

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 Behauptung!). 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 auftreten"!).

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

2) ebenda S. 280.

Industrie- und Siedlungsbaltungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorkommen von Rohstoffen, vor allem, wenn diese bei der Verarbeitung an Gewicht verlieren (Gewichtsverlustmaterialien), da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffvorkommens einen mehr oder weniger großen Transportkostenvorteil gegenüber der „abseitigen“, peripheren Verarbeitung aufweisen, zu dem noch manche Agglomerationsvorteile hinzutreten³⁾. In diesem Sinn ist das Ruhrrevier mit Kohle, Roh- und Walzeisen als ballenden Kräften ein ausgesprochenes Ballungsgebiet. Kohlen und Eisen stellen in der Bundesrepublik lokalisierte Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlenförderung 93 % auf das Ruhrgebiet und 5 % auf das Aachener Revier. Der Anteil Nordrhein-Westfalens in der Walzstahlproduktion betrug im gleichen Jahr 84 %. Bei der Kohle handelt es sich um ein reines Gewichtsverlustmaterial. Bei der Verarbeitung von Walzeisen ist im Durchschnitt mit einem Schrottanfall von 20–25 % zu rechnen. Was die eisenverarbeitende und die große Mengen an Kohle verbrauchende Industrie anbelangt, verhindert der einheitliche Tarif die Dezentralisierung, während der differenzierte Tarif der räumlichen Konzentration der Industrie entgegenwirkt. Dank des Einsatzes der Wertstaffel verliert die Gravitation der Standorte nach lokalisierten Materialien, insbesondere Gewichtsverlustmaterialien, an Kraft.

Die Wertstaffel wirkt jedoch ballungsverschärfend, wenn der in Betracht kommende Rohstoff dezentralisiert vorkommt. Ein Beispiel dafür bietet nach Alfons Schmitt die Holzverarbeitende, insbesondere die Möbelindustrie. „Ihr Rohstoff fällt ausgesprochen dezentralisiert an, soweit es sich um inländisches Holz handelt. Die Verarbeitung des Holzes erfolgt, obwohl die Waldgebiete in Deutschland seit Generationen unter Beschäftigungsmangel für die ansässige Bevölkerung leiden und dementsprechend billige Löhne aufweisen, der Tendenz nach im Sinne einer Ballung dieser Industrien in Gebieten starker Massierung der Nachfrage, wenn auch zum Teil an deren Rand“⁴⁾. Ähnlich liegen die Verhältnisse nach Meinung Schmitts bei der Zuckerindustrie. „In beiden Fällen läßt sich leicht nachweisen, daß die Art der Eisenbahn-Tariffdifferenzierung unter den deutschen Verhältnissen darauf hinauslief, die Verarbeitung mehr in die Verbrauchergebiete zu drängen; im Falle des Zuckers bei den Weißzuckerfabriken noch mehr als den Rohzuckerfabriken, was wiederum eben durch die Art der Tarifierung von Rüben-, Roh- und Weißzucker zumindest mit bedingt war“⁵⁾.

Die Tariffachleute der deutschen Eisenbahnen verschlossen sich keineswegs der Erkenntnis, daß im Fall gestreut vorkommender Rohstoffe von der Wertstaffel zentralisierende Wirkungen ausgehen können. Sie suchten, soweit möglich, dieser Gefahr auf dem Wege über die Einstufung der Güter in dem Regeltarif zu begegnen. Hierfür bietet die Tarifierung von Mehl und Getreide ein schon klassisch gewordenes Beispiel. Seit alters her berechnen die deutschen Eisenbahnen trotz des verschiedenen Wertes der beiden Güter für Getreide und Mehl die gleichen Frachtsätze. Auf diese Weise erfuhren die Mühlen auf dem Lande eine wirksame Unterstützung. Zugleich wurden die Bauern in die Lage versetzt, die für die Viehzucht unentbehrliche Kleie aus nächster Nähe ohne große Frachtbelastung zu beziehen. Ohne die Gleichtarifierung von Getreide und Mehl wären die

³⁾ Schmitt, A., Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1949, S. 28.

⁴⁾ Schmitt, A., Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang, ORDO, Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, 1950, S. 198.

⁵⁾ Schmitt, A., Über einige Grundfragen . . . , a.a.O., S. 280.

kleinen Landmühlen in den meist industriearmen Getreideüberschußgebieten dem Wettbewerb der Großmühlen in den Häfen und den großen Verbrauchszentren erlegen.

II.

Der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf den Standort der Rübenzuckerindustrie

Man unterscheidet bei der Zuckergewinnung aus Rüben zwischen Rohzuckerfabriken, Weißzuckerfabriken und Raffinerien. Bei den Rohzuckerfabriken handelt es sich um Betriebe, deren maschinelle Einrichtung lediglich die Herstellung von Rohzucker ermöglicht. Die Weißzuckerfabriken erzeugen den Verbrauchszucker direkt aus Zuckerrüben. Ein Teil dieser Fabriken raffiniert auch fremden Rohzucker. Die Raffinerien beziehen sich auf die Verarbeitung von Rohzucker, den sie von Rohzuckerfabriken beziehen. Ihre maschinellen Einrichtungen gestatten es ihnen nicht, Weißzucker direkt aus Rüben herzustellen.

Vor dem 2. Weltkrieg gab es praktisch nur Rohzuckerfabriken und Raffinerien. Der Rohzucker wurde in den Rübenanbaugebieten — wie Ost- und Mitteldeutschland sowie Provinz Hannover — gewonnen. Die Raffinerien befanden sich außerhalb der großen Rübenanbaugebiete. Verschiedene Raffinerien hatten in Elbehäfen ihren Sitz. Andere bevorzugten Süd- und Westdeutschland als Standort. Hier waren damals die Zuckerrüben-Anbauflächen noch relativ gering.

Zuckerrüben stellen ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial dar. Zur Erzeugung von 100 kg Rohzucker sind 700 kg Zuckerrüben erforderlich. Aus diesem Grunde haben Rohzuckerfabriken in den Zuckerrübenanbaugebieten ihren natürlichen Standort. Zuckerrüben tarifieren nach Klasse G. Rohzucker gehörte bis zum 31. 1. 1958 der Regelklasse C an. Seit dem 1. 2. 1958 gilt für Rohzucker die neue Regelklasse C/D und für Verbrauchszucker die Klasse A/B. Eingehende Frachtvergleiche des Verfassers ergaben, daß keine noch so ausgeprägte Wertstaffel die Rohzuckerfabrikation vom Fundort des Materials zu emanzipieren vermag. Scholtissek irrt sich, als er in seiner Dissertation „Die gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarifpolitik unter besonderer Berücksichtigung ihrer standortpolitischen Bedeutung“ die Behauptung aufstellte, daß die Zuckerfabriken wegen der Wertstaffel in den Nachfragezentren, also im überfüