einem unterschiedlichen Aufschlag auf die jeweiligen Grenzkosten. Wenden die Verkehrsträger entsprechend unterschiedliche Tarife an, so daß in allen Fällen Preis- und Kostenverhältnisse einander wieder entsprechen, so bleibt das Handelsoptimum unberührt (Fall 2 a) oder wird positiv beeinflusst (Fall 1). Erweist sich dieses Verhalten von Seiten des Verkehrsträgers als vorteilhaft, so können volkswirtschaftliche Einwände nicht erhoben werden.

In ihrem letzten Gesamtbericht¹⁵⁾ beklagt die Hohe Behörde, daß die deutsche Regierung ihren Vorschlag nicht angenommen habe, einen allgemein anwendbaren Kohlentarif für alle revierfernen Hüttenwerke der Gemeinschaft an Stelle der von ihr zum Teil als alle diskriminierend bezeichneten deutschen Kohleausnahmetarife 6B 30—33 einzuführen. Über die Sache wird im V. Abschnitt zu sprechen sein. Hier sei nur als weiteres Beispiel festgehalten, daß die Hohe Behörde wie im Falle der Beseitigung der diskriminierenden Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr unterstellt, daß ein bisheriger Ausnahmetarif seine „verzerrende“ Wirkung verliert, wenn er allen montanindustriellen Verbrauchern in vergleichbarer Lage eingeräumt wird. In diesem Falle wäre zu prüfen, ob nicht eine Verzerrung in der Kostenlage des betroffenen Teils der Montanindustrie gegenüber anderen Kohleverbrauchern und eine solche zwischen Montan- und Verkehrssektor die wahrscheinlichere Folge gewesen wäre.

Viel gewichtiger als die Beseitigung gewisser Differenzierungen in den Tarifen erscheint daher die Überprüfung und bessere Einstellung ihres Gesamtniveaus. Das wäre allerdings gleichzusetzen mit einer Harmonisierung. Sie war zwar in den Übergangsbestimmungen vorgesehen, aber nur soweit für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich. Die Hohe Behörde scheiterte hier an der Unmöglichkeit, die auf höchst unterschiedliche Merkmale und Ziele angelegte Tarifstruktur der Teilnehmerstaaten allein mit Rücksicht auf ihren Teilbereich nur auszurichten. Ihre daraufhin verstärkte Aktivität, nun jedenfalls die vorhandenen Abweichungen von den (nicht auf ihre Zweckmäßigkeit überprüften) allgemeinen Tarifen einzuebrennen, führt jedenfalls nur zu einer transporttechnisch vergleichbaren Lage der Verbraucher. Unberücksichtigt bleibt, wie weit diese Angleichung auch mit den Interessen der Verkehrsträger und denen eines gesamtwirtschaftlichen Handelsoptimums harmonisiert.

IV.

Der Begriffsinhalt des gemeinsamen Marktes ist identisch mit der Herstellung und Berücksichtigung einer vergleichbaren Lage von Anbietern und Verbrauchern gegen-

¹⁴⁾ Z. B. sei der Basispreis für ein Erzeugnis DM 500,—, die Produktionskosten seien DM 400,— bzw. DM 455,—, so betragen die Aufschläge 25 bzw. 10 v.H. Werden die Transporte für beide Gruppen zu einheitlichen Kosten von DM 50,— erstellt, so lauten die in Übereinstimmung mit dem Handelsoptimum befindlichen Transportpreise für die beiden Gruppen auf DM 62,50 bzw. DM 55,—.

¹⁵⁾ Vgl. VI. Gesamtbericht, a.a.O., I. Teil, Ziffer 66.

über bestimmten gesamt- und einzelwirtschaftlichen Daten. Der Wettbewerb soll als Regulator innerhalb unverzerrter Datenkonstellationen wirken.

Nach Ansicht der Hohen Behörde befinden sich solche Verbraucher einem Verkehrsträger gegenüber in vergleichbarer Lage, die hinsichtlich des beförderten Gutes, der zurückgelegten Strecke und der Ausweichmöglichkeiten auf andere Verkehrsträger einander entsprechen. Solchen Verbrauchern sind nach Art. 70, 1 vergleichbare Preisbedingungen zu bieten¹⁶⁾. Mit der Auslegung dieses Artikels nach rein transporttechnischen Bedingungen schränkt die Hohe Behörde die Möglichkeit zur eigenen Preispolitik für die Verkehrsträger erheblich ein.

Die Bundesregierung hat in ihrer Klage der vergleichbaren Lage einen wesentlich anderen Begriffsinhalt gegeben. Ihrer Ansicht nach befinden sich Unternehmen erst dann in vergleichbarer Lage, wenn sie hinsichtlich ihrer gesamten Verhältnisse vergleichbar sind. Unter diesen spielen eine besondere Rolle: die auf natürlicher Grundlage gewachsenen vielfältigen Beziehungen zwischen Grundstoffindustrie, verarbeitender Industrie und den übrigen regionalen Wirtschaftsfaktoren, die durch frühere Tarifvorteile einmal entstandene Standortbildung und die daraus abgeleiteten wirtschaftlichen Dispositionen der Unternehmen, schließlich der Charakter des betroffenen Wirtschaftsgebietes als Teil der Gesamtwirtschaft eines Mitgliedstaates. Die Hohe Behörde hat diese Auslegung in ihrer Klagebeantwortung mit dem Bemerkten zurückgewiesen, daß Ziele und Grundsätze des Vertrages verletzt würden, wenn man die Voraussetzungen für die vergleichbare Lage unter Transportnutzern derart weit ziehen wollte. Diskriminierend bleibt demnach nach Ansicht der Hohen Behörde jeder Transporttarif, der einen allgemein anwendbaren Tarif unterschreitet und einem Transportnachfrager eingeräumt wird, der sich mit den übrigen Nachfragern in vergleichbarer Lage befindet.

Der von der Hohen Behörde eingesetzte Sachverständigenausschuß für Fragen der Tarifharmonisierung¹⁷⁾ bezieht eine mittlere Linie, wenn er feststellt: „... ebensowenig darf man (Tarif-) Differenzierungen, welche die Frachtführer in Anpassung an die Nachfragebedingungen und im Interesse einer Erhaltung oder Entwicklung bestimmter Verkehre vornehmen, ohne weitere Untersuchungen des Falles als diskriminierend betrachten“¹⁸⁾. Unterschiede in der Handhabung tariflicher Differenzierungen sind hiernach also eine zwar *notwendige*, aber nicht *hinreichende* Voraussetzung für Verzerrungen in der Marktstruktur. Hinreichend wären sie nur, wenn die unterschiedlichen Tarife nicht auf Unterschiede¹⁹⁾ zurückzuführen wären, die in den speziellen Kosten, den Betriebsbedingungen oder den Marktverhältnissen zweier „vergleichbarer“ Transportrelationen auftreten. Mit dieser Auslegung wird das Interesse des Verkehrsträgers gleichberechtigt neben das des gemeinsamen Marktes gestellt.

Nun kann man gegen diese Berechtigung einer Tarifiermäßigung einwenden, daß sie sich mangels nachrechenbarer Kriterien jeder Nachprüfung entzieht und damit das Diskriminierungsverbot des Art. 70, 1 aus den Angeln gehoben werden kann. Allerdings erscheint diese Kritik nicht substantiell. Denn wenn eine wirtschaftlich richtige

¹⁶⁾ Darüber hinaus gehende Auflagen sieht der Vertrag nicht vor, insbesondere kein Gebot, Verbraucher in un- vergleichbarer Lage unterschiedlich zu behandeln.

¹⁷⁾ Vgl. VI. Gesamtbericht, a.a.O., Ziffer 61.

¹⁸⁾ Vgl. EGKS, Bericht über die Harmonisierung der Transporttarife für Kohle und Stahl, Luxemburg, August 1958, S. 6 (Ergänzung im Zitat vom Verf.).

¹⁹⁾ (die noch nicht einmal „entsprechend“ zu sein brauchen)

Handlungsweise sich von einer vertraglich verbotenen unter keinen Umständen abgrenzen ließe²⁰⁾, wäre doch damit noch nicht ohne weiteres gerechtfertigt, jede dieser Handlungsweisen der Einfachheit halber als verboten zu betrachten. Das hieße doch, die Vertragsgrundsätze ohne Prüfung der Gesamtwirkung um ihrer selbst willen zu verfolgen.

Unser Vorschlag besteht darin, die Bedingungen des Handloptimums zu Kriterien für das Vorliegen einer vergleichbaren Lage verschiedener Verkehrsnutzer im Sinne des Artikels 70, 1 zu erheben. Der Vertrag enthält letztlich keinen direkten Hinweis, der die Auslegung der Hohen Behörde stützen könnte. Ob deshalb der Begriff der vergleichbaren Lage auf die „Vergleichbarkeit hinsichtlich des Transports“ abgestellt wird, ob er sämtliche Umstände der Unternehmung einbezieht, die Nachfrageelastizität oder endlich den Beitrag zum Handloptimum zu Kriterien erhebt, sollte doch in Übereinstimmung mit den Vertragszielen allein nach der Zweckmäßigkeit entschieden werden.

Die Auslegung der Hohen Behörde verbindet mit dem Vorteil der leichten Nachprüfbarkeit den Nachteil, daß auch berechnete Fälle von Preisdifferenzierung zur Diskriminierung gestempelt werden. Die Hohe Behörde hat dieses Problem auch durchaus gesehen. So führt sie in der Klagebeantwortung zur Rechtssache 19/58 aus, daß bei manchem der von ihr als diskriminierend eingestuften Ausnahmetarife das gemeinsame wirtschaftliche Interesse an der Unterstützung des Verladens oder Empfängers eines Transports mit den betriebsökonomischen Interessen der Bundesbahn zusammenfallen würde. Indessen könne dieses Interesse an der Verkehrserhaltung bei der Anwendung des Art. 70 nur insoweit Platz greifen, als hieraus nicht diskriminierende Wirkungen für andere Unternehmen der Gemeinschaft resultierten. Diese werden bei Vergleichbarkeit der Transportbedingungen unterstellt.

Definiert man dagegen unserem Vorschlag entsprechend die vergleichbare Lage nach dem Beitrag zum Handloptimum, so befinden sich grob gesprochen alle Verkehrsnutzer in vergleichbarer Lage, die den gleichen Monopolisierungsgrad aufweisen und deren Kostenfunktionen sich innerhalb eines bestimmten Streubereichs halten. Nehmen wir die Hauptzentren der Stahlindustrie und des Erzbergbaus heraus — nur um diese Industrien geht es hier —, so können wir Standortbereiche mit völlig homogener Angebotsstruktur und sehr ähnlicher Kostenstruktur unterscheiden, also etwa das östliche Ruhrgebiet, das Gebiet des Niederrhein, die Departements Moselle und Meurthe et Moselle, Peine-Salzgitter, das Siegerland mit Lahn- und Dillkreis, Amberg usw. Sofern der Verkehrsträger dem vorhandenen Monopolisierungsgrad durch gleiche partielle Marktmacht begegnen kann, darf er seine Tarife entsprechend dem unterschiedlichen Monopolisierungsgrad seiner Nachfrager bzw. entsprechend dem unterschiedlichen Kostenaufschlag differenzieren.

Die Voraussetzung des gleichen prozentualen Aufschlags auf die Grenzkosten bei Produktion und Verkehr unterbindet übrigens automatisch eine verbotene Subvention. Auch der bereits oben angeführte Bericht des Sachverständigenausschusses vertritt die Ansicht, daß Ausnahmetarife bis zur Grenze der variablen Kosten ökonomisch vertretbar erscheinen²¹⁾. Da auch nach Ansicht der Hohen Behörde die Wagenladungstarife der

²⁰⁾ Es wäre noch zu prüfen, ob wirklich Elastizitätsunterschiede im Nachfrageverhalten mehrerer Gruppen von Verkehrsnutzern nicht jedenfalls im Verhältnis zueinander, also nach den Relationen größer, kleiner oder gleich geordnet werden könnten. Dadurch wären bereits zahlreiche Fälle eindeutig abgrenzbar.

²¹⁾ Vgl. Bericht über die Harmonisierung der Transporttarife für Kohle und Stahl, a.a.O., S. 17 und 27.

europäischen Eisenbahnverwaltungen bei den Montangütern über den variablen Kosten liegen, kommt es also nur auf die Berechtigung zur unterschiedlichen Anlastung der festen Kosten an. Diese ergibt sich aber aus den Bedingungen des Handloptimums.

V.

Der gemeinsame Markt ist Mittel und nicht Ziel des Vertrages. Es erscheint daher zweckmäßig, am praktischen Beispiel der von der Hohen Behörde als diskriminierend erklärten Ausnahmetarife die Auswirkungen der angeführten unterschiedlichen Interpretationsmöglichkeiten der vergleichbaren Lage im Hinblick auf Marktgrundsätze und Vertragsziele zu überprüfen. Angesichts der Bedeutung der Verkehrsträger als eigener Wirtschaftszweig können ihre Interessen dabei vor dem Handloptimum den gleichen Rang beanspruchen wie die der Montanindustrie selbst²²⁾.

Beginnen wir wiederum mit den von der Hohen Behörde entwickelten Auslegungsgrundsätzen. Auf Grund ihrer Definition der vergleichbaren Lage sind die in den oben genannten Entscheidungen angeführten Ausnahmetarife diskriminierend und damit genehmigungsbedürftig im Sinne von Art. 70, 4. Diese an sich mögliche Genehmigung wird versagt. Über die Gründe erfährt man dazu zum Beispiel in der Klagebeantwortung im Rechtsstreit zwischen der Hessischen Berg- und Hüttenwerke AG in Wetzlar und der Hohen Behörde, daß mangels einer ausgesprochenen Notlage im Sieg-Lahn-Dill-Gebiet und mangels einer voraussehbaren Störung in der Versorgung des gemeinsamen Marktes durch Produktionsausfall bei der Klägerin, die durch den Wegfall der Tarifermäßigung eintreten könnte, „die Grundsätze des gemeinsamen Marktes ihre volle Anwendung verlangen“.

Zu welchem Ergebnis führen nun diese Marktgrundsätze mit Bezug auf die Zielsetzungen des Vertrages? Zweifellos verringern die bisher im An- und Abtransport gewährten Ausnahmetarife die Vorkosten für die betreffenden Werke gegenüber solchen, die sich in gleicher Entfernung befinden, aber ihre Transporte zum Normaltarif abrechnen müssen. Setzen wir der Wirklichkeit entsprechend voraus, daß die Kostenlage dieser beiden Produktionsstandorte verschieden ist, die Unternehmen, denen Ausnahmetarife gewährt werden, also im Durchschnitt eine höhere Kostenlage aufweisen²³⁾. Bei gegebenem Bruttoumsatz vergrößert sich ihre Wertschöpfung rechnerisch um die Differenz zwischen Normal- und Ausnahmetarif im Umfang der abgerechneten Transportleistungen. Werden unter diesen Voraussetzungen gerade Arbeits- und Kapitalkosten gedeckt, worin werden dann die anderen Werke diskriminiert, bei denen derselbe Zustand der Deckung von Arbeits- und Kapitalkosten durch den Bruttoumsatz auch unter Berechnung von Normaltarifen erreicht wird? Angesichts der höheren Kostenlage der durch Ausnahmetarife „begünstigten“ Unternehmen doch wohl nur in dem Sinne, daß bei einem Fortfall der Tariffdifferenzierung diese Unternehmen am Markt als Anbieter ausscheiden könnten und die Nachfragestruktur der „diskriminierten“ Werke sich entsprechend verbessern würde. Während man unter Diskriminierung normalerweise

²²⁾ An der Wertschöpfung gemessen übertrifft die Verkehrswirtschaft den Montanbereich bei weitem.

²³⁾ Einen Hinweis auf die im Durchschnitt höhere Kostenlage belegt u. a. die Tatsache, daß die revierfernen Werke bei Preisverfall auf den Auslandsmärkten früher aus dem Export ausscheiden als ihre Konkurrenten an den Kernstandorten. Wenn wir unterstellen dürfen, daß die Werke im Auslandsgeschäft im Grenzfall noch zu variablen Kosten anbieten, läßt sich aus diesem Verhalten indirekt auf das unterschiedliche Kostenniveau dieser Werke schließen.

die Beeinträchtigung einer vorgefundenen Wettbewerbslage durch eine neue Maßnahme, z. B. einen neuen Ausnahmetarif, versteht, läge im Falle der bestehenden Tarife die Diskriminierung in der Nichtverbesserung der gegenwärtigen Wettbewerbslage. Ein Vergleich der Kapazitätsentwicklung der Werke, die Ausnahmetarife in Anspruch nehmen, mit denen der übrigen Produktionsstandorte belegt, daß ihre Kapazität im

Tabelle 1

Prozentuale Anteile der von der Tarifentscheidung der Hohen Behörde betroffenen revierfernen Hochofen- und Stahlwerke an der Roheisen- und Rohstahlerzeugung des Bundesgebietes 1949–1957²⁴⁾ (in v. H.)

Werk bzw. Gebiet	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
	Roheisen								
Birlenbacher Hütte	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Maxhütte	4,2	3,4	3,2	2,7	2,7	2,7	2,6	2,5	2,5
Eiserfelder Hütte	0,2	0,2	0,3	0,4	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
Hess. Bergh.	2,5	2,0	1,6	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3
Friedrichshütte	1,0	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6
HW Siegerland	—	—	0,0	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8
Luitpoldhütte	1,4	1,1	1,1	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5
Niederdreisb. Hütte	—	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Gew. Grüneb. Hütte	—	—	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
SW Südwestfalen	0,8	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4
Revierferne Werke zusammen	10,4	8,7	8,1	7,9	7,7	7,4	7,1	6,8	6,7
	Rohstahl								
Maxhütte	4,0	3,5	3,4	3,1	2,9	2,9	2,7	2,7	2,5
Friedrichshütte	0,8	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5
HW Siegerland	—	0,5	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0
SW Südwestfalen	1,3	1,1	1,2	1,2	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0
Buderussche Eisenwerke*)	—	—	—	0,0	0,0	—	—	—	—
Revierferne Werke zusammen	6,1	5,8	6,1	5,9	5,8	5,9	5,4	5,2	5,0

*) heute: Hessische Berg- und Hüttenwerke.

²⁴⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt, Außenstelle Düsseldorf, Eisen- und Stahlstatistik, RE 490.

Vergleich zum Wachstum an den übrigen Standorten mit Normaltarifen relativ absank²⁵⁾. Die fraglichen Tarife können also durch einen Verzicht auf Normalabrechnung keine Verschiebung der Gewinnlage zwischen den genannten Standorten bewirkt haben, durch die sich über entsprechende Investitionen die Absatzstellung dieser Unternehmen zu Lasten der übrigen Standorte hätte ausdehnen können. Die Hohe Behörde behauptet daher zu Unrecht in der erwähnten Klagebeantwortung, daß die gewährten Tarifermäßigungen dem Ausgleich struktureller Wettbewerbsnachteile dienen. Diese Ermäßigungen sollten zweckmäßiger mit dem Begriff des Strukturanpassungstarifs umschrieben werden. Jedenfalls haben die z. T. seit vielen Jahrzehnten bestehenden Ausnahmetarife nicht verhindert, daß die im Zeitablauf durch Veränderung der natürlichen und technischen Daten kostengünstiger gewordenen Standorte allmählich auf ein unter den neuen Bedingungen vertretbares Gewicht zurückgefallen sind²⁶⁾, ein Prozeß, der sich auch unter Beibehaltung der gegenwärtigen Tarifverhältnisse fortsetzen dürfte.

Die Forderung der Hohen Behörde, weniger rationell arbeitende Unternehmen aus dem Produktionsprozeß auszuschalten und die Produkte der Gemeinschaft auf die Standortsbereiche mit den niedrigsten standortabhängigen Kosten zu konzentrieren, erscheint also ohnehin gewährleistet. Die von ihr erwünschte Beschleunigung dieses Prozesses durch den Abbau der Tarife kann nur dann einen Beitrag zum gesamtwirtschaftlichen Handlungsoptimum leisten, wenn die angestrebten Ergebnisse nicht nur für den Teilbereich der Montanindustrie, sondern für die gesamte Wirtschaft eintreten. Dazu wäre vor allen Dingen erforderlich, daß sich das Kalkül unter Einbeziehung aller Produktionskosten in Kern und Rand, also auch etwaiger externer Ersparnisse und Verluste für das Handlungsoptimum als vorteilhaft erweist. Wieweit die Produktion in den revierfernen Gebieten zu externen Ersparnissen führt²⁷⁾, kann in diesem Zusammenhang nicht untersucht werden, alle Angaben in den Klagen deuten aber darauf hin, daß solche Ersparnisse bestehen.

Nun dürfte der Wegfall der beanstandeten Tarife nicht bei allen betroffenen Unternehmen zu einem Erliegen der bisherigen Produktion führen. Was wäre dann die Folge für den gemeinsamen Markt? Die Produzenten würden weiterhin versuchen, ihre Produktion fortzuführen und die Erlösschmälerungen hinnehmen. Der Kostendruck verschärfte sich nicht generell (mit seinen positiven Folgen), sondern nur für die Werke, für die er auch bisher schon besonders stark war. Damit verlören diese Werke aber gerade die Chancen, für die Zukunft durch geeignete Rationalisierungs- und Spezialisierungsmaßnahmen dem gestiegenen Druck der Transportkosten auszuweichen. Die Erhöhung der Transportkosten reduziert zunächst die Gewinne der Werke in entsprechendem Umfang; soweit die restlichen Arbeits- und Kapitalkosten starr sind, gehen verbleibende zusätzliche Transportaufwendungen zu Lasten der Abschreibungen. Es erscheint deshalb nicht sinnvoll, das Ausmaß der Tarifsenkung an den Bruttoerträgen der Werke zu messen, wie es die Hohe Behörde tut, sondern an Gewinn und Abschreibung. Im Gegensatz zu den Überlegungen der Hohen Behörde ergeben sich dann gewichtige Prozentsätze, wie die folgenden Angaben belegen:

²⁵⁾ Vgl. auf Seite 11 Tabelle 1.

²⁶⁾ So sank die Roheisenproduktion im Sieg-Lahn-Dill-Gebiet von 1913 1 Mill. t bis 1956 auf 0,6 Mill. t, während sich die Gesamtproduktion im Bundesgebiet weit mehr als verdoppelte.

²⁷⁾ Ein Teil der revierfernen Werke befindet sich in Gebieten mit weit unterdurchschnittlicher wirtschaftlicher Entwicklung.

Tabelle 2

Errechnete Frachtmehrbelastung für einige revierferne Werke

Werk	Frachtmehrbelastung in 1000 DM	Frachtmehrbelastung in v.H. Umsatz 1955/56	Frachtmehrbelastung in v.H. Gewinn u. Abschr.
Hüttenwerke	a) 2 210	0,5	7,7
Siegerland AG	b) 1 108	0,2	15,2
Stahlw. Südwestf. (Werk Geisweid)	a) 1 100	0,2	13,7
	b) 495	0,1	30,6
Hessische Berg- u. Hüttenwerke	b) 1 829	2,1	50,0 ²⁸⁾

a) Errechnete Frachtmehrbelastung: 7 S 2 → 7 B 25, 6 B 30 → 6 B 1
 b) Errechnete Frachtmehrbelastung: 7 S 2 → 7 B 1, 6 B 30 → 6 B 1

Wenn also entgegen unseren Ableitungen aus montanvertraglichen Gründen die genannten Tarife aufzuheben wären, so müßte auch die vorgesehene Art des Mittelausatzes beanstandet werden. Die Beseitigung der Tarife in einigen Etappen müßte über die oben abgeleitete Dezimierung von Gewinn und Abschreibungen die Quelle der jeweils zweckmäßigen Anpassungsmaßnahmen verstopfen, denn Rationalisierung oder Rückgewinnung der investierten Kapitalien würden unnötig erschwert. Befände sich die von der Hohen Behörde erstrebte Tarifierfassung in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Verträge, so müßte sie nach Ablauf einer ausreichenden Anpassungszeit in einem Änderungsgang erfolgen.

Die Hohe Behörde hat mehrfach erklärt, u. a. im VI. Gesamtbericht, daß eine Ausdehnung der beanstandeten Ausnahmetarife auf alle Unternehmen in vergleichbarer Lage den diskriminierenden Charakter des Tarifs beseitigen würde. Wäre die Bundesbahn dem Vorschlag der Hohen Behörde gefolgt und hätte sie z. B. den französischen Werken einen neu zu erstellenden Hüttentarif mit den entsprechend verlängerten Sätzen des 6 B 30 eingeräumt, so hätte sie voraussichtlich eine wenig veränderte Transportmenge zu einem ermäßigten Satz gefahren. Die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden französischen Stahlwerke auf dem gemeinsamen Markt wäre gestiegen, und zwar gegenüber allen übrigen Standorten, nicht nur den revierfernen. Auf der anderen Seite hätte sich die Wettbewerbsstellung der lothringischen und nordfranzösischen Kohlengruben verschlechtert gegenüber denen an der Ruhr. Es hätte die Hohe Behörde eigentlich nachdenklich stimmen müssen, daß die beiden von ihr akzeptierten Lösungen für die Beseitigung der deutschen Ausnahmetarife — ihre Aufhebung oder die Ausdehnung ihres Geltungsbereichs auf den grenzüberschreitenden Verkehr — zu so unterschiedlichen Auswirkungen auf dem gemeinsamen Markt führen, obwohl doch in beiden Fällen „seinen Grundsätzen zum Durchbruch verholfen werden sollte“.

²⁸⁾ Nur Abschreibungen, da Reinverlust von 2,7 Mill. DM.

Der bereits zitierte Bericht des Harmonisierungsausschusses²⁹⁾ bemerkt zu dem zugrunde liegenden generellen Problem, nachdem er festgestellt hat, daß jeder Transport seine direkten Kosten tragen müsse und die Gemeinkosten auf die verschiedenen Tarife zu verteilen wären: „Im Interesse des Verkehrsträgers selbst darf die Aufschlüsselung dieser Lasten (Gemeinkosten) nicht nach dem Prozentsatz der direkten Kosten durchgeführt werden . . . Man kann um so höhere Frachten verlangen, je unelastischer die Nachfrage ist, d. h. je weniger sich das Verkehrsaufkommen durch eine Frachterhöhung verringert. Umgekehrt dürfen mit den Gemeinkosten nicht solche Transporte belastet werden, die dadurch verloren gehen würden, weil sie gegenüber den Frachtsätzen eine große Elastizität aufweisen.“³⁰⁾

Auf unser Problem angewendet ergibt sich, daß die Bundesbahn den kostengünstigen Standorten Ruhr und Lothringen mit dem 6 B 1 einen verhältnismäßig hohen Anteil an den Gemeinkosten zumißt, ein Verfahren, das angesichts des verhältnismäßig hohen Monopolisierungsgrades dieser Industrie und der Unelastizität ihrer Dispositionen auch den Bedingungen des Handloptimums entsprechen dürfte. Bei den kostengünstigeren Standorten erhält der eingeräumte Ausnahmetarif den Verkehr, ohne — wie im vorhergehenden Abschnitt nachgewiesen — den Zielen des partiellen oder totalen Handloptimums Abbruch zu tun. Da die Bahn dank der besonders günstigen Kostenstruktur³¹⁾ der fraglichen Relationen auch bei dem ermäßigten Tarif weit mehr als die variablen Kosten dieser Verkehre decken dürfte, muß sie der größeren Elastizität aus betriebswirtschaftlichen Gründen nachgeben. Dadurch, daß ein Teil ihrer Gemeinkosten auch von den niedriger tarifierten Hüttenwerken mitgetragen wird, bleibt die Belastung der Normaltarife entsprechend geringer. Die Differenzierung ist also insoweit auch für regeltarifierte Transporte günstiger, die ermäßigten Tarife haben eine größere Transportmenge zur Folge mit neuen Möglichkeiten zur Senkung der Durchschnittskosten³²⁾.

Die Unterscheidung zwischen Wettbewerbs- und Unterstützungstarifen zeigt sich in der bisherigen Definition der Hohen Behörde also als sehr vordergründig. Gesamtwirtschaftlich handelt die Eisenbahn richtig, wenn sie auf unterschiedliche Monopolisierungsgrade mit unterschiedlichen Tarifen reagiert. Privatwirtschaftlich handelt sie zweckmäßig, wenn sie ihre Tarife differenziert, soweit ihre Marktstellung dazu ausreicht. Predöhl³³⁾ hat wiederholt darauf hingewiesen, daß eine Preisdifferenzierung von Seiten der Eisenbahn auf Grund entsprechend unterschiedlicher Nachfrageelastizität in jedem Fall vorteilhaft ist, ob die Elastizität der Verkehrsnutzer nun auf eine Ausweichmöglichkeit auf andere Verkehrsträger oder einen schwächeren Monopolisierungsgrad zurückgeht. In den Voraussetzungen des Handloptimums haben solche Tarife bei Erfüllung der übrigen Be-

²⁹⁾ Bericht über die Harmonisierung der Transporttarife für Kohle und Stahl, a.a.O., S. 18.

³⁰⁾ ebenda, S. 18.

³¹⁾ Die Auslastung der OÖt-Züge im Erz-Kohle-Verkehr zwischen dem Sieg-Lahn-Gebiet und dem Ruhrgebiet ist im Hin- und Rückverkehr besonders günstig. So standen im Jahre 1957 515 Kohlenzügen in Richtung Ruhr-Sieg-Lahn-Gebiet 575 Erzzüge in der Gegenrichtung gegenüber. Aus dem ausgeglichenen Zugverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Wetzlar erhält die Bundesbahn höhere Einnahmen pro eingesetztem Waggon als im Durchschnitt des Bundesgebiets.

³²⁾ In dem von der Hohen Behörde genehmigten Wettbewerbstarif 6 B 33 gewährt die Bundesbahn aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen im Wettbewerb mit dem Wassertransport sogar Ermäßigungen von durchschnittlich fast 50 v.H. gegenüber dem 6 B 1. Demgegenüber liegen die Abschläge gegenüber den Werken im Sieg-Lahn-Dill-Gebiet (AT 6 B 30,1) bei durchschnittlich 34 v. H., bei der Maxhütte (AT 6 B 33,2) bei 21 v.H., also um ein Drittel bis zur Hälfte niedriger, obgleich die Kostenverhältnisse auf diesen Relationen als vergleichbar angesehen werden können.

³³⁾ So zuletzt im Volkswirt, Nr. 13, 12. Jg., vgl. Predöhl, A., Harmonisierung der europäischen Eisenbahntarife.

dingungen ihren Platz, d. h. solange die Abweichungen von den Normaltarifen nicht willkürlich erfolgen.

Die Rohstahlproduktion der von den Tarifmaßnahmen bedrohten Werke umfaßte 1957 einen Anteil von 2 v. H. an der Erzeugung der Gemeinschaft³⁴⁾. Der Effekt der von der Hohen Behörde vorgesehenen Eingriffe auf die Vertragsziele muß also selbst bei Gesamtillegung dieser Kapazität und partiellem Bezug des Ergebnisses auf die Montanwirtschaft bescheiden bleiben. Die Unmöglichkeit, bei so infinitesimalen Einwirkungen auf die Produktionsstruktur die Gesamtwirtschaft sicher in Richtung der erstrebten Ziele zu beeinflussen, zwingt zu pragmatischen Lösungen und damit zur Überprüfung der bisherigen Auslegung der vergleichbaren Lage im Raum.

³⁴⁾ Die Kapazität der Gemeinschaft erweiterte sich allein in der Zeit von 1951 bis 1957 um über 40 v.H.

Zur Methode einer Schätzung des zukünftigen Kraftfahrzeugbestandes einer Stadt

(dargestellt am Beispiel der Stadt Krefeld)

VON PROFESSOR DR. DR. BÖTTGER UND DIPL.-VOLKSWIRT KLOTHER

I. Der Straßenverkehr als kommunales Problem

Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat in der Bundesrepublik in den letzten Jahren zwar sehr stark zugenommen (von 3 275 000 Kraftfahrzeugen im Jahre 1952 auf 6 137 000 Kraftfahrzeuge im Jahre 1957¹⁾), aber die Kraftfahrzeugdichte, bezogen auf die Einwohnerzahl, ist in der Bundesrepublik noch sehr viel geringer als in den USA und auch als in den meisten europäischen Ländern. Schon für die derzeitige Fahrzeugdichte ist das Straßennetz der Bundesrepublik unzureichend. Dazu kommt, daß seit einigen Jahren als Halter von Kraftfahrzeugen zunehmend die Arbeitnehmer auftreten und im Zusammenhang damit ein Übergang vom Kraftrad auf den Personenkraftwagen zu verzeichnen ist. Die Zahl der Krafträder stagniert bzw. nimmt schon seit dem Jahre 1956 ab¹⁾, während die Zahl der bedeutend mehr Verkehrsraum in Anspruch nehmenden Personenkraftwagen überproportional ansteigt.

Von dieser Entwicklung werden die Gemeinden besonders fühlbar betroffen. Der Straßenverkehr innerhalb der geschlossenen Ortschaften hat einen Umfang angenommen, der die Städte vor fast nicht mehr zu lösende Probleme stellt. In den Städten vor allem kommt es zu Ballungen des Verkehrs und einer beängstigenden Häufung der Verkehrsunfälle. Von den rd. 625 000 Straßenverkehrsunfällen¹⁾ des Jahres 1956 in der Bundesrepublik ereigneten sich rd. 495 000 = 80% innerhalb der geschlossenen Ortslage und nur rd. 130 000 = 20% auf der freien Strecke außerhalb der geschlossenen Ortslage. Von den Unfällen auf der freien Strecke entfallen 12 300 auf die Bundesautobahnen. Bei der Straßenlänge ist das Verhältnis geschlossene Ortslage (Ortsdurchfahrt) zu freier Strecke gerade umgekehrt, 20 : 80. Auf jedem Kilometer Ortsdurchfahrt ereigneten sich im Jahre 1956 mehr als 20 Verkehrsunfälle. Dagegen verzeichneten die Autobahnen nicht mehr als 5 Verkehrsunfälle je km und die freie Strecke (einschl. Autobahnen) gar nur 1 Verkehrsunfall auf jedem Kilometer Streckenlänge. Diese Zahlen sprechen für sich.

Die Gemeinden sind durch Straßenbaulasten sehr stark in Anspruch genommen, weil die Unterhaltung, Verbesserung und der Neubau von Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaften aus vielen Gründen mit bedeutend höheren Kosten verbunden sind als auf der freien Strecke. Von den gesamten Angaben für das Straßenwesen 1948–1954 von Bund, Ländern und Gemeinden haben die kreisfreien Städte allein fast 25% tragen müssen²⁾. Die Städte sind aber nicht nur Träger der Straßenbaulasten für die teuersten

¹⁾ Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik 1958.

²⁾ Wirtschaft und Statistik, Heft 8/1956.

wichtigsten und am stärksten belasteten Straßen. In engster Verbindung mit den kommunalen Straßenbaulasten steht die Bereitstellung ausreichender Parkflächen für den ruhenden Verkehr. Dieses Problem besteht auf der freien Strecke praktisch nicht.

Die Kraftfahrzeugdichte ist in den einzelnen Städten der Bundesrepublik über Erwarten unterschiedlich. Bei einem Vergleich der Zahlen von 151 Gemeinden (davon 125 kreisfreie Gemeinden) der Bundesrepublik³⁾ zeigt sich, daß nur 13 Gemeinden (davon 125 kreisfreie als 130 Kraftfahrzeuge auf je 1 000 Einwohner hatten, und von diesen 13 Gemeinden sind nur 4 Großstädte (über 100 000 Einw.). Die höchsten Zahlen weisen drei verhältnismäßig kleine Gemeinden auf, nämlich: Wermelskirchen (22 900 Einw. mit 153,8 Kfz./1000 Einw.), Eschwege (23 700 Einw. mit 152,5 Kfz./1000 Einw.), Schweningen (29 500 Einw. mit 147,1 Kfz./1000 Einw.). Erst dann folgt München mit 146,3 Kfz./1000 Einw. Ähnliche Unterschiede zeigt auch ein Vergleich der Verkehrsunfallzahlen dieser Gemeinden.

Diese Hinweise sollten noch einmal deutlich machen, daß es für jede Stadt ein individuelles Straßenverkehrsproblem gibt. Das Straßennetz einer jeden Stadt wird sich von fast allen anderen städtischen Straßennetzen erheblich unterscheiden und schafft jeweils besondere Voraussetzungen für den Straßenverkehr. Aber auch davon ganz abgesehen gibt es keinen Generalnenner für die städtischen Verkehrsprobleme. Betrachtungen über die voraussichtliche Weiterentwicklung der Kraftfahrzeugdichte in einer bestimmten Stadt können daher nur dann zu brauchbaren Schätzwerten führen, wenn die individuellen Verhältnisse und Voraussetzungen in dieser Stadt besonders berücksichtigt werden. Dazu gehört auch die Kraftfahrzeugdichte, bei der es auch für Städte vergleichbarer Größe (Einwohnerzahlen) keine Normzahlen gibt.

II. Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsleistung

Viele der vorgenannten Gründe geben den Anlaß zu einem Versuch, eine Berechnung der voraussichtlichen Entwicklung des Kfz.-Bestandes in Krefeld (200 000 Einw.) vorzunehmen.

Es bestand durchaus Klarheit darüber, daß der zukünftig zu erwartende Straßenverkehr in erster Linie nicht von der Zahl der Kraftfahrzeuge, sondern von deren Verkehrsleistung (gefahrte Strecke pro Fahrzeug) und von der Struktur des Kraftfahrzeugbestandes einer Stadt abhängig ist. Lastkraftwagen und Personenkraftwagen nehmen naturgemäß mehr Verkehrsraum in Anspruch als Krafträder, aber es war leicht festzustellen³⁾, daß die Struktur des Bestandes an Kraftfahrzeugen bei den einzelnen Gemeinden kaum ins Gewicht fallende Unterschiede aufweist.

Ob und in welchem Ausmaß etwa die durchschnittliche Verkehrsleistung der einzelnen Kraftfahrzeuge (vergleichbarer Fahrzeugarten) von Stadt zu Stadt Unterschiede aufweist, konnte nicht festgestellt werden. Es darf aber angenommen werden, daß die große Zahl der Kraftfahrzeuge in jeder Stadt nach dem „Prinzip der großen Zahl“ weitgehend zu einem Ausgleich der durchschnittlichen Verkehrsleistung der einzelnen Kraftfahrzeuge führt. Örtliche Besonderheiten, die eine ins Gewicht fallende Verschiebung der durchschnittlichen Verkehrsleistung des einzelnen Kraftfahrzeuges verursachen könnten, sind

³⁾ Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 1957.

örtlich jeweils bekannt und können bei der Beurteilung der örtlichen Verkehrssituation entsprechend berücksichtigt werden.

Ausschlaggebend für die Wahl der Zahl der Kraftfahrzeuge statt der Verkehrsleistung dieser Kraftfahrzeuge als Bestimmungsgröße für den zukünftigen örtlichen Kraftfahrzeugverkehr war aber die Tatsache, daß die Verkehrsleistung aller Kraftfahrzeuge innerhalb eines Stadtgebietes überhaupt kaum meßbar ist.

Für die Feststellung dieser Verkehrsleistung wären sehr umfangreiche und kostspielige Zählungen und Einzeluntersuchungen erforderlich, deren Resultate aber immer noch mit einem hohen Unsicherheitsfaktor behaftet wären. Die sehr viel einfacher durchzuführenden Untersuchungen und Berechnungen über die Zahl der Kraftfahrzeuge führen mit größter Wahrscheinlichkeit zu Vorausschätzungen, die praktisch nicht weniger brauchbar sein werden als die höchst unsichere Messung der Verkehrsleistung. Zu bedenken ist hier auch, daß vorerst noch völlig ungeklärt ist, ob mit zunehmender Zahl der Kraftfahrzeuge die Intensität der Nutzung des einzelnen Kraftfahrzeuges zurückgeht oder ansteigt. „Der innerstädtische Großstadtverkehr blieb nach wiederholten Verkehrszählungen in Deutschland jährlich mit rd. 10% hinter der Zunahme des Kfz.-Bestandes zurück. Betrachtungen an Ausfallstraßen zeigen auch das Gegenteil. Direkte Gesetzmäßigkeiten zeichnen sich hier noch nicht ab.“⁴⁾

III. Vergleich mit anderen Städten

Bei dem in Krefeld vorgenommenen Versuch wurde zunächst festgestellt, welche Aufschlüsse aus einem Vergleich der Krefelder Zahlen über den Kfz.-Bestand mit Städten der gleichen Größenordnung gezogen werden könnten. Zum Vergleich wurden zehn Städte ausgewählt, und zwar die in der Reihenfolge der Einwohnerzahlen fünf nächst größeren und fünf nächstkleineren Städte. Es ergab sich, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge auf 1000 Einwohner in Krefeld mit 116 wesentlich höher lag als im Durchschnitt der zehn Vergleichsstädte mit 101. Darüber hinaus war die Zahl der Kraftfahrzeuge im Verhältnis zur verfügbaren Verkehrsfläche (Straßen und Plätze) in Krefeld mit 34 Kfz. je ha Verkehrsfläche ebenfalls beträchtlich höher als im Durchschnitt der zehn Vergleichsstädte mit 23 Kfz. je ha Verkehrsfläche. In Krefeld war demnach die Lage z. T. ganz erheblich schlechter als in den meisten Vergleichsstädten. Diese Feststellungen stehen mit dem Versuch der Vorausberechnung der Zahl der Kraftfahrzeuge nur insofern im Zusammenhang, als daraus ein Teilurteil über die örtliche Situation gewonnen werden sollte.

IV. Methoden der Vorausschätzung

Vorausschätzungen des zukünftig zu erwartenden Kfz.-Bestandes gehen meist von dem bisher festgestellten Trend der Entwicklung in einem Land oder einer Stadt oder von einem Vergleich mit der Entwicklung in anderen Ländern oder Städten aus. Diese Vorausschätzungen haben als Grundlage also nur die bisherige Zahl der Kraftfahrzeuge. Die Krefelder Zahlen zeigten nun, daß die Trendlinie zwar die Grundrichtung der vor-

⁴⁾ J. W. Korte, Grundlagen der Straßenverkehrsplanung in Stadt und Land, Wiesbaden/Berlin, 1958, S. 158.

aussichtlichen Entwicklung erkennbar macht, der Trend allein aber keine ausreichende Berechnungsgrundlage sein dürfte. Eine aus dem Trendverlauf gezogene Prognose für den Kfz.-Bestand im Jahre 1962 führte je nach dem der Trendberechnung zugrunde gelegten Zeitraum zu anderen Ergebnissen. Die nachstehenden, aus dem Trend⁵⁾ verschiedenen Zeiträume zwischen 1950 und 1958 errechneten Zahlen für den voraussichtlichen Kfz.-Bestand im Jahre 1962 in Krefeld machen das deutlich (vgl. auch Abb. 1):

Trend berechnet aus dem Zeitraum	Prognose für den Kfz.-Bestand in Krefeld im Jahre 1962
1) 1950 bis 1955	= 25 700 Kfz.
2) 1950 bis 1957	= 28 800 Kfz.
3) 1950 bis 1958	= 30 000 Kfz.
4) 1953 bis 1958	= 27 500 Kfz.
5) 1954 bis 1958	= 33 400 Kfz.

Der für eine Trendberechnung seit 1950 verfügbare Zeitraum ist zu kurz, das steht hier nicht in Frage. An einigen Beispielen war lediglich zu zeigen, daß die allein aus dem Trend gezogenen Prognosen recht unsicher sind und für sich allein noch nicht genügend Anhaltspunkte geben. Hinzu kommt, daß die jüngste Entwicklung der Kfz.-Zahlen auf eine „Motorisierungswelle“ hinweist, deren besonderes Schwergewicht bei den Personenkraftwagen liegt. Daran sind besonders die Arbeitnehmer beteiligt. Während der Anteil der Arbeitnehmer an den Neu- und Gebrauchtwagenkäufen im Jahre 1952 noch unter 10% lag, war er im Jahre 1957 auf fast 40% gestiegen. Das wird möglicherweise zu einer weiteren Steigerung der Kraftfahrzeug- und insbesondere der Pkw.-Zahlen über die bisherigen jährlichen Zuwachsraten hinaus führen, zumal der „Notbehelf“ Kraffrad mehr und mehr gegen das „Endziel“ Personenkraftwagen ausgetauscht werden wird. Die Zahlen des Kfz.-Bestandes allein sind deshalb für eine Trend-Prognose keine zuverlässige Grundlage mehr.

Für Krefeld wurde nun der Versuch unternommen, durch die Verbindung der Entwicklung des Kfz.-Bestandes mit einer oder mehreren anderen Bezugsgrößen weitere Anhaltspunkte für den zukünftigen Kfz.-Bestand in Krefeld zu gewinnen. In einer Untersuchung aus jüngster Zeit⁶⁾ über die voraussichtliche Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes, insbesondere der Personenkraftwagen in der Bundesrepublik, wurde als Bezugsgröße die Entwicklung des Bruttosozialproduktes gewählt. Die in dieser Untersuchung festgestellten Zusammenhänge zwischen der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und der Entwicklung des Bruttosozialproduktes sind auffallend eng, wenn auch diese Zusammenhänge an sich gegeben oder doch zu vermuten sind. Die festgestellte korrelative Entsprechung ist über Erwarten groß und wurde für eine sehr brauchbar und zuverlässig erscheinende Vorausschätzung des für 1965 in der Bundesrepublik zu erwartenden Kfz.-Bestandes ausgewertet. Die Verfasser der genannten Studie rechnen bis 1965 mit einer Verdoppelung des gegenwärtigen Pkw.-Bestandes.

⁵⁾ Berechnet nach der Methode der kleinsten Quadrate, in: O. Most, Allgemeine Statistik, Frankfurt 1953, 2. Auflage, S. 71 ff.

⁶⁾ Volkswirtschaftl. Abteilung der ESSO-AG Hamburg: Der Pkw.-Bestand in Westdeutschland bis 1965, August 1958.

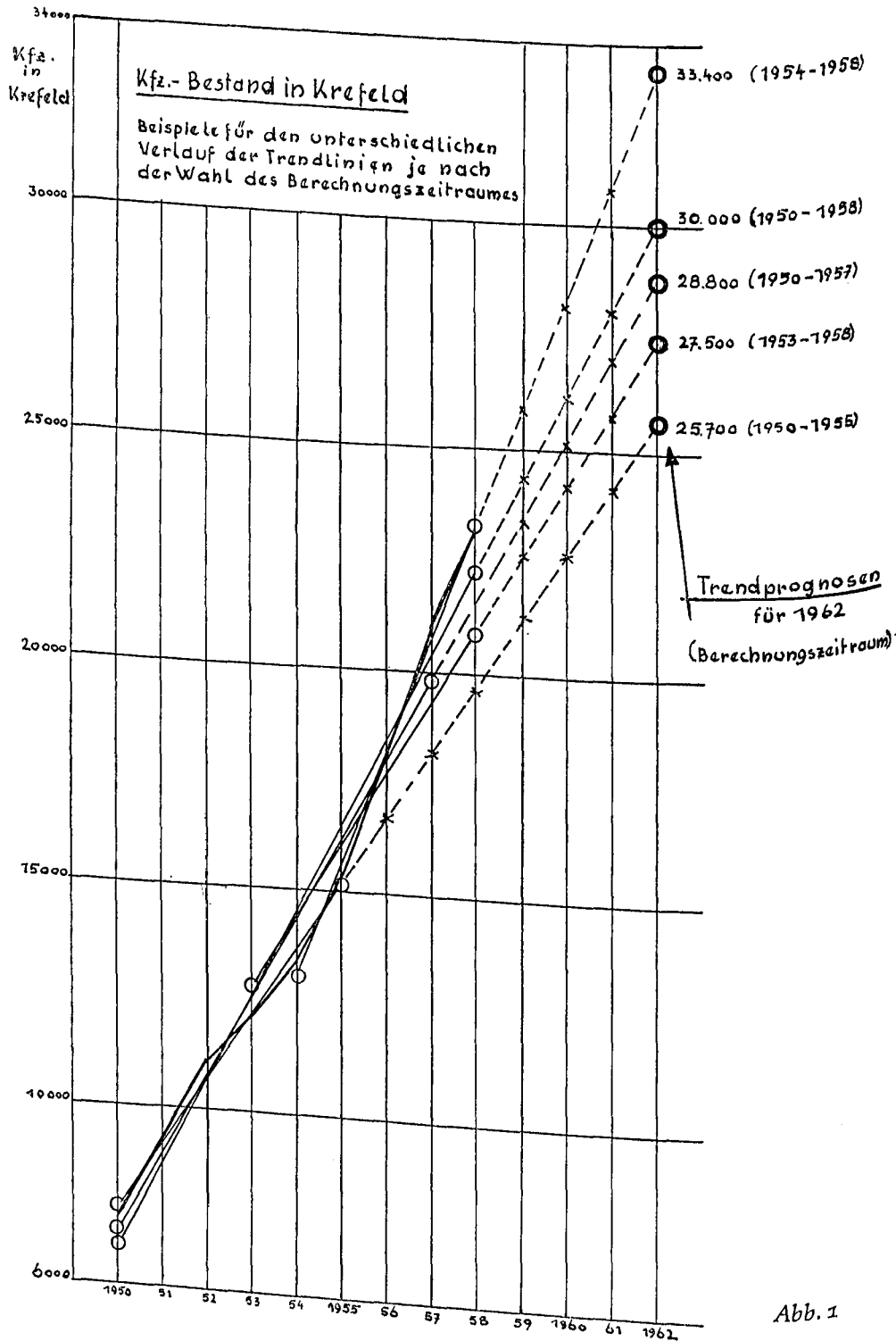


Abb. 1

Leider ist die Bezugsgröße Bruttosozialprodukt für entsprechende Vorausschätzungen für das Gebiet einer Stadt nicht verwendbar, weil Angaben über das Bruttosozialprodukt einer Stadt bisher nicht vorliegen, von einer einzigen Ausnahme abgesehen⁷⁾. Diese Ausnahme macht die ganz erheblichen Schwierigkeiten deutlich, mit denen regionale Sozialproduktberechnungen dieser Art wenigstens heute noch verbunden sind.

In Krefeld wurde deshalb nach anderen Bezugsgrößen gesucht, für die die entsprechenden Zahlenangaben vorhanden waren. Offenbar ist zwischen der Entwicklung des Kfz.-Bestandes und der Entwicklung vieler anderer Zahlengrößen aus dem Wirtschaftsleben einer Stadt ein verhältnismäßig enger, auch in Zahlen feststellbarer Zusammenhang gegeben, da die Zahl der Kraftfahrzeuge nur ein Ausdruck unter anderen für die wirtschaftliche Entwicklung ist. Für Krefeld als ausgeprägte Industriestadt lag es nahe, als Bezugsgrößen für die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes Zahlenreihen aus der Industriewirtschaft in der Stadt zu suchen. Die Struktur der Krefelder Industrie ist verhältnismäßig ausgeglichen. Textilindustrie, Edelmetallindustrie und Chemische Industrie sind vorherrschend, doch sind deren Gewichte ziemlich gleichmäßig verteilt. Eine Beeinträchtigung der Brauchbarkeit der ausgewählten Zahlen durch eine zu einseitige Ausrichtung auf die Entwicklung eines einzelnen Industriezweiges war deshalb nicht zu befürchten. Folgende Bezugsgrößen wurden ausgewählt (jeweils Zahlenreihen von 1950 bis 1957, da für 1958 nur die Zahlen des Kfz.-Bestandes, nicht aber die der Bezugsgrößen vorlagen):

1. Gesamtumsätze der Krefelder Industrie;
2. Bruttolohn- und =gehaltssumme der Krefelder Industrie;
3. Gemeindesteuer-Isteinnahmen der Stadt Krefeld.

Mit großer Wahrscheinlichkeit lassen sich viele andere Zahlenreihen aus dem Wirtschaftsleben einer Stadt finden, die untereinander in einem weniger engen sachlichen Zusammenhang stehen als die hier ausgewählten. Die hier gegebene Gefahr, daß die ausgewählten Bezugsgrößen im Grunde nur eine stark voneinander abhängige, gleichartige Entwicklung haben, wurde für den Versuch als nicht wesentlich angesehen, da es in erster Linie darauf ankam, Klarheit über die Methode der Untersuchung zu gewinnen.

Zunächst wurde der korrelative Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Kfz.-Bestandes in Krefeld und der Entwicklung jeder der ausgewählten drei Bezugsgrößen festgestellt. Schon aus einem graphischen Vergleich der Entwicklung der vier Zahlenreihen (vgl. Abb. 2) wird ein verhältnismäßig enger Zusammenhang erkennbar. Aus den Zahlenreihen wurden folgende Korrelationskoeffizienten⁸⁾ errechnet:

- Zwischen Entwicklung des Kfz.-Bestandes in Krefeld und
- | | |
|--|--------------|
| 1. Gesamtumsätze der Industrie in Krefeld | $r = 0,9935$ |
| 2. Bruttolohn- und =gehaltssumme der Krefelder Industrie | $r = 0,9736$ |
| 3. Gemeindesteuer-Isteinnahmen der Stadt Krefeld | $r = 0,9862$ |

Die vermuteten engen Zusammenhänge werden durch diese sehr hohen Korrelationskoeffizienten, die jeweils eine fast vollständige Entsprechung ausdrücken, vollauf bestätigt.

⁷⁾ Dr. R. Gunzert, Das Sozialprodukt der Stadt Frankfurt am Main, 1950-1953, Sonderheft 3 der „Statistischen Monatsberichte“ Frankfurt am Main.

⁸⁾ O. Most, Allg. Statistik, a.a.O., Seite 66 f.

Entwicklung von Kfz-Bestand und drei "Bezugsgrößen" in Krefeld 1950 - 1957. (1952 = 100)

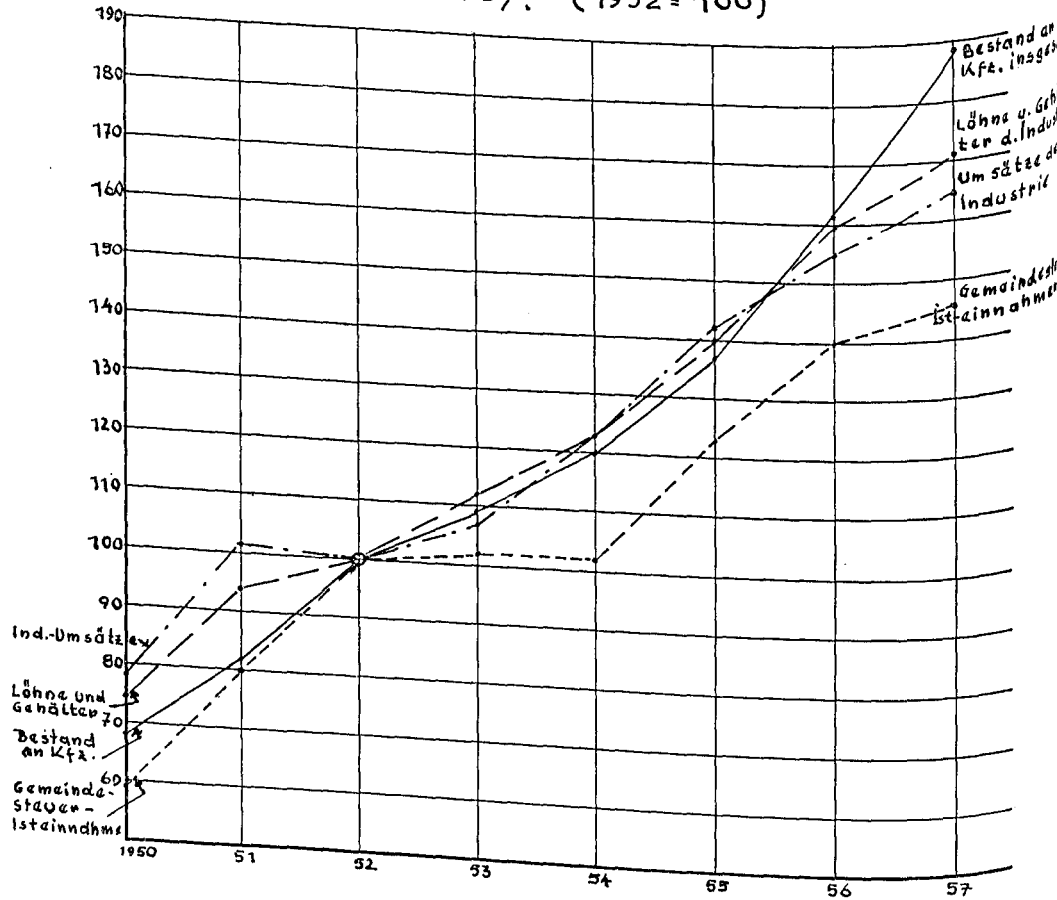
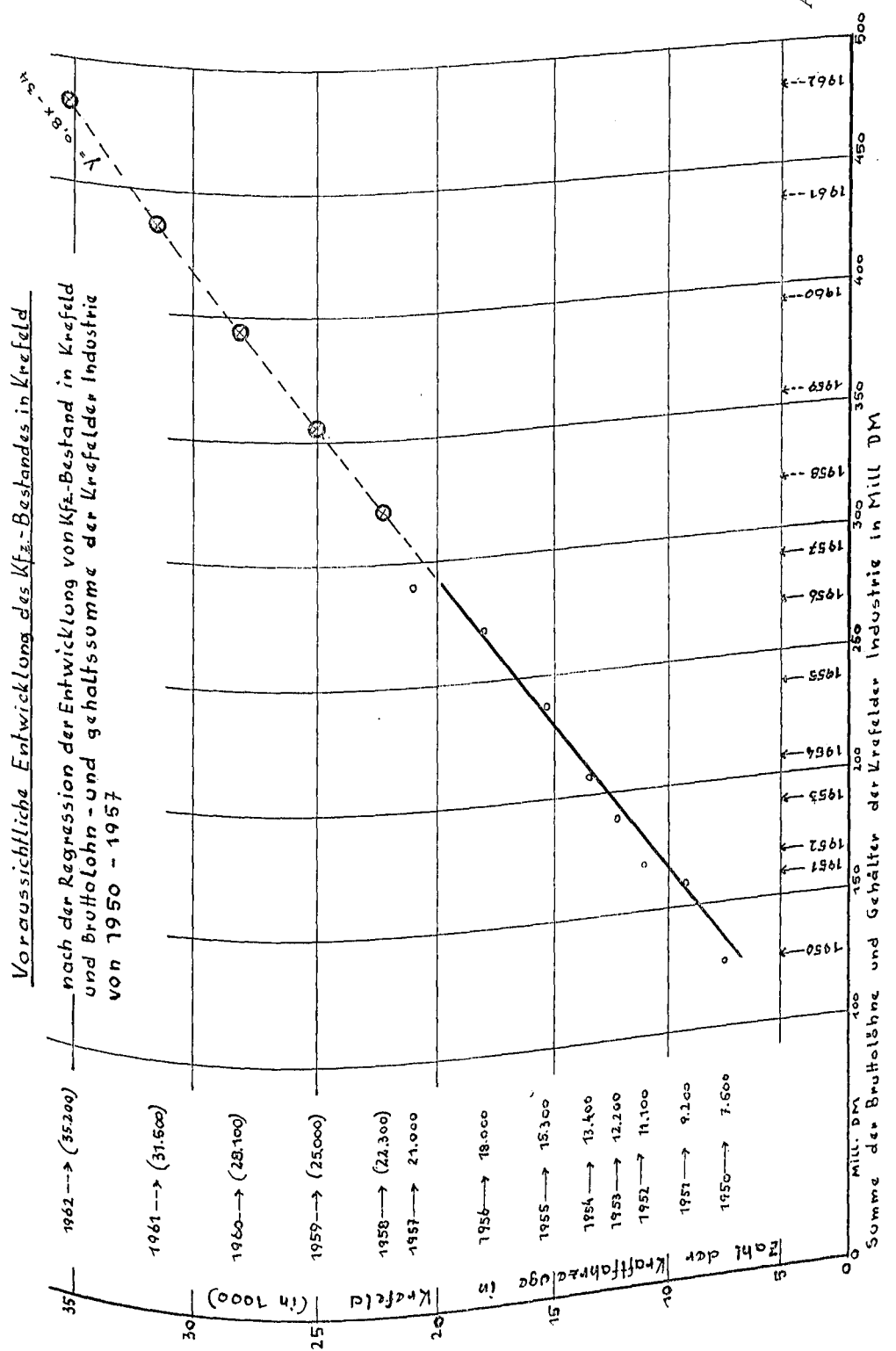


Abb. 2

Es wurden nunmehr die Regressionslinien⁹⁾ zwischen der Entwicklung des Kfz-Bestandes und jeweils einer der drei Bezugsgrößen für die Zeit von 1950 bis 1957 berechnet (vgl. Abb. 3). Zur Vereinfachung des etwas komplizierten Rechenvorganges wurde hier (wie auch bei der vorausgegangenen Berechnung der Trendlinien) nicht mit den genauen, sondern mit abgerundeten Zahlen gerechnet. Durch mehrere Gegenproben wurde aber die Erwartung bestätigt, daß durch die Abrundung der Grundzahlen nur eine sehr geringe, nicht ins Gewicht fallende Veränderung der Endzahlen eintritt. Es ergaben sich folgende Regressionslinien in der Form linearer Gleichungen ($Y = \text{Kfz-Bestand}$; $X = \text{jeweilige Bezugsgröße}$):

⁹⁾ Vgl. O. Most, Allgemeine Statistik, a.a.O., Seite 73.



Voraussichtliche Entwicklung des Kfz-Bestandes in Krefeld nach der Regression der Entwicklung von Kfz-Bestand in Krefeld und Bruttohölne- und Gehaltssumme der Krefelder Industrie von 1950 - 1957

Summe der Bruttohölne und Gehälter der Krefelder Industrie in Mill. DM

- 1) $Y = 1,28 X - 47$ (Kfz.-Bestand : Industrieumsätze);
- 2) $Y = 0,8 X - 34$ (Kfz.-Bestand : Bruttolohn- u. =gehaltssumme);
- 3) $Y = 0,453 X - 16$ (Kfz.-Bestand : Gemeindesteuer-Isteinnahme).

Der schwierigste Teil der Vorausschätzung des im Jahre 1962 zu erwartenden Kfz.-Bestandes lag in einer ausreichend genau erscheinenden Schätzung der zukünftigen Wachsraten der Bezugsgrößen. Es ist natürlich sehr unsicher, welchen Verlauf die Entwicklung der Bezugsgrößen in den nächsten Jahren nehmen wird. Die Erwartung einer Steigerung der jährlichen Wachsraten könnte ebenso wie die Erwartung einer Verminderung oder auch die Erwartung gleichbleibender Wachsraten nicht objektiv begründet werden. Vor allem wären für den Grad einer Steigerung oder Verminderung keine objektiven Merkmale gegeben. Deshalb erschien es sowohl zulässig als auch zweckmäßig anzunehmen, daß die jährlichen Wachsraten der Bezugsgrößen im Durchschnitt der nächsten fünf Jahre ebenso groß sein werden wie im Durchschnitt der vergangenen sieben Jahre von 1950 bis 1957. Damit sind Unsicherheiten verbunden, die sich aus einer Prognose nicht ausschalten lassen. Es geht hier auch gar nicht darum, mit Sicherheit den wirklichen Kfz.-Bestand der nächsten Jahre zu treffen, sondern lediglich darum, möglichst wirklichkeitsnahe Anhaltspunkte für die voraussichtliche Entwicklung zu erhalten.

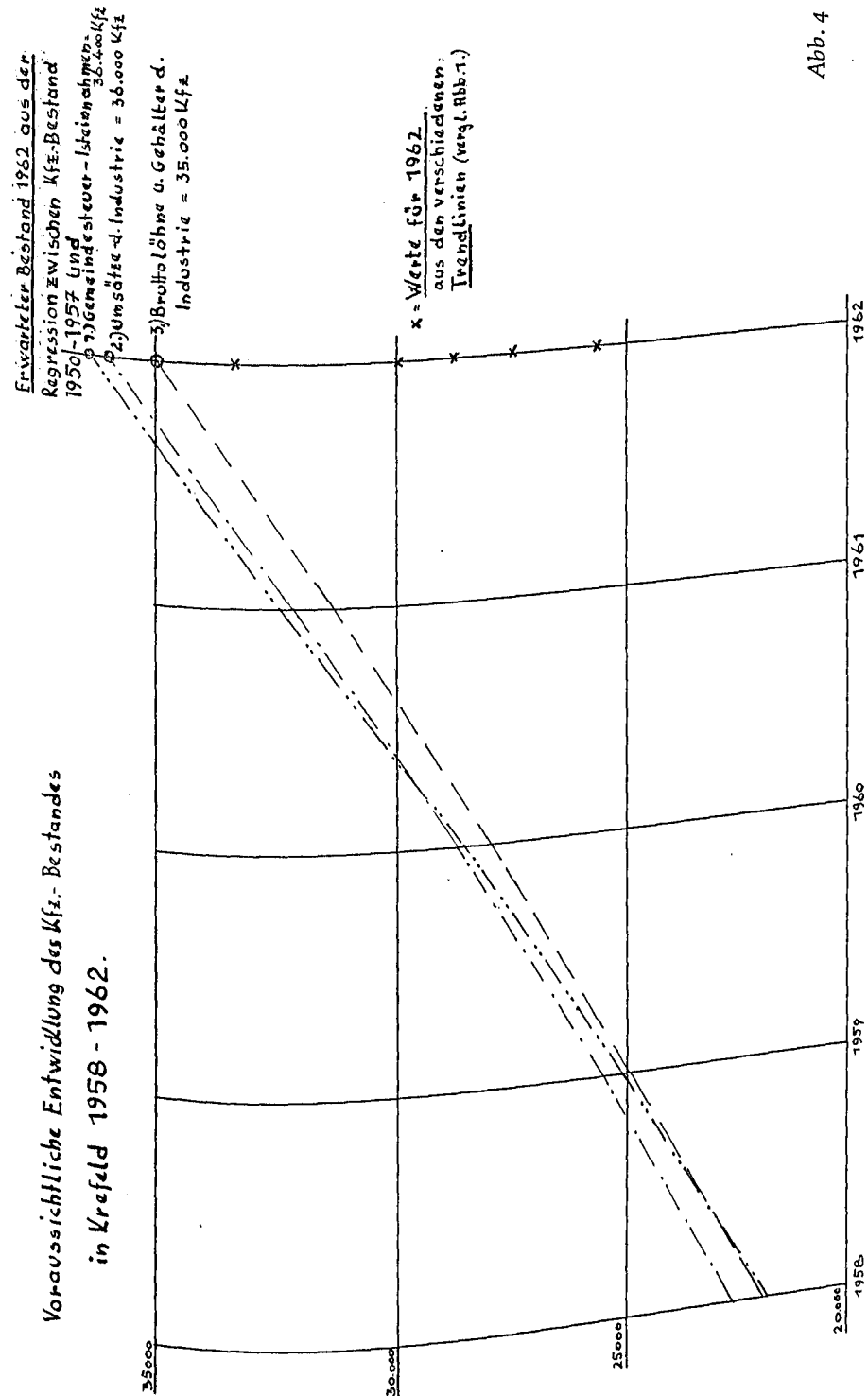
In Krefeld waren die jährlichen Wachsraten der Bezugsgrößen im Durchschnitt der Jahre 1950 bis 1957 wie folgt:

1. Gesamtumsätze der Krefelder Industrie: + 10,6 % jährlich;
2. Bruttolohn- und =gehaltssumme der Krefelder Industrie: + 10,6 % jährlich;
3. Gemeindesteuer-Isteinnahme: + 13,0 % jährlich.

Unter der Annahme, daß die durchschnittlichen jährlichen Wachsraten der Bezugsgrößen von 1950 bis 1957 im Durchschnitt der Jahre von 1958 bis 1962 beibehalten werden, ergaben sich für 1962 folgende Prognosen des Kfz.-Bestandes in Krefeld (vgl. Abb. 4):

1. Aus der Regression von Kfz.-Bestand und Gesamtumsätzen der Krefelder Industrie (Gleichung: $Y = 1,28 X - 47$) Kfz.-Bestand 1962 = rd. 36 000 Kraftfahrzeuge;
2. Aus der Regression Kfz.-Bestand und Bruttolohn- und =gehaltssumme der Krefelder Industrie (Gleichung: $Y = 0,8 X - 34$) Kfz.-Bestand 1962 = rd. 35 000 Kraftfahrzeuge;
3. Aus der Regression Kfz.-Bestand und Gemeindesteuer-Isteinnahmen (Gleichung: $Y = 0,453 X - 16$) Kfz.-Bestand 1962 = rd. 36 400 Kraftfahrzeuge.

Die aus den drei Regressionsgleichungen errechneten Zahlen für den Kraftfahrzeugbestand im Jahre 1962 in Krefeld liegen verhältnismäßig nahe beieinander (vgl. auch Abb. 4). Das war zu erwarten, weil es sich bei den Bezugsgrößen um eng miteinander verbundene und stark voneinander abhängige Zahlengrößen handelt. Aus der Abb. 4 zeigt sich aber auch, daß die aus den drei Regressionsgleichungen für 1962 errechneten Zahlen erheblich über den Zahlen liegen, die sich nach den Trendprognosen aus verschiedenen Zeiträumen für 1962 ergeben. Das ist darauf zurückzuführen, daß seit dem Jahre 1955 einsetzenden verstärkten „Motorisierungswelle“ die Kraftfahrzeugzahlen relativ stärker anstiegen als die Bezugsgrößen. Die Trendlinien sind noch von dem geringeren Anstieg in den ersten Jahren nach 1950 in ihrem Verlauf abgeflacht. Bei den Regressionslinien ist die Höhe der vorausgeschätzten Zahlen des Kfz.-Bestandes



abhängig von der geschätzten Höhe der jährlichen Zuwachsraten der Bezugsgrößen. Es ist bereits gesagt, daß die Schätzung der Zuwachsraten wie jede Prognose sehr unsicher ist. Nicht zweckvoll wäre es aber, die geschätzten Zuwachsraten so lange zu manipulieren, bis die aus ihnen resultierenden Prognose-Zahlen des Kfz.-Bestandes näher an den auf andere Weise gewonnenen Prognosezahlen liegen. Auf die Höhe der auf den Regressionslinien basierenden Prognose-Zahlen kommt es hier auch eigentlich gar nicht an. Der Wert der beschriebenen Methode dürfte darin liegen, daß mit ihr eine Reihe von weiteren Anhaltspunkten (Prognosewerten) gewonnen wird. Damit wird die Eingrenzung eines Erwartungsbereiches für den zukünftigen Kfz.-Bestand einer einzelnen Stadt möglich, innerhalb dessen der später in der Wirklichkeit erreichte Bestand mit hoher Wahrscheinlichkeit auch tatsächlich liegen wird.

Fragen der Verkehrs-Dokumentation in der Bundesrepublik Deutschland

VON DIPL.-VOLKSWIRT ANTON LÖW, KÖLN

Vorbemerkung

Noch ehe man Begriff und Inhalt des Wortes „Verkehrs-Dokumentation“ erläutert, ist für den eiligen Leser vorzuschicken, daß im folgenden keine Übersicht über Literaturquellen gegeben wird. Ein derartiger Dokumentationsführer, in dem für das Fachgebiet Verkehr all die Angaben gesammelt werden, wie und wo man benötigtes Schrifttum findet, wäre zwar sehr wünschenswert, den Umfang eines Aufsatzes würde er jedoch weit überschreiten. Es geht hier vielmehr darum, den Stand der Dokumentationsarbeiten im Verkehr aufzuzeigen und zu untersuchen, in welcher Richtung ein weiterer Ausbau notwendig ist.

Die Verkehrstechnik soll hierbei ausgeschlossen bleiben, wenn auch die Arbeiten auf diesem Sektor im Zusammenhang gelegentlich doch erwähnt werden müssen. Diese Beschränkung ergibt sich einmal aus den seit jeher unterschiedlichen Aufgaben, die an die Verkehrstechnik auf der einen Seite, Verkehrspolitik, =recht und =wirtschaft auf der anderen Seite gestellt werden. Außerdem haben wir es bei diesen mit abgrenzbaren Gebieten zu tun, während die Verkehrstechnik verknüpft ist mit einem großen Teil der übrigen technischen Fragen im wirtschaftlichen Bereich, ja teilweise hiervon überhaupt nicht getrennt werden kann. Dies drückt sich methodisch auch in der Dokumentationsarbeit aus. Für die Verkehrstechnik stellt sich eine Querschnittsaufgabe dar, d. h. sie muß ihre Literatur aus fast allen Zweigen der technischen Forschung zusammentragen, so

weit sie in irgendeiner Weise auch verkehrstechnisch anwendbar erscheint¹⁾. Die nicht-technischen Zweige des Verkehrs besitzen zwar auch ihre Grenzgebiete, lassen sich im übrigen jedoch weitgehend abgrenzen.

1. Dokumentation — Inhalt und Notwendigkeit

Was versteht man nun aber überhaupt unter Dokumentation? — Hier ergibt sich das eigenartige Bild, daß man sich über einen Begriff noch nicht ganz einig ist, während die Arbeit selbst auf vielen Gebieten bereits große Erfolge aufzuweisen hat. Das im Jahre 1901 gegründete Institut international de documentation in Brüssel definierte Dokumentation als „Verfahren zum Sammeln, Ordnen und Nutzbarmachen von geistigen Schöpfungen in jeder Gestalt und aus allen Gebieten der menschlichen Tätigkeit“²⁾. In der immer wieder einsetzenden Diskussion darüber schlug Schürmeyer³⁾ vor, diese Definition zu ersetzen durch „Auswertung und Nachweis von Dokumenten aller Art zur Unterrichtung über den Stand der Erkenntnisse und Erfahrungen“. Er wollte damit die Tätigkeit des Sammelns als zur Aufgabe der Bibliotheken gehörig absondern. Die von der Deutschen Gesellschaft für Dokumentation erarbeitete Fassung sieht nunmehr vor: „Dokumentation heißt Dokumente systematisch zusammenführen, aufschließen und nutzbar machen“⁴⁾. Dokumente deshalb, da ja neben dem Schrifttum auch Bilder, Karten, Filme, Tonaufnahmen u. dgl. oft wichtige Quellen für die Wissensvermittlung darstellen.

Die Aufgabe liegt also einmal darin, diese Dokumente zusammenzubringen. Das braucht nicht unbedingt konkret zu geschehen — wengleich sich das im Zusammenhang mit den übrigen Aufgaben empfiehlt. Es gilt, all diese Erzeugnisse (im folgenden soll das Schrifttum stellvertretend für alle anderen herangezogen werden) der Dokumentationsstelle in der Form zur Kenntnis zu bringen, daß sie bestimmte Ordnung gebracht werden. Hierher gehört z. B. die Frage der Aufgliederung des Inhalts in Klassifikations-systeme (Internationale Dezimalklassifikation, spezielle Klassifikationen). Soll diese Tätigkeit nicht zu einer Sammlung toten Wissens werden, so muß sich als letztes Glied die Nutzung des erarbeiteten Materials anschließen. In diesem Stadium wird die Dokumentationsarbeit auch nach außen für den Benutzer sichtbar. Sie tritt als Mittler zwischen Schrifttum und Benutzer auf. Dies geschieht in zwei Formen⁵⁾: dem Nachweis des erschienenen und dem des einschlägigen Schrifttums. Im ersten Fall geht es darum, den Benutzer auf all das Schriftgut hinzuweisen, das auf seinem Fachgebiet in der Berichtsperiode erschienen ist, gleichgültig ob er es im Augenblick verwerten kann oder

¹⁾ Siehe z. B. Sparkuhle, Hans: Die Dokumentation der internationalen Eisenbahntechnik — eine Querschnittsaufgabe; Nachrichten für Dokumentation (Nachr. Dok.) Jg. 4 (1953) H. 3, S. 146–151.

²⁾ Kleines Wörterbuch der Dokumentation; Nachr. Dok. 4 (1953), H. 3, S. 168.

³⁾ Schürmeyer, Walter, Der Begriff der Dokumentation; Referat, gehalten auf der 5. Jahresversammlung der Deutschen Gesellschaft für Dokumentation e. V. in Goslar am 6. November 1953; Beilage zu den Nachr. Dok. 4 (1953), H. 4, S. 4.

⁴⁾ Cordes, Hans, Welche Dokumentationsarbeit kann heute eine Hochschulbibliothek übernehmen? Nachr. Dok. 6 (1955), H. 3, S. 107.

⁵⁾ Winter, Arno, Die internationale Fachdokumentation auf nationaler Grundlage; Nachr. Dok. 2 (1951), H. 2, S. 33 f und Frank, Otto, Einführung in die Dokumentation, (Handbuch der Klassifikation, Heft 5); Berlin und Krefeld-Uerdingen, 1949; S. 5.

nicht. Die Literatur sucht den Leser. Im zweiten Fall sucht der Leser die Literatur, und zwar solche, die er speziell für einen bestimmten Fragenkreis im Augenblick benötigt. Jetzt soll die Dokumentation dem Benutzer den Aufwand an Zeit und Mitteln ersparen, in einem Sandmeer die Körner zu finden, die er für seine Arbeit benötigt.

Dokumentation dieser Art geht über die bisherige Tätigkeit der Bibliotheken und deren Schrifttumssammlungen (Kataloge, Bibliographien usw.) hinaus. Ihre Arbeit ist umfangreicher, dem Benutzer näher, im allgemeinen auch spezialisierter und schneller. Umfangreicher, indem sie das Schriftgut wesentlich intensiver auswertet. Einmal vertikal, indem sie sich nicht mit dem (oft nichtssagenden) Titel eines Buches, Nachschlagewerkes oder Aufsatzes begnügt. Sie geht tiefer, erfaßt den Inhalt derselben in der Form der einzelnen Abschnitte oder — wo dies noch zu unbestimmt ist — durch die Abgrenzung der einzelnen Themen. Äußerlich drückt sich dies darin aus, daß bei Verwendung von Dezimalklassifikationen als „Schlüssel“ nicht eine Zahl erscheint, sondern deren mehrere. Bei größeren Aufsätzen pflegt dies im allgemeinen die Regel zu sein. In der Form eines kurzen Referates werden außerdem die Gedanken der Veröffentlichung oder ihr Inhalt kurz dargestellt. Dokumentation geht in ihrem Umfang sodann auch horizontal weiter. Sie sammelt, ordnet und vermittelt nicht nur Bücher, Broschüren und Zeitschriften, die öffentlich verkauft oder verteilt werden, sie sucht vielmehr auch das Schrifttum zu erreichen, das in Form von Manuskripten, Berichten, amtlichem Schrifttum, Gutachten u. dgl. höchstens auf Anforderung zugänglich ist. Aktuelle Verkehrsliteratur nichttechnischen Inhalts findet sich heute, abgesehen von Zeitschriften, gerade in diesen Schriften. Wem sie nicht bekannt oder zugänglich sind, dem bleibt in unserer gegenwärtigen Situation der größte Teil aktuellen Schriftgutes vorenthalten. Daher stellt gerade diese Ausweitung eine äußerst dringende und notwendige Dokumentationsarbeit dar.

Die Ergebnisse der Dokumentation pflegen auch im allgemeinen dem Benutzer näher zu kommen. Er erhält sie systematisch zusammengetragen und geordnet auf seinen Schreibtisch. Soweit es sich um Karteikarten handelt, lassen sich diese sehr weit auf seinen Bedarf abstellen, wodurch es ihm wesentlich erleichtert wird, auf seinem Gebiet auf dem laufenden zu bleiben. Dokumentation ist ferner im allgemeinen spezialisierter, schon wegen der Tatsache, daß die Literatur eines Fachgebietes, z. B. des Verkehrs, nur vom Fachmann so vollständig wie möglich aufgefunden, gesammelt, in all seinen Problemen aufbereitet, geordnet und dem Benutzer in Form von Referaten nahe gebracht werden kann. Selbst der Fachdokumentar muß der Forschung dauernd verbunden bleiben, will er seinen Überblick behalten. Soll Dokumentation ihren Zweck erfüllen, so muß sie auch schnell die Verbindung zwischen Literatur und Benutzer herstellen. Wie lange pflegt es nicht zu dauern, bis Neuerscheinungen in den Katalogen von großen Bibliotheken auftauchen, wie spät erscheinen Bibliographien! Für die aktuelle Wissensvermittlung handelt es sich dabei im allgemeinen um viel zu lange Zeiträume. Das Verzeichnis der Dissertationen steht z. B. im allgemeinen erst nach Jahren zur Verfügung. Der Vorzug der Dokumentation gegenüber Bibliothek und Bibliographie wird jedoch dann besonders deutlich, wenn Literatur zu einem bestimmten Thema gesucht wird. Hier kommen alle Unterschiede der Dokumentation voll zur Geltung; denn es genügt nicht mehr eine Sammlung, sondern für solche Aufgaben muß das Material bereits ausgewertet vorliegen.

Wird nicht schon aus dem Gesagten die Notwendigkeit einer Dokumentation klar? Jegliche Literatur hat ihren Sinn verloren, wenn sie den Leser nicht (mehr) erreicht. Die

täglich steigende Zahl von Veröffentlichungen, die bereits von einer Literaturflut sprechen läßt, kann nur noch durch Dokumentation in geordnete, überschaubare Bahnen gelenkt werden.

Welcher Verkehrsfachmann übersieht heute noch alle Veröffentlichungen? Ein Beispiel: die Frage der Maße und Gewichte der Lkw. bewegt die Gemüter; wer kennt die betreffenden Vorschriften in den einzelnen europäischen Ländern und die internationalen Vereinbarungen (oder weiß zumindest, wo sie zu finden sind)? Wem ist bekannt, daß diese Angaben u. a. in der Veröffentlichung „Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1958“ der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. abgedruckt sind (S. 7 u. 10)? Wer würde einen Aufsatz über „Das Diskriminierungsverbot im Verkehrsrecht der Montanunion“ in der Zeitschrift „Wirtschaft und Wettbewerb“⁹⁾ suchen? Oder das Gegenstück: man hat einmal zufällig etwas über ein bestimmtes Thema gelesen, was zwar interessant, für die augenblicklichen Arbeiten aber unwesentlich war. Sofern es sich nicht gerade um einen Buchtitel oder größeren Aufsatz handelte (doch schon bei letzterem beginnt die Schwierigkeit), läßt sich die Veröffentlichung nicht mehr oder nur unter erheblichen zeitlichen und materiellen Opfern wiederfinden. Wieviel Zeit, Energie und Geld wird heute nicht für dieses Suchen aufgewandt! Oft werden seitens der Benutzer selbst Reisen zu Büchereien, Fachinstituten u. ä. nicht gescheut, um festzustellen, ob Literatur über eine bestimmte Frage vorliegt. Zu den Aufwendungen des Benutzers kommen dann die der befragten Institutionen hinzu. Mit Hilfe der Dokumentation ließen sich diese Aufwendungen wesentlich verkleinern. Wie oft wird nicht auch bei Veröffentlichungen im Verkehrswesen vermeidbare Doppelarbeit geleistet, da das Material eben nicht — oder zu spät — bekannt wird. Andererseits fehlt vielleicht die Möglichkeit von Stellungnahmen, da angenommen wird, daß Material hierzu nicht vorhanden ist. So gibt es z. B. bestimmt einige verstreute Anmerkungen zur aktuellen Frage der Gleichtarifierung von Kohle und Koks im DEGT. Sie wiederzufinden ist so lange unmöglich, als eine retrospektive Dokumentation fehlt.

Die Problematik steckt also darin, daß nur wenige Stellen — meist Forschungsinstitute und Verbände — die einschlägige Literatur wenigstens annähernd vollständig besitzen. Der zweite Faktor ist bereits die Zeit, die notwendig ist, um alle Veröffentlichungen zumindest „zu überfliegen“. Selbst dies wird für die gesamte Verkehrsliteratur kaum möglich sein. Selbst wenn dies geschieht, wie soll man einen gelesenen Artikel wiederfinden? Unser Verkehrswesen ist derart verflochten, daß es nicht genügt, nur die spezielle Fachliteratur zu überblicken. Eine Zählung der nachgewiesenen Literatur eines Jahres für einen Verkehrsträger (direkt oder mit betroffen) ergab z. B., daß nur 30% hiervon in den speziellen Büchern, Zeitschriften, Berichten u. dgl. dieses Verkehrsträgers enthalten waren; 65% fanden sich in Veröffentlichungen, die sich mit dem gesamten Gebiet des Verkehrs oder dem anderer Verkehrsträger befaßten; die restlichen 5% stammten aus allgemein-wirtschaftlichen oder sonstigen Quellen. Welcher Eisenbahn- oder Kraftverkehrsfachmann würde auch z. B. die Wiedergabe des auch für ihn interessanten Vortrages von Prof. Hallstein über „Europäische Integration und Verkehr“ auf dem Rotterdamer Hafentag 1958 in der Zeitschrift „Stadt und Hafen“ (9, 1958, H. 19, S. 818 bis 822), dem amtlichen Verkündungsblatt der Stadt Duisburg, suchen? Nicht genügend orientierte Bibliographen hätten vielleicht die in einem Dutzend Zeitschriften wieder-

⁹⁾ Jg. 8 (1958), H. 12, S. 721-739; Verfasser der rechtlichen Abhandlung sind: Franzen, Hans und Boekle, Hein.

gegebenen Berichte über diesen Vortrag gesammelt, wo statt dessen ein Originaltext genügt — soweit nicht in den Berichten Stellungnahmen erfolgen.

Hier zeigt sich eine Tätigkeit, die den Fach-Dokumentar notwendig macht, das Vorhandensein von Veröffentlichungen. Häufig erscheinen in Zeitschriften Berichte, die — unter verschiedenen Titeln — nur die mehr oder weniger gekürzten vorfabrizierten „Waschzettel“ von Vorträgen, Informationen und dgl. darstellen. In solchen Fällen ist das Sieben nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten. Notwendig ist hierbei immer Kenntnis seines Fachgebietes und Erfahrung in der Dokumentationsarbeit. „Es macht eine unerläßliche Leistung der theoretischen und praktischen Forschung aus, diese Dokumentation zu erstellen.“⁷⁾ Diese Erkenntnis ist in Technik und Naturwissenschaft bereits durchgedrungen. In den übrigen Disziplinen, so auch im Verkehrswesen, wird die Dokumentation noch nicht in dem Maße gewürdigt und gepflegt, wie es nach den vorausgegangenen Überlegungen und den Erfahrungen der täglichen Praxis notwendig wäre. Die Folge ist, daß auch noch nicht die — verhältnismäßig geringen — Mittel vorhanden sind, die für eine wirklich leistungsfähige Dokumentation des gesamten Verkehrswesens nun mal erforderlich wäre.

2. Der gegenwärtige Stand der Verkehrs-Dokumentation

Vorstufen einer Dokumentation, ja einige wenige Ansätze selbst sind vorhanden. Als Vorstufen, die den Benutzer ohne spezielle Anforderung erreichen, sind anzusehen Literaturangaben in Büchern und besonders Dissertationen, Buchbesprechungen, Jahres- oder Mehrjahresverzeichnisse von Zeitschriften, Literatursammlungen in Zeitschriften u. ä. Den meisten dieser Hilfsmittel ist gemeinsam, daß sie keine Referate über die angegebene Veröffentlichung enthalten, der Überblick, inwieweit sie für spezielle Fragen herangezogen werden können, daher fehlt. Ist die Literatur in Büchern und Dissertationen mehr auf ein bestimmtes Thema hin zusammengestellt, so bieten dagegen die Zeitschriftenverzeichnisse mehr einen Querschnitt durch das gesamte Verkehrswesen oder den eines Verkehrsträgers. Nur als Beispiel für sehr wertvolle Quellen dieser Art seien aus dem Sektor Eisenbahn die Mehrjahresverzeichnisse des Archivs für Eisenbahnwesen und diejenigen der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (Bulletin des transports internationaux par chemins de fer) erwähnt. Noch mehr auf den alleinigen Zweck der Literaturnachweise abgestellt, auch schon auf jeweils neu erscheinende Literatur ausgerichtet, sind die „Literatur-Nachweise“, „Zeitschriftenüberblicke“, „Zeitschriftenschauen“, Überblicke „Neues aus dem Schrifttum“ usw. Sie finden sich meist im Schlußteil einiger Zeitschriften und wollen den Leser über weitere Literatur seines Fachgebietes informieren. Wertvoller sind sie dann, wenn sie sich nicht nur auf den Titel der Veröffentlichung beschränken, sondern auch zumindest Kurzreferate bringen. Nur als Beispiele nicht aber vollständige Übersicht seien genannt: Die „Eisenbahn-Technische Rundschau“, deren Übersichten hauptsächlich technisch orientiert sind; aus dem Nahverkehr die Nachweise in „Der Stadtverkehr“; für das Spediteurwesen in „Der Spediteur“; Hinweise auf neuere Literatur zum internationalen Eisenbahnrecht in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr“. Schon auf das gesamte Ver-

⁷⁾ Winter, Arno, a.a.O.; S. 34.

kehrsschrifttum ausgerichtet sind die Übersichten im „Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik“, die auch für das deutsche Verkehrswesen in von Interesse sind, ferner die Nachweisungen unter Verkehr und Nachrichtenwesen in den „Vierteljahresheften zur Wirtschaftsforschung“. Ein — leider nur auf die Titel beschränkter — sehr guter Überblick über neue Zeitschriftenaufsätze findet sich in jeder Nummer des Amtsblattes des Bundesministers für Verkehr, dem „Verkehrsblatt“. Mit am nächsten dem Teilbereich der Dokumentation, der dem Nachweis erschienenen Schrifttums gilt, kommt die in jedem Heft der Zeitschrift „Internationales Archiv für Verkehrswesen“ enthaltene „Zeitschriftenschau“.

Erfreulich ist, daß es neben diesen Vorstufen bereits einige Ansätze richtiger Dokumentationsarbeit gibt. Innerhalb von Forschungsinstituten, Verbänden, Unternehmungen oder sogar von Einzelpersonen mögen für ihren Bedarf Dokumentationsarbeiten vorgenommen werden. Sie dringen darüber im allgemeinen nicht hinaus, gewähren vor allem auch nicht Auskünfte an jedermann, was sie als aktive Dokumentationsstellen auszeichnen würde. Diese und alle übrigen Dokumentationsstellen im Verkehr zu nennen, würde zu weit führen; um so mehr, da erstere nicht allgemein zugänglich sind. Es seien daher im folgenden nur die wichtigsten genannt, die im wesentlichen auch Anfragen nach Literatur beantworten oder Literaturzusammenstellungen vornehmen — immer speziell für den Sektor Verkehr. Denn als Teilsektor eines größeren Bereiches wird Verkehrsdokumentation z. B. mit betrieben beim Hamburger Welt-Wirtschafts-Archiv; als Grenzgebiet wird Verkehrsdokumentation auch in einigen anderen Wirtschaftszweigen gelegentlich mit geleistet. Diese und ähnliche Arbeiten können aufgrund ihrer Zielsetzung, ihrer personellen Besetzung usw. für die Dokumentation des Verkehrsschrifttums niemals die Ergebnisse erreichen, wie eine Fach-Dokumentationsstelle speziell für das Verkehrswesen. Diese Tatsache ist denn auch von einigen Institutionen erkannt worden.

Das Verdienst, unter allen Verkehrsträgern heute den bestausgebautesten Dokumentationsdienst der Bundesrepublik Deutschland zu besitzen, gebührt der Deutschen Bundesbahn. Das erklärt sich von seinem Ausgangspunkt her, der Technik. Im Jahre 1951 wurde bei der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstätdienst der DB ein Dokumentationsdienst eingerichtet. Die wichtigsten Beiträge aus dem Schrifttum für den Werkstätdienst wurden ab Januar 1953 in dem Referatenorgan „Kurzauszüge aus dem Schrifttum für den Werkstätdienst“ gedruckt und den interessierten Stellen der DB auf dem Dienstwege zugeleitet. Die positiven Erfahrungen mit dieser Arbeit führten ab 1. März 1956 zur Einrichtung eines Dokumentationsdienstes für die gesamte Eisenbahntechnik. Pläne, diesen Dienst auch auf die nichttechnischen Gebiete des Eisenbahnwesens auszudehnen, trafen sich mit gleichgerichteten Absichten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Eine Zusammenarbeit und Arbeitsteilung war daher gebotene Weg. Seitdem werden die nichttechnischen Beiträge zur Dokumentation des Eisenbahnwesens — soweit sie dem unmittelbaren Bereich des Verkehrs angehören — zwar nicht ausschließlich, so doch überwiegend vom genannten Institut zusammengetragen. Der wichtigere Teil hiervon wurde und wird mit in den „Kurzauszügen aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen“ der DB veröffentlicht; für 1956 in Form eines Sonderheftes, sei Februar 1957 laufend in den monatlichen Heften. Diese Kurzauszüge, ursprünglich nur für den internen Gebrauch von der DB und dem Institut verteilt, können seit Oktober 1958 von jedem Interessenten über den Dokumentationsdienst der DB in Offenbach (Main) käuflich erworben werden.

Allein vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln wird seit 1956 herausgegeben die „Dokumentation der Deutschen Binnenschifffahrt“. Diese Literaturübersicht wird monatlich verteilt; sie enthält fast ausschließlich das erschienene nichttechnische Schrifttum, soweit es unmittelbar oder mittelbar Fragen der Binnenschifffahrt berührt.

In der Hauptsache technisch ausgerichtet ist dagegen die Luftfahrtokumentation. Unter der Trägerschaft der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt werden die von dezentralisierten Dokumentationsstellen erarbeiteten Referate durch die Zentralstelle der Luftfahrtokumentation in München auf Karteikarten veröffentlicht und den Interessenten zuleitet. Da das nichttechnische Schrifttum über Fragen der Luftfahrt nur am Rande mit bearbeitet wird, fällt dieser Dienst für nichttechnische Fragen weitgehend aus.

Neben der reinen Kraftfahrzeugtechnik besteht auf dem Sektor des Straßenverkehrs gegenwärtig nur ein Spezialdienst, nämlich die Dokumentation für Verkehrsregelung und Verkehrssicherheit bei der Industrie- und Handelskammer in Frankfurt am Main.

Soweit die vorgenannten Dokumentationsstellen nichttechnische Verkehrsliteratur sammeln, ordnen und nachweisen, geben sie auch Literatúrauskünfte. Da sie jedoch alle erst seit wenigen Jahren bestehen, muß sich dieser Dienst — sieht man von besonders darauf ausgerichteten Forschungsaufträgen ab — auf die Literatur dieses Zeitraumes beschränken.

Entsprechend der Aufgabenstellung als überwiegend technisch orientiert wäre als letzte Dokumentationsarbeit aus dem Grenzgebiet des Verkehrs — hauptsächlich innerbetrieblichem Transport — die vom Arbeitsgebiet Materialfluß im Rationalisierungs-Kuratorium der Deutschen Wirtschaft unter Mitwirkung des Hamburgischen-Welt-Wirtschafts-Archivs herausgegeben „NMR=Nachrichten Materialfluß Rationalisierung“ zu erwähnen.

In diesem Zusammenhang wäre noch zu nennen gewesen die Dokumentation schiffahrts-, schiffbau- und hafengewirtschaftlicher Artikel der Welt-Fachpresse, die vom Institut für Schiffahrtforschung in Bremen mehrere Jahre lang herausgegeben wurde. Dieser Literaturdienst wurde leider eingestellt.

3. Der notwendige Ausbau der Verkehrs-Dokumentation

So erfreulich die vorgenannten Arbeiten auch sind, es bleiben Ansätze, sieht man sie von dem aus, was auf anderen Gebieten bereits erreicht ist, also auch für die Verkehrs-Dokumentation anzustreben ist. Dabei wird die — auch zu verbessernde — rein technische Seite dieser Tätigkeit (Verwendung von Hilfsmitteln, Einrichtung von Übersetzungss- und Mikrofilmdiensten u. dgl.) bewußt ausgeklammert. Sie wird erst akut, wenn die eigentlichen Grundlagen einer Dokumentation gegeben sind.

Primär ist vor allem notwendig, daß die Dokumentation auf *alle* Verkehrszweige ausgedehnt wird bzw. bei vorhandenen Arbeiten auch die nichttechnischen Gebiete mit einbezogen werden. Dies gilt z. B. für den Luftverkehr, der gerade in nächster Zukunft die Lösung vieler Fragen fordern wird. Daß auch in der Luftfahrt-Dokumentation die nichttechnischen Gebiete wesentlich intensiver gepflegt werden, müßte daher als selbstverständlich angesehen werden. Einzubeziehen wären hierbei neben den engeren Fragen der Luftfahrt selbst auch die der „Stationen“, der Flughäfen. Ungewöhnlich schnell ist

das Verkehrsmittel Rohrleitung im Zusammenhang mit dem Öltransport auch in der Bundesrepublik Deutschland bedeutsam geworden. Die hierfür zu leistende Dokumentationsarbeit hätte es gegenwärtig noch relativ leicht, das deutschsprachige Schrifttum zu erfassen. Gerade weil es hierüber aber noch nicht viel Material gibt, ist es um so wichtiger, das bereits vorhandene auch auszunutzen. Daneben würde gerade hier weiter helfen die von einer Dokumentationsstelle zu leistende Vermittlung von Erfahrungen anderer Länder, insbesondere der USA. Daß eine große Nachfrage nach derartigem Schrifttum besteht, zeigen immer wieder Anfragen und Besuche bei den einzelnen Fachinstituten. Es fehlt weiter noch völlig die Dokumentation des Schrifttums über den Kraftverkehr. Angesichts seiner Bedeutung und den jahrelangen Debatten über das Problem Schiene und Straße ist dies fast unverständlich. Kein Wunder daher, daß gerade auf diesem Gebiet immer wieder Argumente, Berichte, Hinweise u. dgl. als neu hervorgebracht werden, die längst schon dargelegt oder sogar widerlegt wurden. Nicht wunderlich ist nach alledem, daß andere Verkehrszweige, die ohnehin in der nichttechnischen Verkehrsliteratur etwas vernachlässigt werden, auch noch keine Dokumentation hervorgebracht haben, wie der öffentliche Nahverkehr und die Post, vom Speditionswesen ganz zu schweigen. Das heißt aber nicht, daß sie deswegen entbehrt werden könnten. Ohne gleich den Grad höchster Vollkommenheit anstreben zu müssen, bleibt also als erste Stufe im weiteren Ausbau der Verkehrsdokumentation, daß hierin auch die Verkehrszweige einbezogen werden, die bisher noch überhaupt nicht oder nur am Rande erreicht wurden.

Die zweite Stufe wäre eine *Intensivierung* der Dokumentation, indem sie überhaupt — oder mehr als bisher — auch auf das Schrifttum ausgedehnt wird, das neben der über den Buch- oder Zeitschriftenhandel beziehbaren Literatur besteht. An Objekten mangelt es bestimmt nicht. Parlamentsberichte — nicht nur über die großen Debatten, sondern auch die Fragen und Antworten in den parlamentarischen Fragestunden — enthalten häufig wertvolles Material. In einem Sektor wie dem Verkehr, in dem die staatliche Aktivität in unserer Zeit sehr rege ist, kommt neben diesen Berichten den staatlichen Haushaltsplänen, behördlichen Ausarbeitungen und Drucksachen steigende Bedeutung zu. In diesen Rahmen gehören auch die mehr oder weniger zugänglichen Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Wirtschafts-gemeinschaft. Nicht weniger wichtig ist das Schrifttum der Verbände und Unternehmungen, wie es sich in Form von Berichten, Denkschriften, Jahresberichten und Stellungnahmen niederschlägt. Die darauf eingehenden Aufsätze in Zeitschriften gehen häufig über eine Berichterstattung der Ergebnisse nicht hinaus, treten daher hinter die wichtigeren Primärveröffentlichungen zurück. Gerade diese aber aufzuspüren und dem Benutzer zuzuführen muß mit die Aufgabe der Dokumentation sein. Wie oft gehen nicht Gutachten, Manuskripte von Vorträgen, Stellungnahmen usw. für die Wissenschaft und Praxis verloren oder ruhen verborgen und ungenutzt in den Schubladen. Wie Frankreich allgemein in der Dokumentationsarbeit — und auch in der für den Verkehr — wesentlich weiter vorangeschritten ist, so auch in dieser Intensivierung. Nur als ein Beispiel sei erwähnt die vom Conseil Supérieur des Transports herausgegebene Dokumentation, die neben den Zeitschriften und Buchveröffentlichungen in ihren Heften jeweils neben der Tätigkeit der eigenen Institution nachweist Dokumente (Gesetze, Verordnungen u. a.) der Regierung und Verwaltung, die Fundstellen über die zur Genehmigung vorgelegten Tarife, die Debatten und Berichte über Verkehrsfragen der Nationalversammlung und anderer staatlicher Gremien.

Unter den obengenannten Veröffentlichungen kommt den Dissertationen eine Sonderstellung zu. Neben ihrem eigentlichen Inhalt sind es die im allgemeinen darin enthaltenen umfangreichen Literaturverzeichnisse, die sie darum für den Nachweis erschienen oder einschlägigen Schrifttums zu einer hervorragenden Quelle werden läßt. Dokumentation auch auf diese Arbeiten auszudehnen, ist daher vordringlich. Der meist wieder eingeführte Druckzwang macht es auch möglich, daß der Benutzer von der Nachweisung auch Gebrauch machen kann. Da das Verzeichnis der Hochschulschriften außerdem relativ spät vorliegt und den wenigsten bekannt oder zugänglich ist, ergibt sich auch von da her die Forderung nach der Einbeziehung der Dissertationen. Es ist erstaunlich, wie oft es selbst den mit der laufenden Literatur vertrauten Angehörigen von Fachinstituten und -bibliotheken passiert, daß sie durch Zufall auf Dissertationen stoßen, von deren Existenz sie bisher keine Ahnung hatten. Ein Rest dieser Arbeiten bleibt immer weitgehend unbekannt. Daß dadurch auch gelegentlich Doppelarbeit geleistet wird, ist daher nicht zu vermeiden. Unabhängig von der Dokumentation muß hier daher ein Appell an die sich mit Verkehrsfragen befassenden Institute und Seminare gerichtet werden, daß in irgendeiner Form eine gegenseitige Unterrichtung über vorgelegte, oder vielleicht sogar erst vergebene, Arbeiten vereinbart wird. Diese würde dann auch die Möglichkeit bieten, die Arbeiten in die Dokumentation einzubeziehen.

Ähnlich den Dissertationen werden gegenwärtig einem größeren Kreis überhaupt nicht bekannt Übersetzungen von Verkehrsliteratur, die von Instituten, Verbänden und Unternehmen angefertigt werden. Solche von Fachleuten ausgeführte Arbeiten sind jedoch in all den Fällen die einzige Möglichkeit, Erfahrungen des Auslandes kennenzulernen und auszuwerten, in denen die Quellen oder die Sprachkenntnisse fehlen. Lediglich der Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn veröffentlicht in seinen „Kurzauszügen“ die von ihm angefertigten Übersetzungen. Unbekannt bleiben alle anderen Übersetzungen — soweit sie nicht in Zeitschriften oder Büchern erscheinen oder sich in dem obengenannten Behörden- oder Firmenschrifttum niederschlagen. Auch diese Übersetzungen müßten daher den Benutzern mehr als bisher zur Kenntnis gebracht werden. Mehr als bisher müßte sich schließlich die Dokumentationsarbeit den Statistiken widmen. Nur zum Teil wird der Nachweis derselben bereits heute durch die vorhandenen Dokumentationsstellen geliefert. Noch weniger geschieht dies, sobald die Statistiken nur einen Teil von Aufsätzen oder Büchern bilden.

Oft steckt gerade in ihnen ein für den oberflächlichen Leser nicht erkennbarer großer Aufwand an Arbeit für die Sammlung oder Berechnung der Daten. Ob in dieser oder jener Form erschienen, diese Unterlagen zu sammeln und zumindest für den Nachweis einschlägigen Schrifttums bis in die Einzelheiten nachweisen zu können, gehört auch noch mit in den Aufgabenbereich der Verkehrs-Dokumentation — wenn er auch in der Bundesrepublik Deutschland weitgehend noch nicht wahrgenommen wird. Das dies aber notwendig ist, zeigt z. B. die Dokumentationstätigkeit der Sachverständigengruppe für statistische Unterlagen der Wirtschaftskommission für Europa. Solange eine allgemeine Verkehrsbibliographie nicht vorliegt, hat sie sich zur Aufgabe gestellt, ein Verzeichnis der Unterlagen aufzustellen, die Verkehrsstatistiken enthalten⁸⁾. Bestimmt vollständiger als gegenwärtig möglich könnte eine derartige Übersicht geliefert werden, wenn in den einzelnen Ländern die entsprechenden Dokumentationsstellen für das Verkehrswesen vorhanden wären.

⁸⁾ Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes 29 (1958), H. 9/10, S. 296.

Damit ist im Rahmen des notwendigen Ausbaues der Verkehrsdokumentation in der Bundesrepublik Deutschland ein weiterer Punkt angesprochen: die *Organisation* der Arbeit. Theoretisch läßt sich Dokumentation durch eigene Institutionen betreiben. Für den nichttechnischen Bereich hat die Praxis jedoch gezeigt, daß durch eine enge Verbindung mit wissenschaftlichen Fachinstituten, die auch eine eigene Bibliothek besitzen, die besten Ergebnisse erzielt werden. Die Arbeit kann in diesen Fällen wesentlich wirtschaftlicher gestaltet werden, da dort bereits die Kräfte vorhanden sind, die in dauernder Verbindung mit Theorie und Praxis stehen und den erforderlichen Überblick über ihr Fachgebiet besitzen. Außerdem pflegt dann die der Dokumentation zugrunde liegende Literatur ohnehin gesammelt zu werden, so daß sich nur die Tätigkeit des Ordnen und Nachweisens anzuschließen braucht. Gerade hier wird dann auch wieder der Fachwissenschaftler gebraucht. „Sobald . . . Referate in den Nachweis einbezogen werden, geht es nicht mehr ohne Forschung und Forschungsinstitut; denn nur durch sie können der Gehalt an Problemen und Lösungen, deren Zusammenhänge und Gewicht fachgerecht erfaßt werden⁹⁾.“ Damit ist die Grundlage genannt, der Aufbau der Verkehrsdokumentation jedoch noch nicht festgelegt. Es wäre unzweckmäßig, nun für die noch fehlenden Verkehrszweige neue Dokumentationsdienste einzurichten, ohne zu prüfen, ob dieselben nicht besser an bereits vorhandene Einrichtungen angeschlossen werden können. Andererseits wäre es aber auch nicht richtig zu warten, daß vielleicht einmal eine gesamte Verkehrsdokumentation aufgebaut wird, die dann auch die noch fehlenden Gebiete mitbearbeitet.

Grundsätzlich sind zwei Wege denkbar: dezentralisierte und zentralisierte Tätigkeit. Dezentralisierung hieße, daß für die einzelnen Verkehrszweige Dokumentationsstellen eingerichtet werden. Die gegenwärtig bestehenden Dienste arbeiten auf dieser Grundlage. Wie gezeigt sind die einzelnen technischen Dokumentationsstellen sogar noch in sich aufgegliedert. Bei der technischen Dokumentation als Querschnittsaufgabe ist dies wohl der zweckmäßigste Weg. Für die nichttechnischen Gebiete des Verkehrswesens gilt dies nicht. Von einem Verkehrswissenschaftler muß erwartet werden, daß er neben seinem eventuellen Spezialgebiet auch das gesamte Fach übersieht. Er wird dazu ja schon durch den Zusammenhang der einzelnen Verkehrszweige über Tarife, Investitionen und Reglementierungen gezwungen. Die äußerste Aufteilung der Dokumentationsarbeit im Verkehr ist daher die nach Verkehrsträgern. Sie ist ungenügend, sofern zwischen ihnen keine geeignete Koordination besteht, wie es der Zustand im Augenblick ist. Ein großer Teil der Fragen eines Verkehrsträgers berührt automatisch auch andere Verkehrsträger. Die Folge ist, daß gegenwärtig häufig Doppelarbeit geleistet wird, indem zwei oder mehr Stellen das gleiche Schrifttum nachweisen. Das beginnt bei der Literatur über die allgemeine Verkehrspolitik und endet bei Veröffentlichungen z. B. über die Binnenschiffahrt gesehen werden können. Dieser Zustand wird so lange andauern, bis nicht eine gemeinsame Zentralkartei eingerichtet ist, auf deren Grundlage dann ein einziges Referatenorgan herausgegeben wird. Selbst dann würde bei dezentralisierter Arbeit der geschilderte Zusammenhang der Themen noch Koordinierungsschwierigkeiten mit sich bringen. Die Zusammenarbeit mit Dokumentationsstellen der Nachbar- oder Grenzgebiete läßt sich ohnehin in wirtschaftlich vertretbarer Weise nur durch eine gemeinsame Koordinierungsstelle organisieren, gleiches gilt für den Austausch von Informationen mit anderen Ländern.

⁹⁾ Winter, Arno, a.a.O.; S. 34.

Demgegenüber muß als optimal der zweite Weg angesehen werden: der einer zentralen Dokumentationsstelle für den gesamten Verkehrsbereich. Der personelle und materielle Aufwand läßt sich dadurch am günstigsten gestalten, Sammlung, Ordnung und Nachweis des Schrifttums kann verbessert, verfeinert und vor allem auch beschleunigt werden. Der zu einer gut ausgestatteten Dokumentationsstelle gehörende Vermittlungsdienst von Veröffentlichungen oder deren Kopien läßt sich dann auch ökonomisch aufbauen. Soweit Vollständigkeit der Dokumentation überhaupt erreicht werden kann, sind unter diesen Bedingungen die günstigsten Ergebnisse zu erwarten. Als weiterer Grund für eine derartige Zentrale spricht die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachdokumentationsstellen des Auslandes. Die neuere Entwicklung der Dokumentation geht in der Richtung, die bereits vor Jahren u. a. von Professor Winter vom Hamburgischen Weltwirtschafts-Archiv vorgeschlagen wurde¹⁰⁾: „... die internationale Fachdokumentation (sollte) schon mit Rücksicht auf die ... realen Bedingtheiten, die für das aufzunehmende Schrifttum gelten, national oder regional oder wenigstens nach Sprachkreisen ausgearbeitet werden ... Eine nationale Forschungs- und Dokumentationsstelle wäre für jeden Zweig fachlicher Dokumentation zu bestimmen, und zwar die bestgeeignete.“ Gegen die Kritik, daß durch eine derartige Streuung auf Fachdokumentationsstellen eine Krise der Dokumentation heraufbeschwoen werde, wendet sich Kapferer¹¹⁾: „Ich glaube, daß eine noch größere Krise anderweitig liegt. Es widmen sich bei uns zu wenige Dokumentationsstellen der Ermittlung des Erkenntnisstandes auf den zahlreichen Einzelgebieten.“ Die Beschränkung auf den Sprachraum folgt aus der Erkenntnis, daß darüber hinausgehende Arbeiten immer unvollständig, vom Zufall beeinflusstes Stückwerk bleiben müssen. Das gilt natürlich erst recht für das neben den Zeitschriften und der Buchliteratur vorhandene sonstige ausländische Schrifttum, gleichgültig, ob es sich um den Nachweis desselben oder Recherchen danach handelt. Bestehen dagegen in den einzelnen Sprachkreisen Fachdokumentationsstellen, so lassen sich durch gegenseitigen Austausch von Informationen möglichste Vollständigkeit verbinden mit Schnelligkeit und äußerster Wirtschaftlichkeit. Derartige fachliche Dokumentationsstellen können heute bereits in den meisten größeren Ländern entweder direkt oder über nationale Dokumentationszentren erreicht werden. Die neueste Zentrale wird gegenwärtig in Japan errichtet. Unentbehrlich wird eine Fachdokumentationszentrale, sobald es nicht mehr um den Nachweis des laufenden Schrifttums geht, sondern die Sammlung des Schrifttums der Vergangenheit mit in die Tätigkeit einbezogen werden soll.

4. Retrospektive Dokumentation

Eine nach rückwärts gerichtete Sammlung, Ordnung und Nachweisung des Schrifttums muß als Vollendung jeglicher Dokumentationsarbeit angesehen werden. Wie bereits ausgeführt, muß sich die derzeitige Tätigkeit der einzelnen Dokumentationsstellen im Verkehr auf den Nachweis der zahlenmäßig zwar bereits ansehnlichen, insgesamt aber relativ kleinen Schrifttumsangaben der letzten Jahre beschränken — soweit überhaupt für einen Verkehrszweig eine Dokumentation bereits vorliegt. Soweit es sich nicht um

¹⁰⁾ Winter, Arno, a.a.O.; S. 36 (Im Original teilweise gesperrt gedruckt).

¹¹⁾ Kapferer, Clodwig, Die Forderungen der empirischen Wirtschaftsforschung und der betriebswirtschaftlichen Marktforschung an die Dokumentation; Nachdr. Dok. 4 (1953), H. 2, S. 79.

Patentangelegenheiten handelt, mag für den Techniker altes Schriftgut weitgehend uninteressant sein; für den Geisteswissenschaftler ist dieses Schrifttum unentbehrlich. Wie wichtig sind ihm daher Fachbibliographien, Mehrjahresverzeichnisse von Zeitschriften und dgl., obwohl beide gegenüber einer Dokumentation noch weit zurückbleiben und unvollständig sind. Neben die Forderung, der Fülle der laufend neu erscheinenden Literatur Herr zu werden, tritt daher als letzte Aufgabe der Dokumentation, „daneben alles abgelegte, schon Geschichte gewordene Wissen nach mannigfachen Gesichtspunkten in griffbereite Ordnung zu bringen, — das sind, auf kurze Formel gebracht, die Forderungen, die wir erfüllen müssen, wenn wir unseren Platz im wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Leben behaupten wollen. Die Organisation, die uns dazu verhelfen soll, nennen wir Dokumentation¹²⁾.“

Für die Eisenbahn stellte Ullrich bereits 1885 fest¹³⁾, daß es angesichts des Abschlusses der privatwirtschaftlichen Epoche und damit auch Tarifgestaltung möglich und geboten sei, „eine Geschichte der bisherigen Entwicklung des Tarifwesens zu schreiben und zunächst wenigstens das Material dazu zu sammeln.“ Der Grundgedanke jeder auf altes Schrifttum gerichteten Dokumentation ist der gleiche, das alte Material zu sammeln — zumindest seinem Inhalt und Standort nach —, dann allerdings es auch zu ordnen und dem Benutzer nahe zu bringen. Die Hilfe, die der Wissenschaft und der Praxis durch eine derartige Nachweisung geleistet würde, ist unschätzbar. Welch eine Erleichterung würde darin liegen, daß ein Handgriff in eine Kartei genügt, um die vergangene Literatur über jegliches Verkehrsproblem vorzufinden. Wer bereits jetzt laufend an der Verkehrsdokumentation mitarbeitet oder sich ihrer als Benutzer bedient, wird aufgrund seiner positiven Erfahrungen auch an die Realisierbarkeit dieser Aufgabe glauben. Nur ein Beispiel: Was ist nicht nach dem zweiten Weltkrieg alles geschrieben worden über das Verhältnis von Schiene und Straße, wo doch ein Blick in die in den dreißiger Jahren erschienene Literatur genügt hätte zu zeigen, daß vieles bereits längst erkannt war. Man lese den Bericht über die „Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise und des Kraftwagenwettbewerbs auf die Lage der Eisenbahnen. Entsprechende Entwicklung ihrer Verkehrspolitik“ von Cottier und Trierenberg in der Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung (VIII [1937] H. 3, S. 799—877). Dort finden sich die Aussagen über die Transportauslese des Kraftwagens hinsichtlich der Art der Güter und der Relation bereits genau so vor, wie die sonstigen Auswirkungen des Wettbewerbs, die grundsätzlichen Richtungen des Ausgleichs und die möglichen Abwehrmaßnahmen der Eisenbahnen.

Wie oft staunt man nicht beim Blättern in alten Verkehrszeitschriften über die Fülle des dort verborgenen Stoffes. Fachleute wissen z. B. um die Bedeutung der alten Berichte der Ständigen Tarifkommission oder die Jahres-Berichte der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. All diese Schätze zu heben und nutzbar zu machen ist mit echter Dokumentationsaufgabe. Nachdem ein großer Teil dieses Schrifttums verlorengegangen ist, würde diese Arbeit durch Vermittlung von Kopien, Information über Fundstellen usw. erst recht bedeutsam. Diese Arbeit würde dann auch die Möglichkeit bieten, umfangreiche Untersuchungen über Spezialfragen anzustellen, insbesondere in Form von Monographien. Napp-Zinn hat mit seinem Aufsatz über „Gemeinwirtschaftliche Verkehrs-

¹²⁾ Eppelsheimer, H. W., Die Dokumentation als Organisation geistiger Arbeit; Nachr. Dok. 1 (1950), H. 1, S. 4.

¹³⁾ Ullrich, Zur Geschichte des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens; Archiv für Eisenbahnwesen 8 (1885), H. 2, S. 163.

bedienung¹⁴⁾, in dem er die Arbeiten von Emil Sax, Franz Ullrich, Johannes Vogt, Carl Pirath und Otto Most heranzog, einen wegweisenden Ansatz hierzu geliefert. Eine solche retrospektive Dokumentation ist für den Sektor Verkehr — im Gegensatz zu anderen Zweigen auch der Wirtschaftswissenschaften — überhaupt noch nicht begonnen worden. Sie wartet noch darauf, in ihrer Bedeutung auch von denen erkannt zu werden, die in der Lage wären, eine derartige Arbeit aufzubauen bzw. zu fördern.

5. Zusammenfassung

Die über die bisherige Zielsetzung der Bibliotheken und Schrifttumssammlungen hinausgehende Tätigkeit des Sammelns, Aufschließens und Nutzbarmachens von erschienenem einschlägigem Schrifttum, die Dokumentation, erweist sich auch auf dem Gebiet des Verkehrs als einziges Hilfsmittel, die Flut vergangenen oder fortlaufend neu erschienenen Schrifttums zu bewältigen und übersichtlich zu machen. Der gegenwärtige Stand der nichttechnischen Verkehrs=Dokumentation in der Bundesrepublik Deutschland zeigt jedoch, daß diese Aufgabe erst in Ansätzen begonnen wurde. Die beiden wichtigsten sind die Dokumentation des Eisenbahnwesens und der Binnenschifffahrt. Daraus wird gleichzeitig deutlich, in welchem Umfang ein weiterer Ausbau notwendig ist. Er muß erfolgen einmal in der Weise, daß die Arbeit auch auf diejenigen Verkehrszweige ausgedehnt wird, die bisher entweder durch keine oder nur durch ungenügende nichttechnische Dokumentation erreicht wurden. Die bereits geleistete Tätigkeit muß sodann mehr als bisher ausgeweitet werden auch auf das Schrifttum, das nicht über den Buch- oder Zeitschriftenhandel erhältlich ist (Schrifttum und Berichte der staatlichen, internationalen und supranationalen Institutionen, der Verbände und Unernehmen; Dissertationen; Übersetzungen; Statistiken). Schließlich muß für die Verkehrs=Dokumentation eine Organisationsform gefunden werden, die auf die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Weise die gestellten Aufgaben erfüllt. Als optimalste Form hierfür muß eine zentralisierte Fachdokumentationsstelle für den Verkehr im Rahmen des eigenen Landes oder Sprachkreises angesehen werden. Sie wäre in der Lage, die Vermittlung von ausländischem Schrifttum ebenso zu pflegen wie neben der laufenden Tätigkeit die notwendige Dokumentation der vergangenen Literatur zu erstellen.

All dies ist nicht Utopie oder fernes Zukunftsbild, sondern eine Notwendigkeit für unsere Gegenwart.

¹⁴⁾ In Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 25 (1954), H. 2, S. 90-109.

Übersicht über 20 Jahre Straßenbaurecht

VON REGIERUNGSDIREKTOR DR. MECKE DE SWEBUSSIN, HANNOVER

In der Nr. 16 des IV. Jahrgangs von „Straße und Wirtschaft“ vom 16. August 1957 erschien auf Seite 3 unter der alarmierenden Überschrift: „Vereinheitlichung des Straßenwesens bedroht“ eine Notiz über die Gefahr einer völligen Zersplitterung des deutschen Straßenwesens. Es wurde hier ausgeführt, die Länder beabsichtigten, durch eigene Straßengesetze das Recht aller öffentlichen Straßen und Wege — mit Ausnahme der Bundesfernstraßen — neu zu ordnen und nach sehr unterschiedlichen Gesichtspunkten ein Reichsgesetz aus dem Jahre 1934 abzulösen. Gemeint war das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. 3. 1934 (RGBl. I S. 243). Straßenbaujuristen verschiedener Länder hätten — so heißt es weiter — für diese neuen Landesstraßengesetze einen Musterentwurf angefertigt, der jedoch für die einzelnen Länder nicht verbindlich sei.

Man werde dieser von der Öffentlichkeit bisher kaum beachteten Sondergesetzgebung der Länder größte Aufmerksamkeit schenken müssen. Eine weitere Zersplitterung des Straßenwesens und ihre gesetzliche Zementierung würde die dringend notwendige Vereinheitlichung in technischer und administrativer Hinsicht noch mehr erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.

Diese Ausführungen haben in der Öffentlichkeit tatsächlich ein bemerkenswertes Echo gefunden, Zustimmung und Widerspruch hervorgerufen; insbesondere aber ist durch diesen Artikel die Aufmerksamkeit mancher Kreise auf die Entwicklung des Straßenbaurechts gelenkt worden.

Wenn mit den folgenden Ausführungen eine Übersicht über 2 Jahrzehnte des Straßenbaurechts — und damit zugleich ein Überblick über den Inhalt wesentlicher Gesetze dieses Fachgebietes — gegeben werden soll, so möge dieser eine gedrängte Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Straßengesetzgebung vorangehen.

Die Entwicklung des Straßenbaurechts stand zunächst unter dem Gesichtspunkt des Privatrechts; sie trat dann in eine Periode der Verstaatlichung der wichtigen Verkehrswege und bewegt sich seitdem auf dem Boden des öffentlichen Rechts. Das Allgemeine Landrecht konnte hier infolge seines subsidiären Charakters in den ehemals preußischen Gebietsteilen keinen entscheidenden Einfluß gewinnen. Seine straßenbaurechtlichen Vorschriften beruhen teils auf dem Regalitätsprinzip, und zum anderen sind sie hinsichtlich der Privat- und Fußwege ganz oder doch überwiegend privatrechtlicher Natur. Mit den Gemeindewegen befaßt sich dieses Gesetz nur mittelbar bei Regelung der Hand- und Spanndienste.

Längere Zeiten über bot das Straßenrecht Deutschlands ein lebhaftes Spiegelbild der nationalen Zerrissenheit. Besonders bezeichnend hierfür war es, daß noch um die Jahrhundertwende in dem damals nur 5617,25 qkm großen Regierungsbezirk Wiesbaden entsprechend seiner Zusammensetzung nassauisches, hessen-darmstädtisches, hessen-homburgisches, kurhessisches, Frankfurter und bayerisches Wegerecht galt. In der Rhein-

provinz sollen um die gleiche Zeit die auf 19 gültige Wegerechtssysteme entfallenden Bestimmungen so zahlreich gewesen sein, daß sie kaum noch zu übersehen waren. Aber auch in anderen deutschen Ländern war der Zustand der straßenbaurechtlichen Kodifizierung nicht minder bunt und unübersichtlich, obwohl in Grunde die Verschiedenheit des geltenden Rechts in etwaigen Besonderheiten der örtlichen Bedürfnisse kaum eine ausreichende Rechtfertigung fand. In den ehemaligen preußischen Provinzen hat seit dem Abschluß der auf dem Gebiete des Straßenbaurechts fruchtbareren friderizianischen und napoleonischen Epochen das Straßenbaurecht unter einer offenbar partikularistischen Tendenz gestanden. Das Beispiel Frankreichs, das zeigt, wie sehr eine einheitliche Straßenbaugesetzgebung das Straßenwesen eines großen Landes zu fördern geeignet ist, fand längere Zeit keine nennenswerte Nachahmung.

Die Gesetzgebung fast aller deutschen Länder versagte viele Jahre auf dem Gebiet der Vereinheitlichung straßenbaurechtlicher Vorschriften nahezu vollkommen.

Zwar wurde vielfach die Reformbedürftigkeit dieses Rechtsgebietes anerkannt und die einzelnen Regierungen waren auch Jahrzehnte hindurch lebhaft bestrebt, den Erlaß allgemeiner Wegeordnungen zustande zu bringen; in den meisten Fällen scheiterten jedoch diese Bemühungen an Schwierigkeiten, die die kleinsten Sonderinteressen einzelner Landesteile und ihrer ständischen Vertretungen den wohlmeinendsten und für das allgemeine Wohl des Landes förderlichsten Bestrebungen entgegenstellten.

Erst vor gut 60 Jahren gelang es in Preußen, einen erheblichen Schritt zur Neuordnung des Straßenbaurechts zu machen. Am 11. Juli 1891 erging nämlich die Wegeordnung für die Provinz Sachsen. Bei den Beratungen zu dieser Wegeordnung wurde als übereinstimmende Auffassung der Staatsregierung und des Landtages festgestellt, daß sie unbeschadet der Berücksichtigung aller berechtigten provinziellen Besonderheiten das Muster für die künftigen Provinzialwegeordnungen zu bilden habe. Tatsächlich hat sich nach dieser Wegeordnung für die Provinz Sachsen in der unmittelbaren Folgezeit die Neukodifizierung des Wegerechts — soweit eine solche durchgeführt wurde — hauptsächlich in nördlichen, östlichen und westlichen Gebieten Deutschlands ausgerichtet. Auch die Wegeordnung für das Herzogtum Oldenburg vom 16. 2. 1895 und die Braunschweigische Wegeordnung vom 29. 6. 1899 lassen erkennen, daß die Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. 7. 1891 hier zum Vorbild diente.¹⁾

Ein tatsächlich modernes Straßenbaurecht bildete sich im Grunde erst vor 2 bis 3 Jahrzehnten. Die Entwicklung des neueren Straßenbaurechts²⁾ ist insbesondere von drei Umständen bestimmt worden: einmal war es die mit steigender Zunahme des Kraftwagenverkehrs außerordentlich dringend gewordene Aufgabe der Regelung des Straßenverkehrs und des Ausbaues der Straßen mit Rücksicht auf die gesteigerten Anforderungen, zum anderen ergab sich aus diesen erheblichen finanziellen Aufwendungen für Straßenbauten das Erfordernis einer Überprüfung der Verteilung der Straßenbaulast. Schließlich war es auch die Erkenntnis der erheblichen Veralterung und der starken Zersplitterung des vorhandenen Wegerechts, die zu einer Neukodifizierung des Rechtsgebietes hinführten. Vor dem Erlaß des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des

¹⁾ Siehe *Baumeister*: Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts in „Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen“, Neue Folge, Heft 31, Kirschbaum Verlag, Bielefeld.

²⁾ Siehe *Krumstrolch*: Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung in Deutschland in „Reichsverwaltungsblatt“ Nr. 3, Berlin, den 19. 1. 1935, Band 56.

Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. 3. 1934 (RGBl. I S. 243)³⁾ verwalteten damals 11 preußische Provinzen, die beiden Landeskommunalverbände Wiesbaden und Kassel, die 16 außerpreußischen Länder und daneben rund 670 Kreise und Bezirke nebeneinander das deutsche Straßennetz. Eine einheitliche Leitung des Straßenwesens im gesamten damaligen Deutschen Reich fehlte völlig. Es war somit der erste bedeutungsvolle Schritt auf dem Wege zur Änderung der bisherigen Verhältnisse, der Entschluß der Reichsregierung, dem durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) zur obersten Leitung und Beaufsichtigung des Baues der Reichsautobahnen bestellten Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen auch die zentrale Leitung des gesamten allgemeinen Straßenwesens in Deutschland zu übertragen. Der folgende Schritt war dann das vorerwähnte Straßenneuregelungsgesetz. Dieses brachte die Einteilung der deutschen Straßen, soweit sie dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, in die drei Straßengruppen: Reichsstraßen, Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung.

Das Straßenneuregelungsgesetz stellt seiner Art nach ein Organisationsgesetz dar, das im wesentlichen auf die Neuregelung des materiellen Wegerechts verzichtete. Das Gesetz bezeichnete sich selbst nur als einstweilig. Eine grundsätzliche Regelung war noch vorgesehen. Bei Erlaß des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903) galt das Straßenneuregelungsgesetz zum Teil als Bundesrecht und zum Teil als Landesrecht. Nunmehr ist es lediglich noch Landesrecht.

Der § 2 des Gesetzes bringt die wesentliche Bestimmung, daß die Straßenbaulast sich nicht auf Ortsdurchfahrten durch Gemeinden erstreckt, die bei der Volkszählung vom 16. Juni 1933 mehr als 6000 Einwohner hatten. Im übrigen ist die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten auf eine Fahrbahnbreite von 6 m (je 3 m beiderseits der Straßenmitte) beschränkt.

In § 3 ist die Bestimmung enthalten, daß die aus dem Eigentum an der Straße sich ergebenden Rechte und Pflichten der Ausübung nach vom Zeitpunkt der Übernahme der Straßenbaulast an dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast zustehen.

Die Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1237) bringt in der Hauptsache in den §§ 2–5 Bestimmungen über die Widmung klassifizierter Straßen. Landstraßen I. oder Landstraßen II. Ordnung erhalten oder verlieren danach ihre Eigenschaft als klassifizierte Straßen durch Eintragung oder Löschung im Verzeichnis der entsprechenden Straßengruppe. Die obersten Straßenbaubehörden geben nach § 5 der Verordnung bei Eintragung oder Löschung im Verzeichnis der Landstraßen II. Ordnung den bisherigen Wegeunterhaltungspflichtigen dieser Straße und dem künftigen Träger der Straßenbaulast Gelegenheit, sich zu äußern.

Nach § 8 a.a.O. wird die Verwaltung und die Unterhaltung der Landstraßen II. Ordnung von den Länderverwaltungen ausgeübt. Nach den Bundesgerichtshofentscheidungen vom 9. Juni 1952 — III ZR 128/51 — (NJW 1952 S. 1089) und vom 15. Juni 1954 — III ZR 125/53 — (NJW 1954 S. 1403)⁴⁾ tragen neuerlich die Länder unter bestimmten Voraussetzungen auch die Haftung für Schadenersatzansprüche aus mangelnder Verkehrssicherheit der Landstraßen II. Ordnung. Von wesentlicher Bedeutung ist der § 11 der

³⁾ Siehe *Marshall*: Das Straßenbaurecht der Bundesrepublik Deutschland, Kirschbaum Verlag, Bielefeld, S. 79 ff.

⁴⁾ Siehe *Mecke de Swebussin*: Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Auftragsverwaltung klassifizierter Straßen in „Brücke und Straße“, Heft 5, Mai 1955.

Verordnung, wonach die Unterhaltungspflicht an Brücken, Durchlässen, Bahnübergängen usw. mit dem Übergang der Straßenbaulast auf die neuen Träger in dem Umfange übergeht, in dem sie den bisherigen Trägern der Straßenbaulast oblag. Die Verordnung beschäftigt sich dann in ihren weiteren Regelungen mit den Rechtsverhältnissen der Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen.

Als weitere Verordnung zu der Straßenneuregelungsgesetzgebung erschien am 27. September 1935 (RGBl. I S. 1193) die Verordnung über die Straßenverzeichnisse, der eine Dienstanweisung unter dem gleichen Datum beifolgte.

Unter dem 8. September 1936 erging der Erlaß des damaligen Reichsarbeitsministers über den Anbau an Verkehrsstraßen (RABl. I S. 261). Dieser Erlaß ist heute noch für Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung gültig. Er legt längs der Straße die von der Bebauung freizuhaltenden Geländestreifen fest. Es sind dieses bei Landstraßen I. Ordnung 25 m und bei Landstraßen II. Ordnung 18 m, jeweils gemessen von der Straßenmitte.

Von besonderer Bedeutung ist das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1211) ⁵⁾ ⁶⁾. Es stellt die erste umfassende Kodifikation auf dem Gebiete des Kreuzungsrechts dar. Es gilt für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen; für nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen nur, wenn ein Übergang von Betriebsmitteln auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs stattfinden kann. Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind alle klassifizierten Straßen sowie sonstige öffentliche Wege, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen. Während das sogenannte Veranlassungsprinzip bei der Anlage neuer Kreuzungen beibehalten wurde, hat man in den Fällen, in denen die Änderung durch die Überschneidung des Verkehrs erforderlich wird, beide Verkehrsträger einheitlich, unabhängig von dem Maße ihrer Veranlassung, hälftig zur Kostentragung verpflichtet. Die nähere Ausführung des Kreuzungsgesetzes regeln die Verordnungen vom 5. Juli 1939 (RGBl. I S. 1215) und vom 30. August 1941 (RGBl. I S. 546).

Im Zusammenhang mit einer Übersicht über die Kreuzungsgesetzgebung sind die gemeinschaftlichen Richtlinien des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen über den Bau und die Unterhaltung von Bauwerken zur Kreuzung von Reichswasserstraßen und Straßen vom 8. Mai 1941 (RVkBl. A S. 116, 1941) zu nennen. Die Richtlinien haben keine Gesetzeskraft, sondern stellen nur interne Verwaltungsvorschriften für die beteiligten Behörden dar. Sie bringen vielfach gleiche Regelungen wie das vorerwähnte Kreuzungsgesetz vom 4. Juli 1939.

Unter dem 29. Mai 1941 erging das Reichsautobahngesetz (RGBl. I S. 313), das jedoch durch das Bundesfernstraßengesetz außer Kraft getreten ist und somit keiner weiteren Erläuterung mehr bedarf.

Das Grundgesetz vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1) beschäftigt sich hauptsächlich im Art. 74 Ziff. 22 und Art. 90 mit dem Straßenwesen⁷⁾. Nach letzterer Bestimmung ist der

⁵⁾ Siehe *Marschall* a.a.O. S. 153 ff.

⁶⁾ Siehe *Busch*: Gedanken zur Reform des Eisenbahnkreuzungsrechts in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 20, Oktober 1952, S. 694/696.

⁷⁾ Siehe *Rittel*: Die Gesetzgebung über die Landstraßen des Fernverkehrs in „Straße und Autobahn“, 1954, Heft 1, S. 53, sowie eine Stellungnahme hierzu von *Marschall* in „Straße und Autobahn“, 1954, S. 279/280.

Bund Eigentümer der bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen. Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten jedoch die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes. Auf Antrag eines Landes können die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übergehen. Ein solcher Antrag ist derzeit noch von keinem Land gestellt worden.

Das Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (BGBl. I S. 157)⁸⁾ erging im wesentlichen als Folge des vorerwähnten Artikels 90 Abs. 1 des Grundgesetzes. Das Gesetz mußte vielfach auf die Begriffsbildung von Rechtsvorschriften der Militärregierungen Rücksicht nehmen, um mit der begrifflichen Abgrenzung die gleichen Vermögenswerte zu erfassen. Es bestimmt im § 6 den Wirkungszeitpunkt — den 1. April 1950 —, von dem an der Bund Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen ist. Außerdem bringt das Gesetz verschiedene Regelungen von haushaltsrechtlicher Bedeutung.

Mit der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen vom 3. Juli 1951 regelte die Bundesregierung im wesentlichen die Fälle, in denen die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr durch die Auftragsverwaltung einzuholen ist. Im übrigen ergibt sich durch diese Verwaltungsvorschrift eine Umgrenzung des Umfangs der Auftragsverwaltung und eine Abgrenzung der Zuständigkeit im allgemeinen. Inzwischen ist die Zweite Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vom 11. Februar 1956 (BAnz. Nr. 38 vom 23. Februar 1956) ergangen, die neben anderem Fragen des Haushaltswesens, der Wirtschaftsführung und der Buchführung und des Zahlungsverkehrs sowie der Rechnungslegung und Rechnungsvorprüfung behandelt.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Straßenbaurechts ist das Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953⁹⁾¹⁰⁾. Der Begriff der Bundesfernstraßen wird im Gesetz wie folgt definiert:

„Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind.“

Mit den Voraussetzungen des zusammenhängenden Verkehrsnetzes und des weiträumigen Verkehrs soll für den Straßenbau im Gegensatz zum Straßenverkehr der Begriff des Fernverkehrs dahin eingeschränkt werden, daß nur ein bestimmtes Netz von Straßen unter den Begriff der Fernstraße fällt.

Die Bundesautobahnen, die bisher in dem Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 und der hierzu ergangenen Durchführungsverordnung vom gleichen Datum ihre Gesetzesregelung fanden, werden im Bundesfernstraßengesetz als Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind, bezeichnet; sie sollen so

⁸⁾ Siehe *Marschall*: Das Straßenbaurecht der Bundesrepublik Deutschland, S. 15 ff.

⁹⁾ Siehe *Marschall*: Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom 6. 8. 1953 (BGBl. I S. 903), Carl Heymanns Verlag KG, Köln-Berlin 1954, S. 19 ff.

¹⁰⁾ Siehe *Mecke de Swebussin*: Das Bundesfernstraßengesetz in „Brücke und Straße“, 6. Jahrgang, Heft 1, Jan. 1954.

angelegt sein, daß sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlußstellen ausgestattet sind.

Neue Bundesfernstraßen entstehen durch Widmung (§ 2, Abs. 1), sei es, daß ein neuer Verkehrsweg geschaffen oder bestehende Straßen zu Bundesfernstraßen aufgestuft werden. Im letzteren Falle ist ein Widmungsvorgang im eigentlichen Sinne bereits vorausgegangen.¹¹⁾

Mit der Widmung nach dem Bundesfernstraßengesetz wird die Ausübung der Eigentumsrechte an dem Straßengrundstück eingeschränkt; sobald die Widmung vollzogen ist, geht die öffentliche Zweckbestimmung der privatrechtlichen Nutzungsmöglichkeit vor. Privatrechtliche Verfügungen oder Verfügungen im Wege der Zwangsvollstreckung beeinträchtigen die Widmung nicht. Damit ist zwar ein Verkauf grundsätzlich nicht ausgeschlossen, der Käufer ist jedoch an die Beschränkung durch die Widmung gebunden, die keinerlei Eintragungen im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Beschränkung bedarf (§ 2 Abs. 3).

Der Bund ist nicht verpflichtet, eine Straße, die die Eigenschaft einer Fernstraße verloren hat, weiterhin für den öffentlichen Gebrauch zu unterhalten. Er kann in einem solchen Falle die Entwidmung aussprechen. Ist die Straße geeignet, einem weniger wichtigen Verkehrsbedürfnis zu dienen, z. B. als öffentliche Gemeindestraße, so muß die Straßenbaulast von der Körperschaft übernommen werden, der diese Aufgabe nach dem öffentlichen Recht obliegt. Der neue Träger der Straßenbaulast bestimmt sich auch in solchen Fällen nach Landesrecht.

Der § 3 des Gesetzes beschäftigt sich mit dem Begriff der Straßenbaulast. Die Straßenbaulast ist die öffentlich-rechtliche, der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber bestehende Pflicht, in Beziehung auf den Bau, die bauliche Gestaltung und Einrichtung sowie die Unterhaltung öffentlicher Wege alles zu leisten, was erforderlich und zweckmäßig ist, damit den jeweils gegebenen Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Genüge geschieht. Das Bundesfernstraßengesetz hebt hervor, daß Maße, Art und Höhe der erforderlichen Kosten zu den Verkehrsinteressen in angemessenen Verhältnissen stehen müssen. Soweit der Baulastträger unter Berücksichtigung seiner Leistungsfähigkeit außerstande ist, den Ausbau und Unterhaltungszustand der Bundesfernstraßen zu verbessern, so hat er auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen (Warnzeichen), die er selbst aufstellen muß, hinzuweisen. Hat er diesen Hinweis getätigt, so ist eine Haftung für den nicht verkehrssicheren Zustand der Straße ausgeschlossen.

Die Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 3¹²⁾ steht mit der Kenntlichmachung von Beschränkungen des Gemeingebrauchs nach § 7 Abs. 2 a.a.O. im Zusammenhang. Nur der Träger der Straßenbaulast kann aufgrund seiner Sachkunde beurteilen, ob der Zustand einer Straße einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis zu genügen vermag. Daher muß auch für die Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 7 Abs. 2 die Zuständigkeit der Straßenbaubehörde unterstellt werden. Aus dem Wortlaut des § 3 darf nicht gefolgert werden, daß sich die Zuständigkeit der Straßenbaubehörde auf die Hinweiszeichen des Abschnitts III der Anlage zur StVO beschränkt. Die Straßenbaubehörde wird grund-

¹¹⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die rechtliche Entstehung öffentlicher Straßen in „Kommunalpolitische Blätter“, Heft 15 vom Aug. 1955.

¹²⁾ Siehe Marshall a.a.O. S. 67 ff.

sätzlich alle die Verkehrszeichen aufstellen können, die notwendig sind, um einen für jeden Verkehrsteilnehmer gefährlichen Straßenzustand zu kennzeichnen.

Damit ist jedoch keine allgemeine Übertragung der Zuständigkeit zur Aufstellung von Verkehrszeichen an die Straßenbaubehörde verbunden. Primär bleibt die Straßenverkehrsbehörde hierfür zuständig. Die nicht ganz einfache Abgrenzung der Zuständigkeit der Straßenbaubehörde mag etwa dadurch gefunden werden können, daß die Regelung des Verkehrsflusses im ganzen immer Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde bleibt, während die Straßenbaubehörde tätig werden muß, wenn der Straßenzustand jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer gefährlich wird. Ortstafeln und Wegweiser haben mit dem Straßenzustand nichts zu tun. Hier ist die Zuständigkeit der Verkehrsbehörde völlig eindeutig. Die Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen sollen auch „nach besten Kräften“ die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Diese Gesetzesbestimmung ist häufiger mißverstanden worden, daß sich Anwälte bei der Straßenbauverwaltungen ist es immer wieder zu beobachten, daß sich Anwälte bei Glatteisunfällen ihrer Mandanten ausdrücklich auf § 3 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes beziehen und daraus eine Rechtspflicht des Baulastträgers herzuleiten suchen. Zur Winterwartung ist jedoch tatsächlich der Träger der Straßenbaulast nicht verpflichtet. Aus der Unterlassung dieser Wartung ergibt sich daher auch keine Verpflichtung zur Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 3 Abs. 1 (vgl. auch Entscheidung des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1934 — VI 487/34 — in Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 57. Band, Mai 1935, Heft 3). Allenfalls ist da eine Ausnahme zulässig, wo der Straßenzustand an sich schon gefährlich ist und die Gefahr durch die winterlichen Verhältnisse eine Vermehrung erfährt und somit eine offensichtliche und besondere Gefahrenstelle, auf die sich der Verkehr unter Umständen nicht einrichten konnte, entsteht.¹³⁾

Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt (§ 3 Abs. 3). Hierzu wird insbesondere auf das Preußische Gesetz über die Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912 und das Württembergische Gesetz über das Reinigen, Begießen und Bestreuen der Straßen vom 6. Februar 1923 (RegB. S. 79) hinzuweisen sein.

Die Straßenbaulastträger haben nunmehr selbst dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Es bedarf hier nicht mehr behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere Behörden (§ 4 a.a.O.). Diese Regelung des Bundesfernstraßengesetzes bezieht sich jedoch nur auf Bauten nach § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes. Der Bau von Verwaltungsgebäuden wird vom § 4 nicht erfaßt, so daß hier noch die Verordnung über die baupolizeiliche Behandlung von öffentlichen Bauten vom 20. November 1938 (RGBl. I S. 1677) zur Anwendung kommt.

Für Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen bestand schon nach dem bisherigen Rechtszustand eine den gemeindlichen Interessen gerecht werdende Sonderregelung. Die Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner hatten, sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen. Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung die Ergebnisse einer späteren Volkszählung als maßgebend erklären. Gegenüber dem bis-

¹³⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die Streupflicht auf klassifizierten Straßen in „Der Städtetag“, Heft 4, April 1956.

herigen Rechtszustand ist insofern eine Entlastung der Gemeinden eingetreten, als früher die Gemeinden mit einer Einwohnerzahl über 6000 Einwohner nach der Volkszählung von 1934 die Baulast für Ortsdurchfahrten zu tragen hatten. Wenn die Einwohnerzahl durch Vertriebene besonders angestiegen ist, soll durch eine Übergangsregelung ein billiger Ausgleich geschaffen werden. In Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 16. Juni 1933 nicht mehr als 6000 Einwohner hatten und nach der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner haben, tritt die neue gesetzliche Regelung erst mit dem 1. April 1960 in Kraft, wenn die Erhöhung der Einwohnerzahl überwiegend durch die Aufnahme von Heimatvertriebenen, Evakuierten und Zugewanderten aus Berlin und der sowjetischen Besatzungszone bedingt ist. Dieses ist, wie das Gesetz in § 24 Abs. 2 ausführt, nur dann anzunehmen, wenn der Anteil dieses Personenkreises an der Gesamtbevölkerungszahl nach dem Ergebnis der Volkszählung vom 13. September 1950 20 v. H. oder mehr beträgt. Ist die Einwohnerzahl am 1. April 1960 so gefallen, daß sie nicht mehr als 9000 beträgt, so tritt der Wechsel der Straßenbaulast nicht ein. In allen anderen Fällen soll der Baulastwechsel in Ortsdurchfahrten mit dem 1. April 1954 erfolgen.

Für Ortsdurchfahrten in Gemeinden unter 6000 Einwohnern bestand bisher eine Sonderregelung dahin, daß die Straßenbaulast des Bundes für die Durchgangsstraßen auf gewisse Maße beschränkt war. Von dieser Regelung wird nunmehr insoweit abgegangen, als die Straßenbaulast nicht mehr in der Längsrichtung der Straße selbst aufgeteilt wird. Das Gesetz sieht nur noch eine Kostenbeteiligung der Gemeinden nunmehr unter 9000 Einwohnern in dem Maße vor, als der Bund für die Ortsdurchfahrt höhere Aufwendungen hat als der Fernverkehr erfordert. Den Maßstab hierfür bilden die Ausbauverhältnisse der freien Strecke der Bundesstraße. Die Gehwege bleiben weiterhin in der Baulast der Gemeinde (§ 5 Abs. 3). Wenn sich somit auch die Baulast des Bundes jetzt auf die ganze Fahrbahn der Ortsdurchfahrt ohne Rücksicht auf ihre Breite bei Gemeinden unter 9000 Einwohnern erstreckt, so hat dennoch die Gemeinde zu den Kosten für Bau und Unterhaltung der Ortsdurchfahrt beizutragen.

Eine besondere Baulast der Gemeinden gibt es also nur noch für Gehwege, unter Umständen auch für Radwege und für Parkplätze, aber nicht mehr für Fahrbahnen. Für die normale Unterhaltung wird in Zukunft wohl nur noch eine Pauschale in Betracht kommen und lediglich bei besonderen Unterhaltungsmaßnahmen, wie z. B. Aufbringung einer neuen Straßendecke, wird der Betrag besonders berechnet werden müssen. An Entwässerungseinrichtungen muß die Gemeinde dann beteiligt werden, wenn die Ortsdurchfahrt eine Überbreite aufweist oder die Entwässerungsanlage für den Gehweg mit benötigt wird. Im übrigen wird voraussichtlich für die nähere Regelung der sich aus § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ergebenden Fragen noch ein Erlaß des Bundesministers für Verkehr zu erwarten sein.

Der Bund ist auch Träger der Straßenbaulast für die Ortsumgehungen. Verbindet die Ortsumgehung auch Straßen anderer Träger der Straßenbaulast, so haben diese der Verkehrsbedeutung ihrer Straßen entsprechend zu den Kosten beizutragen. Das Gesetz sieht vor, mit den Gemeinden, die an der Ortsumgehung ein Interesse haben, über eine Kostenbeteiligung der Gemeinde eine Vereinbarung zu treffen (§ 5 Abs. 5). Die Grenzen der Ortsdurchfahrten werden von den obersten Landesstraßenbaubehörden nach Anhörung der Gemeinde bestimmt.

Grundsätzlich geht das Eigentum an einer Straße mit der Straßenbaulast auf den neuen

Baulastträger über, so daß nunmehr langwierige Verhandlungen über eine Entschädigung des Eigentums beim Wechsel der Straßenbaulast überflüssig werden (§ 6 Abs. 1). Jede Benutzung der Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus bedarf einer besonderen Erlaubnis der Gemeinde (§ 7 Abs. 1).¹⁴⁾ Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Sondernutzung besteht nicht. Die Sondernutzung ist grundsätzlich nur auf Zeit und Widerruf zu erteilen und kann Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren enthalten (§ 8). Sofern Gemeinden Genehmigungen erteilen, ist dem Träger der Straßenbaulast eine entscheidende Mitwirkung vorbehalten. Diese Regelung ersetzt Strecken der Fernstraßen werden als Sondernutzung behandelt. Diese Regelung ersetzt zum Teil den Runderlaß des Reichsarbeitsministers über den Anbau an Verkehrsstraßen vom 9. September 1939 hinsichtlich der Fernstraßen.

Wird in Gemeinden von nicht mehr als 9000 Einwohnern eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, so stehen die Gebühren der Gemeinde und dem Träger der Straßenbaulast zu gleichen Teilen zu. Zu den Sondernutzungen gehören auch die Anlagen neuer und die Änderung bestehender Zufahrten zu Bundesfernstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten. Wenn eine Bundesstraße wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen kostspieliger hergestellt werden muß als dieses sonst erforderlich wäre, so hat der Baulastträger Anspruch auf Erstattung der Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung.

Örtliche Vorschriften, die die Sondernutzung für Anlieger an Ortsdurchfahrten abweichend regeln, bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Eine Gebrauchseinräumung an einer Straße, die den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, bedarf keiner öffentlich-rechtlichen Regelung. Hier bleibt es dem Eigentümer oder dem Träger der Straßenbaulast überlassen, mit dem Benutzer eine privatrechtliche Vereinbarung zu treffen. Dies gilt insbesondere für Versorgungsleitungen, die über dem Verkehrsraum oder im Straßenkörper selbst liegen.

Derjenige, der eine Bundesfernstraße in Ausübung des Gemeingebrauchs über das übliche Maß hinaus verunreinigt, hat die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen (§ 7 Abs. 3). Die Verpflichtung zur Beseitigung der Verschmutzung durch den Verursacher befreit den Träger der Straßenbaulast jedoch nicht von seiner Verkehrssicherungspflicht. Vor den Auswirkungen derartiger Verschmutzungen sind die Verkehrsteilnehmer u. U. durch Verkehrszeichen rechtzeitig zu warnen.¹⁵⁾

Nach § 9 des Gesetzes sollen Grundstücke an Bundesautobahnen bei einer Entfernung bis zu 40 m und an Bundesstraßen bis zu 20 m von Hochbauten freibleiben;¹⁶⁾ 17) aber auch darüber hinaus ist eine Bebauung nur zulässig, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Bebauung nicht beeinträchtigt wird. Deshalb bedürfen bauliche Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 m bei Bundesautobahnen und bei einer Entfernung bis zu 40 m bei den Bundesstraßen einer besonderen Genehmigung. Diese Be-

¹⁴⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Gemeingebrauch und Sondernutzung an öffentlichen Straßen unter besonderer Berücksichtigung des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 in „Die Nieders. Landgemeinde“, Nr. 7, Okt. 1954, 6. Jahrgang.

¹⁵⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Straßenverschmutzung und Rechtsprechung in „Bauamt und Gemeindebau“, Heft 10, Okt. 1957, S. 312.

¹⁶⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Zum Recht des Anbaues an Verkehrsstraßen in „Nieders. Landgemeinde“, Nr. 1, April 1957, 9. Jahrg.

¹⁷⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Grundsätzliches über die Außenwerbung an klassifizierten Straßen in „Der Straßenwärter“, Nr. 8, Aug. 1955.

stimmungen gelten nicht, wenn das Bauvorhaben im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlichen städtebaulichen Plänen liegt, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt sind. Anlagen der Außenwerbung werden nach dem Gesetz wie Bauanlagen behandelt. Zu den Anlagen der Außenwerbung gehören allerdings nicht Hinweisschilder, die für den Verkehrsteilnehmer von Bedeutung sind, z. B. Hinweise auf Tankstellen und Reparaturdienst.

Im weiteren beschäftigt sich das Gesetz mit den Betrieben an den Bundesautobahnen. Der Bund betrachtet es grundsätzlich als seine Aufgabe, diese Nebenbetriebe zu erbauen; er wünscht sie jedoch nicht selbst zu betreiben, deswegen sieht das Gesetz grundsätzlich vor, daß diese Betriebe in der Regel verpachtet werden sollen.

Die Planfeststellung und das Planfeststellungsverfahren¹⁸⁾, die bereits aus dem früheren Reichsautobahngesetz vom 29. 5. 1941 und dem Bundesbahngesetz vom 13. 12. 1951 bekannt sind, haben in dem Bundesfernstraßengesetz eine eingehendere Regelung erfahren, und aus der Praxis gewonnene Erfahrungen sind erstmalig gesetzlich festgelegt worden. Bei Bebauungs- und Fluchtlinienplänen und insbesondere für Ortsdurchfahrten bedarf es keiner besonderen Planfeststellung, wenn die Rechtsverhältnisse schon in einem förmlichen Verfahren geregelt sind.

Ein festgestellter Plan ist einem etwa nachfolgenden Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und dann für die Enteignungsbehörde bindend (§§ 17, 18 und 19).

In einem Planfeststellungsbeschuß können Auflagen zur Errichtung und Unterhaltung besonderer Anlagen auferlegt werden, die im Interesse des öffentlichen Wohles oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind¹⁹⁾. Wird ein durch einen Plan festgestelltes Bauvorhaben einer Bundesfernstraße nicht innerhalb von 5 Jahren ausgeführt und die Planfeststellung auf weitere 5 Jahre ausgedehnt, so hat der Grundeigentümer Anspruch auf Ablösung der vom Plan betroffenen Grundstücke oder Grundstücksteile.

In dem zu erwartenden Bundesbaugesetz wird mit einer besonderen Regelung der Konkurrenz der städtebaulichen Planung mit anderen Planungen zu rechnen sein. Gegebenenfalls würde dadurch der § 17 des Bundesfernstraßengesetzes — insbesondere der Abs. 3 — gewisse Veränderungen erfahren. Vorerst können städtebauliche Pläne, denen der Träger der Straßenbaulast nicht zugestimmt hat, ohne Rücksicht auf ihren Rechtscharakter durch die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 a.a.O. abgeändert werden, denn es gilt auch hier der Grundsatz, daß Bundesrecht Landesrecht bricht. Der Vorrang der Bundesplanung rechtfertigt sich somit aus Art. 31 des Grundgesetzes. In jedem Falle ist aber eine enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Straßenbaubehörde erforderlich.

Zur Durchführung des durch den Plan festgestellten Unternehmens ist dem Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen das bereits erwähnte Enteignungsrecht einzuräumen. Das Gesetz verzichtet auf eine bundeseinheitliche Regelung des Enteignungsrechts, es erklärt im wesentlichen die Enteignungsgesetze der Länder als maßgebend.

Die allgemeine Straßenaufsicht über die Bundesfernstraßen obliegt dem Bundesminister

ster für Verkehr als oberste Fachbehörde. Die Straßenaufsicht kommt nur dort in Betracht, wo die Straßenbaulast nicht dem Bund obliegt, gegenüber Gemeinden, Eisenbahnen, bei Kreuzungsanlagen und Baulastträgern von Brücken, die selbständige Verkehrsanstalten sind (§ 20).

Während die Verwaltung der Bundesfernstraßen grundsätzlich die Länder im Auftrage des Bundes ausüben (Art. 90 GG), ist die Verwaltung der Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in Gemeinden über 9000 Einwohnern grundsätzlich und in den Gemeinden unter 9000 Einwohnern hinsichtlich der von diesen zu unterhaltenden Teilen der Bundesfernstraßen, wie Gehwege, Parkplätze oder auch Radwege, der Gemeinde vorbehalten. Die hier insoweit zuständige Straßenbaubehörde ergibt sich aus landesrechtlichen Bestimmungen.

Der § 23 des Gesetzes beschäftigt sich mit etwaigen Verstößen gegen die Gesetzesvorschriften. Da es sich hierbei überwiegend um Ordnungswidrigkeiten handelt, ist die Androhung einer Geldbuße als ausreichend erachtet worden.

Mit der Kodifizierung des Rechts der Bundesfernstraßen hat jedoch die Entwicklung des modernen Straßenbaurechts noch nicht ihr Ende erreicht. Die in der eingangs angeführten Notiz aus „Straße und Wirtschaft“ erwähnten Straßenbaujuristen verschiedener Länder haben, um die Rechtseinheit des Straßenbaurechts weitmöglichst zu schaffen — und nicht, wie es zunächst dargestellt wurde, eine Sache zu zersplittern — unter Zugrundelegung der grundsätzlichen materiell-rechtlichen Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes einen Mustergesetzentwurf für alle öffentlichen Straßen der Länder ausgearbeitet. Die grundlegenden wegerechtlichen Vorschriften, Anbau, Planung, Entwidmung, Straßenbaulast, Gemeingebrauch, Sondernutzungen, Anbau, Planung und Planfeststellung, sind dem Bundesfernstraßengesetz weitgehend angeglichen worden. Eine Gefahr, daß die notwendige Vereinheitlichung des Straßenbaurechts in technischer Hinsicht gefährdet sei, dürfte auch insofern nicht gegeben sein, als weder das Bundesfernstraßengesetz noch der erwähnte Mustertextentwurf technische Vorschriften enthalten.

Mit diesem Hinweis auf eine weitere Entwicklung des Straßenbaurechts in naher Zukunft mag die Übersicht über dieses Sonderrechtsgebiet ihr Ende gefunden haben.

¹⁸⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die Planfeststellung im neuzeitlichen Straßenbaurecht in „Bauamt und Gemeindebau“, Heft 6, Juni 1957, S. 178/181.

¹⁹⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Rechtsfragen der Einwirkungen vom Straßenkörper auf Nachbargrundstücke in „Brücke und Straße“, Heft 7/8, Juli/Aug. 1954.

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und das nationale Recht

VON DR. HEINRICH SCHULZE, BONN

Die CMR hat den Zweck, das Frachtrecht im internationalen Straßengüterverkehr zu vereinheitlichen*). Im Sinne dieser Zweckbestimmung sollen die Vorschriften des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe k und des Artikels 41 CMR sicherstellen, daß nicht durch vertragliche Vereinbarungen solche Beförderungen ganz oder teilweise dem Anwendungsbereich der CMR entzogen werden, die nach den Artikeln 1 und 2 unter die CMR fallen.

Nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe k muß der Frachtbrief die Angabe enthalten, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen der CMR unterliegt, und nach Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 sind Vereinbarungen, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen der CMR abweichen, nichtig. Eine Ausnahme von dem Grundsatz des Artikels 41 Abs. 1 Satz 1 besteht nur für die Bestimmungen der Artikel 38 und 39, die nicht das Verhältnis zwischen den Frachtführern bei Beförderungen durch Empfänger, sondern das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender oder aufeinanderfolgende Frachtführer behandeln; insoweit wurde es bei der Ausarbeitung der CMR in Genf nicht für notwendig gehalten, die Vertragsfreiheit einzuengen. Die Bestimmungen der Artikel 38 und 39 sind daher nach Artikel 40 dispositives Recht, alle übrigen Vorschriften der CMR dagegen zwingendes Recht.

Während somit die Frage der Zulässigkeit abweichender vertraglicher Vereinbarungen in der CMR ausdrücklich geregelt ist, enthält die CMR jedoch keine ausdrückliche grundsätzliche Regelung ihres Verhältnisses zum nationalen Recht, sondern nur einige Verweisungen auf dieses für bestimmte Tatbestände. Die Frage des grundsätzlichen Verhältnisses der CMR zum nationalen Recht wird demnächst aktuell werden, wenn die CMR in Kraft tritt. Bisher ist die CMR, die am 19. Mai 1956 von den Vertretern der Regierungen von zehn Staaten, darunter auch der Bundesrepublik, unterzeichnet worden ist, zwar nur von Jugoslawien ratifiziert worden. Die Ratifikation wird jedoch zur Zeit von mehreren Staaten einschließlich der Bundesrepublik vorbereitet. Es ist daher damit zu rechnen, daß die Zahl von fünf Vertragsstaaten in absehbarer Zeit erreicht und die CMR damit nach Artikel 43 in Kraft treten wird.

Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung wurden in die CMR ausdrückliche Verweisungen auf das nationale Recht nur in sehr wenigen Fällen aufgenommen (Artikel 16 Abs. 5, 29 Abs. 1, 32 Abs. 1 und 3).

Nach Artikel 16 Abs. 5 bestimmen sich Art und Weise des Verkaufs des beförderten Gutes durch den Frachtführer im Falle von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen „nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet“. Die

*) Vgl. den Aufsatz desselben Verfassers: „Der Geltungsbereich des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“ in Heft 4/1956 dieser Zeitschrift auf S. 273 ff.

Fassung dieser Vorschrift ist nicht sehr glücklich. Gemeint ist, daß die Gebräuche nur ergänzend neben den Gesetzen und nur insoweit anzuwenden sind, als ihre Berücksichtigung durch die Gesetze zugelassen ist. Im übrigen enthält Artikel 16 Abs. 5 nicht nur eine Verweisung auf nationales Recht, sondern gibt durch die Vorschrift, daß das Recht des Ortes anzuwenden ist, an dem sich das Gut befindet, zugleich auch an, welches Staates Recht maßgebend ist.

Artikel 29 Abs. 1 und Artikel 32 Abs. 1 treffen hinsichtlich des Ausschlusses oder der Begrenzung der Haftung, der Umkehrung der Beweislast und der Verjährung Sonderregelungen für den Fall, daß Schäden vorsätzlich verursacht worden sind oder durch Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht. Hier ist also wie in Artikel 16 Abs. 5 nicht nur auf nationales Recht verwiesen, sondern durch den Hinweis, daß ggf. das Recht des angerufenen Gerichts maßgebend ist, zugleich bestimmt, welches Staates Recht anzuwenden ist. Das gleiche ist zu der Vorschrift des Artikels 32 Abs. 3 festzustellen, wonach für die Hemmung der Verjährung unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 32 Abs. 2 das Recht des angerufenen Gerichts gilt.

Auch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) enthält ausdrückliche Verweisungen auf das nationale Recht, und zwar in zahlreicheren Fällen als die CMR, so hinsichtlich der vorläufigen Verwahrung durch den Versandbahnhof bei Gütern, die nicht ohne Verzug befördert werden können (Artikel 5 § 3), hinsichtlich der Bedingungen, unter denen die Eisenbahn das Recht oder die Pflicht hat, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln oder nachzuprüfen sowie das wirkliche Eigengewicht des Wagens festzustellen (Artikel 7 § 3), hinsichtlich des Verfahrens bei der Auflieferung der Güter, der Verladepflicht und der Beförderung mit gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke (Artikel 14 §§ 1, 2 und 3), hinsichtlich der Berechtigung oder Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger zuzustellen sowie hinsichtlich des Verfahrens bei der Ablieferung (Artikel 16 § 2), hinsichtlich der Zulassung von Barvorschüssen (Artikel 19 § 5), hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen (Artikel 25 § 2), hinsichtlich der gerichtlichen Feststellung des Zustandes und des Gewichtes des Gutes, der Schadensursache sowie des Betrages des Schadens, wenn der Berechtigte die von der Eisenbahn in der Tatbestandsaufnahme getroffenen Feststellungen nicht anerkennt (Artikel 44 § 2) und hinsichtlich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung (Artikel 46 § 5). Wie in den Fällen der ausdrücklichen Verweisung auf nationales Recht in der CMR ist auch in der CIM in allen derartigen Fällen gleichzeitig geregelt, welches Staates Recht jeweils maßgebend ist.

Im Gegensatz zur CMR enthält aber die CIM nicht nur ausdrückliche Verweisungen auf nationales Recht für bestimmte Tatbestände, sondern in den Artikeln 53 und 54 zugleich Vorschriften grundsätzlicher Art über die subsidiäre Geltung nationalen Rechts.

Nach Artikel 53 CIM finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Frachtverkehr erlassen sind, soweit in der CIM keine Bestimmungen getroffen sind. Eine entsprechende Bestimmung war im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung vom 14. 10. 1890 noch nicht enthalten, sondern wurde erst später aufgenommen. Artikel 54 CIM bezieht sich auf das Verfahrensrecht; nach dieser Vorschrift richtet sich das Verfahren in allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter die CIM fallenden Sendungen

Anlaß geben, nach dem Recht des zuständigen Gerichtes, soweit nicht durch die CIM andere Bestimmungen getroffen sind.

Die deutsche Delegation hatte bei der Ausarbeitung der CMR in Genf beantragt, eine Bestimmung über die subsidiäre Geltung des nationalen Rechts auch in die CMR aufzunehmen. Dabei hatte sie ausgeführt, aus der Fassung von Artikel 1 Abs. 1 CMR sei zu schließen, daß für nach Artikel 1 und 2 der CMR unterliegende Beförderungsverträge die Bestimmungen der CMR jeglichem nationalen Recht vorgehen sollten, soweit die CMR nicht selbst ausdrücklich auf Landesrecht verweise. Demgegenüber sei jedoch zu bedenken, daß die CMR nicht das gesamte Frachtrecht für den internationalen Straßen-güterverkehr regelt. Zur Vermeidung von Zweifelsfragen empfehle sich daher die Aufnahme einer Artikel 53 CIM entsprechenden Bestimmung auch in die CMR.

Tatsächlich enthält die CMR auch nur Vorschriften für eine Anzahl wichtiger frachtrechtlicher Fragen, deren einheitliche Regelung besonders dringlich erschien, so vor allem über den Inhalt und die Bedeutung des Frachtbriefs, die Haftung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung des beförderten Gutes sowie bei Überschreitung der Lieferfrist, die Rechte und Pflichten des Frachtführers bei Beförderung und Ab-lieferungshindernissen, die Befugnis des Berechtigten zu Verfügungen über das Gut während der Beförderung, die Lieferfristen, die zugelassenen Gerichtsstände und die Verjährung. Dagegen enthält die CMR z. B. keine Vorschriften über das Zustandekommen des Beförderungsvertrages, die Rechtsfolgen von Willensmängeln beim Vertragsschluß und des Verzuges bei der Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen sowie die Frage, ob der Frachtführer ein gesetzliches Pfandrecht an den beförderten Gütern bei Nichtzahlung der Fracht hat oder welche Rechte ihm in diesem Falle sonst zustehen.

Der deutsche Antrag auf Aufnahme einer Artikel 53 CIM entsprechenden Vorschrift wurde abgelehnt. Die Mehrheit bezeichnete eine solche Bestimmung als nicht erforderlich; sie war der Auffassung, daß, soweit die CMR eine Regelung nicht enthalte, nationales Recht anzuwenden sei, ohne daß es eines entsprechenden Hinweises in der CMR bedürfe.

Wenn es auch mit Rücksicht darauf, daß die CIM in den Artikeln 53 und 54 Vorschriften über die allgemeine subsidiäre Geltung des nationalen Rechts enthält, vielleicht zweckmäßig gewesen wäre, eine entsprechende Bestimmung auch in die CMR aufzunehmen, so trifft es doch zu, daß die Aufnahme einer solchen Bestimmung nicht unbedingt notwendig war, da die Vorschriften der CMR ein Sonderrecht für den internationalen Straßengüterverkehr darstellen und es ein allgemeiner Rechtsgrundsatz ist, daß, soweit das Sonderrecht Regelungen nicht enthält, die Vorschriften des allgemeinen Rechts anzuwenden sind, d. h. hier die des nationalen Frachtrechts. Demgemäß besteht auch Übereinstimmung darüber, daß die Bestimmung des Artikels 53 CIM ebenfalls nicht unbedingt notwendig wäre (vgl. hierzu *Nánássy* „Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht“, Wien 1956, Anmerkung II Abs. 1 zu Artikel 53).

Daß auch nach ihrer Grundkonzeption die CMR von der subsidiären Geltung des nationalen Rechts ausgeht, ergibt sich im übrigen aus verschiedenen Bestimmungen, in denen ohne ausdrückliche Erwähnung des nationalen Rechts mittelbar auf dieses verwiesen ist (Artikel 3, 28 Abs. 1, 31 Abs. 1 und 32 Abs. 1).

Nach Artikel 3 haftet der Frachtführer, „soweit die CMR anzuwenden ist“, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unter-

lassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Ver-richtungen handeln. Die Formulierung „soweit die CMR anzuwenden ist“ bedeutet, daß die Bestimmung des Artikels 3 nur für solche Ansprüche gegen den Frachtführer gilt, die auf Vorschriften der CMR gestützt werden, daß dagegen bei hierdurch mittelbar für zulässig erklärten Ansprüchen gegen den Frachtführer aus Gründen des nationalen Rechts seine Haftung für seine Bediensteten und für andere Personen sich ebenfalls nach dem nationalen Recht richtet.

Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei „einer der CMR unterliegenden Beförderung“ eingetreten sind, „nach dem anzuwendenden Recht“ zur Erhebung außervertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber nach Artikel 28 Abs. 1 auf die Bestimmungen der CMR berufen, die seine Haftung ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen. Die hier bezeichneten außervertraglichen Ansprüche sind solche des nationalen Rechts.

Artikel 31 Abs. 1 CMR bestimmt die zugelassenen Gerichtsstände für alle Streitigkeiten „aus einer der CMR unterliegenden Beförderung“. Diese Formulierung besagt, daß Artikel 31 Abs. 1 auch dann gilt, wenn es sich um Ansprüche handelt, die sich aus nach Artikel 1 und 2 der CMR unterliegenden Beförderungen ergeben, aber nicht auf die CMR gestützt werden, sondern auf das nationale Recht. In diesem Zusammenhang ist noch zu bemerken, daß in Artikel 31 Abs. 1 nicht die nationale, sondern nur die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Gerichte geregelt ist, d. h., daß die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Gerichte sich nach nationalem Recht richtet. Ebenso gilt das nationale Recht, auch ohne daß hierfür eine Artikel 54 CIM entsprechende ausdrückliche Bestimmung vorhanden ist, für das von dem angerufenen Gericht anzuwendende Verfahren, soweit nicht die CMR hierüber eine Sonderregelung enthält.

Nach Artikel 32 Abs. 1 Satz 1 verjähren Ansprüche „aus einer der CMR unterliegenden Beförderung“ in einem Jahr. Aus dieser Fassung ergibt sich, daß die hier vorgeschriebene Verjährungsfrist auch dann gilt, wenn es sich um Ansprüche handelt, die auf das nationale Recht gestützt werden, vorausgesetzt, daß die Beförderung der CMR unterliegt.

Kann somit über die subsidiäre Geltung des nationalen Rechts kein Zweifel bestehen, so wird es doch in der Praxis manchmal Schwierigkeiten machen festzustellen, ob die aus der Zweckbestimmung der CMR und ihrem Wesen als Sonderrecht sich ergebende Voraussetzung für die Anwendung des nationalen Rechts erfüllt ist, daß eine abschließende Regelung durch die CMR nicht vorliegt. Solche Schwierigkeiten könnten insbesondere auftreten, wenn für ein bestimmtes Gebiet einzelne Vorschriften in der CMR enthalten sind. Es kann dann die Frage auftauchen, ob diese Vorschriften in der CMR eine abschließende Gesamtregelung für das betreffende Gebiet darstellen sollen und damit kein Raum mehr für eine Anwendung des nationalen Rechts bleibt oder ob keine abschließende Regelung vorliegt und daher das nationale Recht ergänzend herangezogen werden kann. In diesem Zusammenhange sei auf die Bestimmungen der CMR über die Haftung des Frachtführers hingewiesen, die zu der Frage Anlaß geben könnten, ob die CMR eine abschließende Regelung der vertraglichen Haftung des Frachtführers enthält. Kapitel II CMR regelt die Haftung des Frachtführers für andere Personen und Kapitel IV seine Haftung für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes sowie für Überschreitung der Lieferfrist. Einzelne weitere Haftungsvorschriften befinden sich in den Kapiteln I, III und VI (Artikel 2, 7 Abs. 3, 11 Abs. 3, 12 Abs. 7 und 34).

Nach Artikel 12 Abs. 7 haftet ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 12 erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefs verlangt zu haben, dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

Das Vorhandensein einer solchen Vorschrift könnte in Verbindung mit den sonstigen Haftungsvorschriften der CMR zu dem Schluß führen, daß diese die vertragliche Haftung des Frachtführers abschließend regeln wolle. Das würde jedoch nicht vertretbare Folgerungen nach sich ziehen können und auch nicht dem Ergebnis der Verhandlungen bei der Ausarbeitung der CMR entsprechen. Richtig ist daher, daß die CMR die vertragliche Haftung des Frachtführers nicht abschließend regelt und demnach Ansprüche gegen den Frachtführer auf Grund des nationalen Rechts wegen Nichterfüllung des Vertrages, positiver Vertragsverletzungen und culpa in contrahendo geltend gemacht werden können, sofern die CMR Vorschriften hierüber nicht enthält.

Ist im Einzelfall festgestellt, daß nationales Recht anzuwenden ist, so ergibt sich die weitere Frage, welches Staates Recht maßgebend ist, sofern nicht wie in Artikel 16 Abs. 5 durch die CMR insoweit bereits selbst eine Entscheidung getroffen worden ist. Die Antwort ist dann nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts zu finden, was in der Praxis verschiedentlich zu Schwierigkeiten führen kann.

Als subsidiär anzuwendendes nationales Recht kommen alle Rechtsformen in Betracht, die in den verschiedenen Staaten für das Frachtrecht im internationalen Straßengüterverkehr gelten, also Sonderregelungen, soweit solche — wie im Falle der Bundesrepublik in Form der Kraftverkehrsordnung — vorhanden sind, sowie das Handelsrecht, Bürgerliche Recht und Zivilprozeßrecht.

Buchbesprechungen

Precht, G. M., Kostenrechnung und Tarifbildung von Schiene und Straße im Güterfernverkehr. Heft 41 der Verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Droste-Verlag Düsseldorf, 1958, 186 S., DM 9,—.

Verf., durch langjährige praktische Erfahrungen und eine Reihe bemerkenswerter Publikationen ausgewiesen, unternimmt den Versuch, die Zusammenhänge zwischen Kostengefüge und Tarifbildung im Güterfernverkehr auf der Schiene und Landstraße aus einer grundsätzlichen Sicht darzulegen, ohne dabei in die aktuelle Auseinandersetzung um das Problem „Schiene—Straße“ einzugreifen. Jeder Verkehrsbetrieb ist für ihn — „unbeschadet der Wirkungen seiner Tätigkeit — ein wirtschaftendes Unternehmen, das über die Deckung der Gesamtkosten hinaus auf Erzielung eines Überschusses bedacht sein muß“. Richtige Kostenrechnung ist die Vorbedingung für eine Tarifbildung, die in ihren Prinzipien entweder ausschließlich oder zumindest z. T. Kostengesichtspunkte berücksichtigt.

Die Dreiteilung der Studie stellt den „Verkehrsmarkt“ sinnvoll zwischen das einleitende Kapitel „Kostenrechnung“ und das Schlußkapitel „Tarifbildung“, wird doch durch die Verhältnisse auf dem Markt erst Art und Umfang der Synchronisation zwischen Kosten und Preisen bestimmt. Dadurch, daß der Verf. häufig vergleichend Kosten- und Tarifstudien aus dem Ausland heranzieht (etwa USA oder Frankreich), wird der Blickwinkel erweitert, werden zusätzliche Verfahrensmöglichkeiten in die Untersuchung einbezogen. Verf. erläutert am augenblicklichen Stand der Kostenrechnung von Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland, inwieweit die vorhandenen Kostenaufzeichnungen dem Ziel der Kostenrechnung (Kontrolle der Betriebsgebarung, Preisbildung, Betriebsdisposition und Erfolgskontrolle) genügen. Er ist der Meinung, daß — abgesehen von gewissen Unklarheiten bei den kalkulatorischen Ansätzen der Kosten be-

stimmter Vermögenswerte — die Kostenrechnung der Bundesbahn vollständig ausreiche, die Kostenstruktur dieses Verkehrsträgers zu durchleuchten. „Die weitverbreitete Unkenntnis über die Kostenstruktur der Eisenbahn außerhalb der Bundesbahn ist ausschließlich auf taktische Überlegungen der Bundesbahn auf zurückzuführen.“ Anders im Kraftverkehr. Hier sind die Kostenaufzeichnungen, insbesondere bei den kleineren Betrieben, unsystematisch und lückenhaft, ganz abgesehen davon, daß im Werkverkehr die Kostenrechnungen häufig „in die sonstigen betrieblichen Aufzeichnungen“ übergehen. In diesem Bereich wird es demnach nur möglich sein, einen „repräsentativen Einblick in das Kostenniveau und die Kostenstruktur“ der Betriebe zu erhalten.

Die folgenden Ausführungen über die direkt und indirekt zurechenbaren Kosten im Rahmen der Globalrechnung, weiterhin über die Kostenarten und Kostenstellenrechnung, stellen eine übersichtliche Auswertung verschiedener Einzeluntersuchungen dar. Wir teilen im Zusammenhang mit der Kostenstelle „Wegekosten“ —, daß sich das Problem der Wegekosten nur durch die Berücksichtigung der „Belastbarkeit“ lösen läßt. Die Belastbarkeit ist überhaupt keine genau festzulegende Größe, hängt sie doch vom wechselnden Belastungsgrad u.a.m. ab. Auch das Verursachungsprinzip scheint uns wegen der Schwierigkeit, die echten Kausalitäten zu erfassen (Ist das Grundnetz der Autobahnen vom Straßengüterverkehr „verursacht“ worden?), und darüberhinaus später hinzugekommene Nutznießer mit einzubeziehen, nicht brauchbar. Eine volkswirtschaftlich richtige Wegekostenrechnung muß immer auf die direkten Nutzwirkungen der Wege abgestellt sein. Der Hinweis auf die Notwendigkeit einer genaueren Beobachtung des Verlaufs der innerbetrieblichen Grenzkosten hat seine Berechtigung, wenn man bedenkt, daß die Anwendung des Marginalprinzips jenseits der Kapazitätsschwelle den Mehrverkehr mit den gesamten

Sprungkosten belasten würde, was häufig „einer Unterbindung von Mehrverkehr“ gleichkommen müßte.

Dieser sich mit den Kosten und der zweckmäßigen Kostenerfassung von Eisenbahn und Lastkraftwagen beschäftigende Teil zeichnet sich durch anschauliche Darstellung (mehrere Graphiken und Tabellen) und die Berücksichtigung neuester betriebswirtschaftlicher Erkenntnisse aus. Insbesondere die Beurteilung der Kostenträgerrechnung als Mittel der Preispolitik der Verkehrsunternehmungen, die Darlegung der Problematik der Leistungs-einheit „Tonnenkilometer“, der Kostenverteilung und Kostenformeln verdienen starke Beachtung. Der realistische Blick des Verf. erweist sich zuletzt an der Bemerkung, daß beim Zusammenspiel von Tarif- und Kostenträgerrechnung häufig Ermessensentscheidungen der unternehmerischen Führung, Erwartungen und Risikobereitschaft eine große Rolle spielen. „Die Kostenrechnung gibt nicht auf jede Frage eine exakte Antwort.“

Der zweite Abschnitt („Der Verkehrsmarkt“) geht von der Behauptung aus, daß der Verkehrsmarkt einen „Typus eigener Art“ darstelle. Die Begründung dieser These wird zunächst in der Analyse der Angebotsstruktur des Verkehrsmarktes gesucht, wobei offen bleibt, wie Verf. den Verkehrsmarkt abgrenzt. Es hat den Anschein, daß er in Anlehnung an *Stackelberg* zwischen einem Gesamtmarkt und Teilmärkten unterscheidet, letztere jedoch nicht als sog. vollkommene Märkte definiert. Insofern bleibt dieser Abschnitt zunächst vage, wengleich hinsichtlich der verkehrstechnisch bedingten Verminderung der Elastizität der Marktanpassung des Angebots einige bekannte Argumente zutreffend angeführt werden. Es wäre nützlich gewesen, die Unterscheidung zwischen interner und externer Konkurrenz der Verkehrsmittel schärfer herauszuarbeiten. Die Untersuchung der Nachfrageseite wird klar auf die Sicht der Verkehrsunternehmer abgestellt, die durch eine Verkehrsprognose zukünftigen Bedarf zu errechnen versuchen. „Die Suche nach geeigneten Vergleichsmaßstäben des Transportbedarfs ist eine Aufgabe von ausgesprochenem Vorrang.“ Solche Vergleichsmaßstäbe können nur aus der Struktur der Verkehrsnachfrage gewonnen werden, die — strenge Korrelationen

zwischen homogenen Nachfragegruppen und den sich auf sie beziehenden Verkehrsträgeranteilen vorausgesetzt — im Sinne einer Trendberechnung weitergeführt werden muß. Ein anderer Weg stellt die Ermittlung von Elastizitäten dar. Verf. verdeutlicht die sehr unterschiedliche Elastizität bei mehreren Warengruppen am Beispiel der Entwicklung, die durch das Verkehrsfinanzierungsgesetz ausgelöst worden ist und wendet sich dann den „Regeln des Verkehrsmarktes“ zu. Er versteht darunter einerseits offenbar das, was sich tatsächlich auf den Verkehrsmärkten bei staatlich völlig beeinflusstem Wettbewerb abspielt, andererseits das Ordnungsprinzip, das dem Verkehr in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaft angemessen ist: Das Prinzip der Marktaufsicht, „die in erster Linie in einer Kontrolle des Zuganges zum Verkehrswettbewerb und in einer Kontrolle der Bildung und Einhaltung der Tarife zum Ausdruck kommt“. Tarifaufsicht und Tarifgenehmigung werden vom Verf. im Falle des Straßenverkehrs unter Vermeidung des Begriffs „arteigener Tarif“ als „Freisprechung des gewerblichen Güterfernverkehrs aus der Vormundschaft des Bundesministers für Verkehr in bezug auf die Eigenschaft als Tarifgeber“ interpretiert. Auch dieser Abschnitt enthält sehr wesentliche Bemerkungen, wengleich er nicht die Geschlossenheit der Kostendarstellung erreicht, was z. T. ohne Frage dadurch bedingt ist, daß der Verkehrsmarkt als Ganzes ein so differenziertes Gebilde darstellt, wie es kaum ein zweites gibt (*Napp-Zinn*).

Der dritte Teil der Studie, die auf Veranlassung des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen geschrieben wurde, ist schon nach seinem Umfang der gewichtigste. Er enthält auch jene Ausführungen, die die größte Aufmerksamkeit beanspruchen. In den „Grundsätzen einer Tarifbildung unter einer neuen Marktlage“ zeigt Verf., daß letztlich die Marktlage, genauer die Nachfrageelastizität nach Verkehrsleistungen darüber entscheidet, „wie das Sortiment der Tarife auszusehen hat“. Der Tarif ist das „Substrat der spekulativen Erlösvorkalkulation“. Das absolute Ziel der Umsatzmaximierung (*Spieß*) ist heute weitgehend relativiert, bzw. sollte es sein. Die Grenzkostenkalkulation wird da fragwürdig, wo

grundsätzlich alle Verkehrsmittel zusätzliche Verkehre nur noch zu Grenzkosten rechnen und damit aus der Vollkostenrechnung „herausbrechen“. Margentarife scheinen dem Verf. wenig geeignet, eine größere Elastizität der Verkehrsträger im deutschen Bereich zu garantieren und darüber hinaus kostenorientierte Tarife zu garantieren. Er führt zum Beleg eine Reihe von Feststellungen auf (aggressive Absatzpolitik als Folge nichtharmonischer Entwicklung der Verkehrsträger, Kalkulations- und Dispositionsunsicherheit usw.), die es nahelegen, diesem heute allgemein gepriesenen Allheilmittel verkehrlicher Koordinationsmängel mit einer gewissen Reserve gegenüber zu treten. Will man aber eine wirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung des Verkehrs über den Markt erreichen, so bedarf es hierzu eines Tarifsystems, in dem die vollen Selbstkosten der Transportleistung auf einem bestimmten Verkehrsmarkt zur Geltung kommen. Die Gefahren einer willkürlichen Anwendung der „variablen“ Kostenformel (ICC), mithin des Verzichts auf Einnahmen, die als Beiträge zu den „Generalunkosten“ verwendet werden können, werden vom Verf. sehr plastisch herausgearbeitet und sind besonders für jene lesenswert, die eine Tarifierung à la SNCF als non plus ultra moderner Tarifpolitik anzusehen geneigt sind. „Dies gilt ganz besonders dann, wenn die Tarifierung nach den Kosten etwa des ‚Leerrücklaufs‘ erfolgen soll. Was dem einen Verkehrsunternehmen nämlich nur Gut für eine Leerrücklaufbewegung ist, kann sehr leicht für ein anderes Verkehrsunternehmen Existenzgrundlage sein. Der Wettbewerb unter Verwendung der niedrigsten Kosten-Tarifformel kann vernichtend für den Konkurrenten wirken. In der Praxis wird er stets dazu zwingen, wechselseitig den Hauptverkehr des Konkurrenten anzugreifen. Damit aber erleidet derjenige, der sich von der Verwendung der Leerlaufkostenformel einen Mehrverkehr versprochen hatte, an anderer Stelle seines bisherigen Aufgabengebietes u. U. weit höhere Ertragsschmälerungen.“ Vier Grundsätze, die Verf. für eine Wettbewerbsordnung aufstellt, unterscheiden unbestrittenen Verkehr, der zu Vollkosten gefährdet werden soll unter Vermeidung monopolistischer Preispolitik, die neue Unternehmer

auf diese Märkte locken könnte, weiterhin Wettbewerbsmärkte, die durch das Verbot des Unterschreitens der Preisuntergrenze eine Regelung erfahren, als auf diesen Märkten nur insoweit auf Einnahmen zur Abdeckung der anteiligen Generalunkosten verzichtet werden kann, als auf den unbestrittenen Märkten Überschüsse erzielt werden, schließlich die Möglichkeit, mit Hilfe der Grenzkostenkalkulation der „zusätzlichen“ Kosten (z. B. im Leerrücklauf) echten Neuverkehr zu induzieren. Zuletzt wird das Prinzip der Umsatzsteigerung „um jeden Preis abgelehnt“. Diese Prinzipien sind klar und geschlossen. Lediglich zwei kritische Anmerkungen muß man hierzu machen: Einmal ist eine monopolistische Preispolitik im Bereich der unbestrittenen Verkehre auf diese Weise nicht vermeidbar, wenn man z. B. die Gleichheit der Tarife im Raum, die freilich durch spezielle Ausnahmetarife heute weitgehend durchlöchert ist, nicht außerhält. Andererseits sind die Ausgleichsmöglichkeiten bei Schiene ungleich größer als bei der Straße, wenn es um marktstrategische Tarifbildung nach der „variablen“ Kostenformel im Straßenverkehr an- Daraus resultiert für den Straßenverkehr angesichts der bereits erwähnten „aggressiven Marktpolitik“ der deutschen Verkehrsträger die Gefahr der ruinösen Konkurrenz. Mit dem Verbot, die spezifische Preisuntergrenze nicht zu unterschreiten, scheint es uns allein nicht getan, sofern nicht die anderen Verkehrsträger eine Organisationsform finden, die ihnen eine Ausgleichsrechnung im gleichen Umfang erlaubt.

Die folgenden Bemerkungen beziehen sich auf die Technik der Tarifbildung, wobei Verf. wieder ausländisches Material zum Vergleich heranzieht und insbesondere das US-amerikanische und französische Frachtbildungssystem ausführlich darstellt. Die Diagramme zum Verhältnis Tarif — Kosten sind sehr aufschlußreich.

Zum Schluß setzt sich der Verf. mit der „Taktik und Strategie der Tarifpolitik“ auseinander. Die Dynamik der tarifpolitischen Motive und der „organische“, d. h. symmetrische und stilreine Tarifaufbau stehen als Kriterien der Tarifbildung in stetem Widerstreit miteinander, die „Autosuggestion der Tarifbildner der Eisenbahn“ hinsichtlich eindeutiger Ko-

stengrenzen bei den konkurrierenden Verkehrsmitteln und andere globale „Meinungen“ werden an verschiedenen Beispielen (Knotenpunkttarifen, Rabatten usw.) in ihrer ganzen Fragwürdigkeit aufgedeckt. Die Möglichkeiten einer Aufgabenteilung über den Tarif beschließen dieses grundlegende Kapitel, in dem alle zuvor gewonnenen Erkenntnisse noch einmal anklingen.

Die ganze Studie erweckt den Eindruck einer glücklichen Geschlossenheit. Die Formulierungen sind präzise und vorsichtig abwägend, da wo generelle Aussagen nicht möglich sind, ohne subtiles Studium der vielfältigen Verflechtungen der Verkehrsmärkte. Kritisch aber absolut unpolemisch, angefüllt mit einer großen Zahl von durchweg begründeten und häufig originellen Einsichten macht die Lektüre der Studie geradezu Freude. Ihre Bedeutung für die verkehrspolitische Diskussion steht außer Zweifel. Die Mühe, die Verf. für sie aufgewendet hat, hat sich gelohnt.

Dr. Seidenfus

Voigt, F., Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen. Untersuchung der langfristigen Auswirkungen von Eisenbahn und Kraftwagen in einem Wirtschaftsraum ohne besondere Standortvorteile, Kirschbaum-Verlag, Bielefeld 1959, 138 S.

Die vorliegende Studie enthält keine Verkehrstheorie im Sinne makroökonomischer Modellanalyse. Verf., der berechtigte Zweifel an der praktischen Verwendbarkeit der Ergebnisse der Modelltheorie hegt, versucht vielmehr, die Auswirkungen der Verkehrsmittel auf wirtschaftliche Wachstumsprozesse schlechthin und die Industrialisierung im besonderen unter strikter Vermeidung jeglicher Abstraktion von tatsächlich feststellbaren Beziehungszusammenhängen mit Hilfe eines historisch-realistischen Verfahrens zu ergründen. Das bedeutet zweierlei: Einmal muß man sich dann auf einen Wirtschaftsraum beschränken, der durch seine verkehrsgeographische Struktur eine organische Einheit bildet. Andererseits wird man versuchen müssen, die Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Wirtschaft dieses abgegrenzten Raumes in ihrer historischen Bedingtheit zu begreifen. Das erfordert eine Heranziehung auch älterer

Quellen, als sie heute zumeist bei ähnlichen Untersuchungen verwendet werden.

Beiden Notwendigkeiten trägt die Studie in vollem Umfang Rechnung. Der Untersuchungsraum erstreckt sich im Süden von Nürnberg/Hersbrück bis Lichtenfels/Kulmbach im Norden und wird für spezielle Analysen von einem kleineren, dem „engeren“ Untersuchungsraum unterschieden. Die Quellen werden bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zurückverfolgt.

Verf. schildert die „Ausgangslage“, insbesondere den Stand der wirtschaftlichen Entwicklung des weiteren und engeren Untersuchungsgebiets vor Einführung der Eisenbahn und das vorhandene Verkehrssystem. Schon hier zeigt sich, daß die Auswahl des Untersuchungsraums im Hinblick auf die wirtschaftlichen Strukturzusammenhänge denkbar glücklich ist. Die Standorte des Gewerbes wiesen demzufolge keine besonderen Differenzierungen auf. Die Wirtschaft des Raumes war weitgehend als stationär anzusehen.

Verf. stellt nun die naheliegende Frage, wie denn überhaupt wirtschaftliches Wachstum zustande komme und verweist in diesem Zusammenhang darauf, daß die wirtschaftliche Verwendung neuer technischer Produktionsverfahren dann unterbleibt, wenn lokale, monopolähnliche Märkte mit beschränkter Kaufkraft einer Absatzausweitung frühe Grenzen setzen. Erst die Qualität des Verkehrssystems entscheidet in dieser Lage darüber, „ob ein überlegenes Unternehmen den Absatz einer Ware und damit die Produktion so ausdehnen kann, daß sich die Anwendung immer größerer Maschinen und Energiequellen lohnt“. Zu hohe Transportkosten von Ort zu Ort hindern den Wettbewerb, der in dieser Phase wirtschaftlicher Entwicklung allein dem potentiell überlegenen Unternehmen mit der Produktionsausweitung die Verwendung neuer und moderner Maschinenaggregate aufzwingt.

In einem nächsten Abschnitt wird gezeigt wie der Bau der ersten Eisenbahnen (bis etwa zum Jahre 1860) die Industrialisierung bei Betrieben mit stark fallenden Grenzkosten in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstationen förderte, so daß z. B. Nürnberg, in einem an Rohstoffen für die industrielle Produktion sehr armen Raum gelegen, zu einer Stadt mit Großindustrie heranwuchs. „Die erste

Folge der Einführung der Eisenbahn ist die Begünstigung des Knotenpunkts durch außerordentlich intensive Industrialisierung, verbunden mit einer Entleerung des Produktionshandwerks zuerst vorzugsweise entlang der Eisenbahnstrecke.“ Wachstum, Absatzerweiterung durch Preissenkung auf der einen Seite, wirtschaftlicher Niedergang auf der anderen sind deutlich zu beobachten. Interessant sind die Feststellungen, die über die Eigen-dynamik des durch den Eisenbahnbau ausgelösten Prozesses getroffen werden. Wenn auch zunächst nur die Wirtschaftsbereiche in ihrer Kostenstruktur von dem neuen Verkehrsmittel angesprochen wurden, bei denen die Transportkosten überhaupt einen bemerkenswerten Anteil an den Gesamtkosten haben, so führte doch der Einkommenseffekt der in diesen Bereichen ausgelösten Nettoinvestitionen dazu, daß sich (Konsumfunktion) zusätzliche Nachfrage auch den Unternehmungen zuwendete, die von der Verkehrsverbesserung aus dem erwähnten Kostengesichtspunkt nicht berührt wurden. Auch diese nehmen damit Nettoinvestitionen vor, die — insgesamt gesehen — die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ansteigen lassen. Mehrverkehr bedeutet aber in dieser Phase des Aufbaus eines neuen Verkehrsmittels billigeren Verkehr, so daß durch diese Wechselwirkung zwischen der Höhe der Verkehrskosten und der Verbesserung der Absatzchancen ein gewissermaßen kumulativer Prozeß des Wirtschaftswachstums nach oben treiben kann, sofern nur genügend Industrialisierungschancen und Industrialisierungswillen vorhanden sind.

Der nun folgende Abschnitt behandelt die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Ausbaus des Eisenbahnsystems auf den engeren und weiteren Untersuchungsraum von 1860 ab. In der Hoffnung, die unterbliebene Industrialisierung an den Marktplätzen im engeren Untersuchungsraum „nachholen“ zu können, wurden eine Reihe von Stich- und Nebenbahnen gebaut. Gerade das Gegenteil geschah jedoch: Die kleinen und mittleren Gewerbebetriebe wurden häufig durch die mit dem Eisenbahnananschluß ermöglichte Konkurrenz der Betriebe in Nürnberg und früher erschlossener Gebiete unrentabel und mußten ihre Produktion einstellen. Schirmten die hohen Kosten des Transports mittels Pferdefuhr-

werk diese Betriebe zunächst noch ab (Indifferenzgebiete), so werden diese Gebiete nun wirtschaftlich geschwächt, Arbeitskräfte wandern ab. Dagegen entwickeln sich die Orte, die an der Einmündung der Stich- und Nebenbahnen in die Hauptbahnen liegen, rasch aufwärts, wie an einer umfangreichen Gewerbestatistik und anderem, historisch sehr aufschlußreichem Quellenmaterial nachgewiesen wird. Ausführlich bemerkt der Verf.: „Der Wanderungsprozeß der Industrie ging demnach in mehreren Stadien vor sich. Im ersten Stadium findet sich meist eine Konzentration am günstigsten naheliegenden Zentrum des Eisenbahnsystems... In dem Maß, in dem das Verkehrssystem... ausgebaut wird, treten die gleichen Kräfte, die seinerzeit die Verlegung aus dem Innern des Raumes an die bevorzugten Brennpunkte des Verkehrssystems bewirkt hatten, nämlich vor allem das Grenzverhältnis zwischen der Entwicklung der Kostenkurve zu den Produktionsfaktoren sonstigen Kosten der Produktion und des Absatzes, wieder auf“ und: „Je stärker die Grenzkosten bei Vergrößerung eines Betriebes sinken und je größer ist die Konportkosten sind, um so größer ist die Konzentration an wenigen oder an einer Stelle innerhalb der Volkswirtschaft... Der Prozeß läuft oft über Generationen hinweg, bis er sichtbar ist. Zunächst zeigt sich eine unterkonkurrierender Unternehmen. Eine unterschiedliche Kostenstruktur unter der Voraussetzung gleicher Erwartungen der Unternehmer bedeutet, daß eines dieser Unternehmen die größte Grenzleistungsfähigkeit des Kapitals, den größten Kapitalwert geplanter Investitionen besitzt, während andere demgegenüber geringere Werte aufweisen.“ Je schneller dieses Unternehmen wahrnehmen kann, um so größere Marktanteile wird es erobern können. Es ist keine Frage, daß diese Prozesse entscheidend von dem vorhandenen Verkehrssystem und seiner Wirtschaftlichkeit bestimmt werden (Verkehrswertigkeit). Die Standortstruktur eines Wirtschaftsraums, das Ergebnis der Konzentrations- und Entleerungsbewegungen, wird — sieht man von dem individuellen Verlauf der Grenzkosten der Produktion ab, der die Höhe des Anreizes der Produktionsausdehnung bestimmt, — offenbar von

dem Verhältnis zwischen den zusätzlichen Transportkosten und der Kostensenkung, welches das Maß der Produktionsausdehnung auf Märkten, auf denen ein homogener Wettbewerb herrscht, festlegt, wesentlich beeinflusst. Diese Fakten gilt es also zu untersuchen, um zu einer Aussage über die Standortwirkungen der Verkehrsmittel zu kommen. Im vorliegenden Falle konnte Verf. zeigen, daß die Wirkung der Eisenbahn über den Einkommenseffekt der Nettoinvestitionen die Industrialisierung eng an die Knotenpunkte ihres Schienennetzes band, „das übrige Land aber zum Entleerungsgebiet machte, günstigstenfalls es indifferent zurückließ“. Der spätere Anschluß sog. verkehrsferner Gebiete führte in diesem Fall zur wirtschaftlichen Schwächung des dort ansässigen Gewerbes.

Bemerkenswert ist ferner der Hinweis auf den Grad der Abhängigkeit oder Unabhängigkeit der Gestaltungskraft der Eisenbahnen. Während in Räumen, die über reiche Rohstofflager verfügen, die Errichtung des Verkehrssystems zumeist von der Industrie induziert wird, das Verkehrssystem dann lediglich die Entwicklungsfähigkeit des Raums abgrenzt, verläuft in rohstoffarmen Räumen der Prozeß anders. Hier sind es häufig politische Erwägungen gewesen, die die Verbindung größerer Marktorte auf dem Schienennetz herbeiführten. Und erst in der Folge des auf diese Weise gebildeten Verkehrssystems entstanden vermöge seiner wirtschaftlichen Ausstrahlung in der vorbezeichneten Weise industrielle Entwicklungen. Nur in diesem Falle kann von einer eigenständigen Gestaltungskraft der Verkehrsmittel gesprochen werden.

Eine neue wirtschaftliche Entwicklungschance schuf nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes der Kraftwagen, der mit Hilfe seiner Flächenwirkung wieder Ansätze zu einer Industrialisierung geben konnte. „Die in der verkehrspolitischen Diskussion oft vertretene Auffassung, der Lastkraftwagen — vor allem der gewerbliche Güterfernverkehr — halte sich in der Bedienung von Gebieten mit ‚dünnem‘ Verkehrsdecke zurück, muß für das Untersuchungsgebiet als unzutreffend bezeichnet werden.“ Vielmehr konnte erst der Lastkraftwagen die wirtschaftliche Stagnation der im Zuge des Ausbaus des Eisenbahnnetzes wirt-

schaftlich geschwächten Räume des engeren Untersuchungsgebiets beseitigen.

Zusammenfassend kann man die Bemühungen des Verf., die Abhängigkeit der gestaltenden Kraft der Verkehrsmittel auf wirtschaftliche Wachstumsprozesse von geschichtlichen, geographischen und vor allem wirtschaftlichen Faktoren der verschiedensten Art nachzuweisen, als geglückt ansehen. Entscheidend für den Erfolg war ebenso sehr die streng empirische Hinwendung an einen bestimmten Untersuchungsraum, wie die methodische Klarheit der Anwendung ökonomischer Größen. Vielleicht wäre es nicht notwendig gewesen, in häufiger Wiederholung auf die Bedeutung der Grenzkosten und des Einkommenseffektes hinzuweisen. Immerhin mag man es als nützlich empfinden, daß diese „außerkehrlichen“ Faktoren explicite in die Analyse einbezogen wurden. Es ist weiterhin sehr zu begrüßen, daß durch die empirische Untersuchung generalisierende Formulierungen hinsichtlich der dezentralisierenden Wirkung der Eisenbahnen oder der durch das Rentabilitätsstreben des Straßenverkehrs geminderten Flächenwirkung dieses Verkehrs mittels als fraglich hingestellt werden konnten. Bewunderung verdient die gründliche Ausschöpfung eines außerordentlich reichen Archivmaterials, nicht weniger seine Darstellung. Es scheint uns ein Verdienst, die Zusammenhänge zwischen den Landverkehrsmitteln und dem wirtschaftlichen Wachstum eines Raumes klar und übersichtlich dargestellt zu haben. Man möchte wünschen, daß sich weitere Untersuchungen dieser Art für andere Räume anschließen, damit ein Vergleich der verschiedenen Ergebnisse zu einem Gesamturteil über die möglichen und tatsächlichen Wirkungen von Eisenbahn und Kraftwagen auf das wirtschaftliche Wachstum zusammengefaßt werden kann.

Dr. Seidenfus

„**Städte- und Reiseatlas der Bundesrepublik Deutschland**“, Kartographisches Institut und Verlag Hans König, Frankfurt/Main, 1. Auflage 1958, Halbleinen, DM 7,90, 222 Seiten.

Der Atlas enthält von Seite 5—50 die Stadtpläne von 39 westdeutschen Städten sowie denjenigen von Berlin. Es folgen Spezialkarten einiger Feriengebiete der Bundesrepublik

(S. 51 — S. 60). Den größten Teil des Werkes (v. S. 61 — S. 213) machen die Straßenverzeichnisse der Stadtpläne aus. Sie weisen auch die Straßen und Plätze aus, die zwar innerhalb des von dem jeweiligen Stadtplan erfaßten Gebietes liegen, jedoch nicht beschriftet oder eingezeichnet sind. Dennoch sind diese Straßen und Plätze unschwer zu finden, da deren Lage in den betreffenden Zeichnungen der Stadtpläne mittels bestimmter Zeichen der Richtung nach wenigstens kenntlich gemacht ist. Abschließend sind die Campingplätze der Bundesrepublik, unterteilt nach Bundesländern, aufgeführt. Beigefügt ist außerdem noch eine Straßenübersichtskarte von West- und Mitteldeutschland.

Mit der Auflage dieses Atlases wollten die Herausgeber dem durch westdeutsche Bundesländer häufig reisenden Automobilisten das Auffinden von Straßen und Plätzen insofern erleichtern, als er sich nicht mehr einer Vielzahl von Einzelplänen, sondern nur noch eines einzigen handlichen Exemplares zu bedienen braucht. Was die hier in Frage kommenden 40 Städte, deren Auswahlgesichtspunkt sich freilich nicht erkennen läßt, anlangt, ist dieses Ziel — von wenigen Mängeln abgesehen — erreicht worden.

Dipl.-Kfm. Sauer

Jahrbuch für Fremdenverkehr, Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, München — Winterhalbjahr 1957/58, 6. Jahrgang, Heft 1, 72 Seiten, Preis DM 6,—.

Das Jahrbuch für Fremdenverkehr erscheint als Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München mit dem vorliegenden Heft bereits im 6. Jahrgang (pro Jahr 2 Hefte). Wie bisher, so enthält es auch diesmal wieder eine Reihe interessanter Aufsätze, die Aufmerksamkeit verdienen. (Über die vorigen Hefte vgl. die jeweiligen Besprechungen in dieser Zeitschrift, die letzte in Heft 1/1958).

Nach einem kurzen Gedenken an den im Dezember 1957 verstorbenen Mitbegründer des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts, Herrn Prof. Dr. Karl Rößle, durch seinen Kollegen Prof. Pfister, zeichnet Prof. Krapf, Bern, ein Stück alt-österreichischer

Fremdenverkehrsgeschichte (bis 1914). Unter dem Titel „Laßt hören aus alter Zeit . . .“ veröffentlicht er die wichtigsten Ergebnisse seines intensiven Studiums österreichischer Quellen zur Geschichte des Fremdenverkehrs, das er in besonderem Auftrag durchgeführt hat.

Dr. Bernecker, Leiter des Fremdenverkehrsforschungsinstituts an der Hochschule für Welthandel in Wien, bringt grundsätzliche Ausführungen über den Begriff „Fremdenverkehrsverkehr und seine Betriebe“ und spezialisiert sich mit den Begriffen „Betrieb“ und „Fremdenverkehrsverkehr“, wobei er die Begriffsbildung der Wiener betriebswirtschaftlichen Schule (Oberparleiter, Bouffier) als für die Zwecke der Fremdenverkehrslehre am geeignetsten ansieht. Eine systematische Gliederung der Betriebe des Fremdenverkehrs nach dem Aufbau der Wiener betriebswirtschaftlichen Schule stellt er für demnächst in Aussicht. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Ausführungen Geigants in der Rezension der Schrift Berneckers „Die Stellung des Fremdenverkehrs im Leistungssystem der Wirtschaft“ verwiesen, die auf S. 70 ff. des hier zu besprechenden Jahrbuches abgedruckt ist.

Ein zweiter Beitrag ist ebenfalls grundsätzlichen Klarstellungen gewidmet. U. Hubrich versucht in seinem Aufsatz „Die Fremdenverkehrsgemeinde“ eine Abgrenzung dieses bisher nicht eindeutig umrissenen Begriffes zu geben. Er untersucht die Einrichtungen einer Gemeinde für den Fremdenverkehr, die Fremdenübernachtungen und das Einkommen der Fremdenverkehrswirtschaft, um daraus meßbare Merkmale zur Bestimmung einer Fremdenverkehrsgemeinde zu erhalten. Zahlreiche Tabellen belegen seine Angaben. Der Präsident des Centro Italiano di Cultura Turistica, Prof. Angelo Mariotti, Rom, bezieht sich in italienischer Sprache über Fragen der Schulung des in Fremdenverkehrsbetrieben — vornehmlich in der Hotellerie — tätigen Personals. Er geht dabei naturgemäß vornehmlich auf italienische Verhältnisse ein. „Statistisches Material zum innereuropäischen transfrontalen Reiseverkehr für die Jahre 1952 bis 1956“ ist eine Abhandlung von Fr. Geigant betitelt, während H. Schulz über „Einige

Aspekte aus den Zahlenbildern westdeutscher Hotelbetriebe 1952 bis 1956" schreibt. Beide Aufsätze sind sorgsam abgefaßt und mit reichlichen Zahlenangaben versehen. Geigant will „einem breiten Personenkreis das wichtigste verfügbare Zahlenmaterial über den transfrontalen Fremdenverkehr innerhalb West-Europas zugänglich machen" und „den Interessenten . . . mühevoll zusammenstellungen ersparen" (S. 42). Schulz zeigt in seinem 5-jährigen Zahlenvergleich, der im übrigen eine Weiterführung des in Heft 9 der Schriftenreihe dieses Instituts behandelten Themas ist, den Trend einiger für die Hotelserie typischer Zahlenreihen (Vermögens- und Kapitalstruktur, Aufwandsentwicklung, Erlösstruktur, Umsatzentwicklung) auf, um zu für die Unternehmer nützlichen Aussagen (z. B. Rationalisierung) zu kommen. Zum Aufsatz von Geigant muß kritisch angemerkt werden, daß der Ausdruck „transfrontal" nicht schön und in der Überschrift dazu überflüssig ist. Innereuropäischer Reiseverkehr umschließt bereits die Bedeutung „grenzüberschreitend".

Den Abschluß bilden Berichte aus der Tätigkeit des Instituts („Fremdenverkehr in Forschung und Lehre") mit dem Verzeichnis der im Sommersemester 1957 in München abgehaltenen Lehrveranstaltungen über Fremdenverkehr und das Kapitel „Fremdenverkehrschronik", das die bedeutendsten internationalen Fremdenverkehrstagungen im 2. Halbjahr 1957 aufführt. *Dipl.=Kfm. Kaufmann*

„London", Band 11, *Mai's Auslands-Taschenbücher*. Von Egon Larsen, München 1958, DM 7,90.

Der Verlag „Volk und Heimat" versucht mit dieser Taschenbuchreihe den bewährten Reiseführern eine Form zu geben, die dem heutigen Reisen besser gerecht wird. Erfahrungsgemäß werden dem Reisenden im Ausland heute von Fremdenverkehrsverbänden, Reisebüros und städtischen Verkehrsämtern an Ort und Stelle genügend Informationsmaterial, Wegweiser und Karten übergeben, so daß ein modernes Reise-Taschenbuch diese, teilweise wechselnden Einzelheiten weglassen und sich auf die Einführung des Reisenden in den besonderen Charakter des Reiseortes und der dort lebenden Menschen konzentrieren kann.

Diese Einschränkung kommt dem Umfang und dem Stil des Bändchens „London" sehr zugute. Es ist handlich, übersichtlich geordnet und in einem angenehmen Plauderton geschrieben. Nach einer Einführung in Atmosphäre und Geschichte Londons gibt der Verfasser, der selbst begeisterter Londoner ist, jeweils in kurzen Abschnitten einen Überblick über Natur, Besiedlung und Bevölkerung, Verwaltung und Wirtschaft, Sozialwesen, Gesellschaft, Sprache und Kultur. Die Anleitungen zu Besichtigungsgängen sind jeweils auf die zur Verfügung stehende Zeit eingestellt. Selbstverständlich werden dabei die unbedingt notwendigen Informationen über das Verkehrsnetz, die historischen Bauwerke und die Ereignisse und Veranstaltungen der englischen Tradition nicht vernachlässigt. Wichtige Adressen zusammen mit dem Namen- und Sachregister vervollständigen das nützliche Handbuch.

Dipl.=Volksw. Fruhner

Storke, Lade- und Löschfristen, Liegegelder, Frachtzuschläge und Vertragsrabatte in der europäischen Binnenschifffahrt. *Deutscher Verkehrs-Verlag Hamburg 1959, 72 Seiten, DM 3,75.*

Zusammenstellung und Kommentar der in den europäischen Ländern unterschiedlichen Bestimmungen, die als spezielle Frachtkomponenten oft eine wesentliche Rolle spielen. Die Bestimmungen entsprechen im allgemeinen behördlichen Regelungen. Sie werden übersichtlich nach dem Stand vom 1. 1. 1959 für die Länder Deutschland, Belgien, Niederlande, Frankreich und Schweiz dargestellt und können als praktischer Helfer für alle im Binnenschiffs-Befrachtungsgeschäft Beschäftigten angesehen werden.

Dipl.=Volksw. Stabenau

Nachtrag zu Müller, Straßenverkehrsrecht, 20. Auflage, Berlin 1958, de Gruyter & Co. 64 Seiten.

Der Nachtrag zu dem Sammelwerk (vgl. Besprechungen in Heft 4/1957 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft) enthält verschiedene Verordnungen und gesetzliche Änderungen (StVZO, StVG, GüKG u. a. m.), die seit dem 10. 11. 1956 geschaffen wurden. Die Darstellung ist knapp, exakt und übersichtlich gehalten.

Dipl.=Kfm. Jolmes

„Kostenechte" Wertstaffel? — Der Einfluß der Wertstaffel auf Industrien, die gestreut vorkommende Rohstoffe verarbeiten —

VON PROF. DR. P. SCHULZ-KIESOW, HAMBURG

Die vorliegende Studie will zeigen, wie problematisch die Bedeutung der Wertstaffel für den industriellen Standort ist. Es sind in diesem Zusammenhang eine Reihe von theoretischen Ausführungen gemacht worden, ohne daß damit jedoch das Für und Wider einer kostenechten Gestaltung des Werttarifs ausreichend erörtert worden wäre. Von allen Staffeln des DEGT gehen grundsätzlich dezentralisierende und zentralisierende Wirkungen aus. Da die Entfernungs- und Mengestaffel ausgesprochen kostenorientiert sind, ist nicht recht einzusehen, warum man bei der Wertstaffel auf die Berücksichtigung der Selbstkosten verzichtet, wenngleich das Prinzip des „what the traffic can bear" natürlich den Kostengesichtspunkt ex definitione ausschließt. Man muß jedoch bedenken, daß sich die Situation der Eisenbahnen gegenüber einer Zeit marktbeherrschender Tarifpolitik gewandelt hat. So ist denn auch die Begründung für die Wertstaffel heute nicht mehr die einer gewissermaßen monopolistischen Zielsetzungen zu verfolgen, wobei denn darum, mit Hilfe der Wertstaffel raumpolitische Zielsetzungen in Frage gestellt werden allzuleicht übersehen wird, daß eine mit Hilfe der Wertstaffel angestrebte Raumpolitik in ihrem Erfolg durch die Wirkungen der anderen Staffeln in Frage gestellt werden kann. Man muß hier das Zusammenwirken der einzelnen Staffeln der Wertstaffel auf den man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort auswirken müßte, inwieweit sie mithin in Gegensatz zu bestimmten raumpolitischen Vorstellungen geraten könnte, dann kann nur eine empirische Überprüfung der tatsächlichen Verhältnisse eine Antwort geben. Es sind daher im folgenden einige empirische Beispiele zu diesem Problemkreis dargelegt worden.

I.

Die positiven und negativen standortbildenden Kräfte der Wertstaffel

Von der Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen sind sowohl dezentralisierende wie zentralisierende Wirkungen ausgegangen. Daß diese Form der Tariffdifferenzierung *schlechthin* dezentralisierend gewirkt habe, ist, wie Alfons Schmitt überzeugend nachgewiesen hat, eine unhaltbare, wenn auch immer von neuem wiederholte Behauptung¹⁾. Die Wertstaffel hat nur im Sinne einer Emanzipation der Verarbeitung von den Rohstoffgebieten gewirkt. „Ob diese Emanzipation gleichzeitig auf Dezentralisierung des Wirtschaftslebens hinausläuft oder vielleicht sogar eine Konzentration fördert, ist davon abhängig, ob die in Frage kommenden Rohstoffe selbst lokalisiert oder dezentralisiert auftreten²⁾."

¹⁾ Schmitt, A., Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1951, S. 280.

²⁾ ebenda S. 280.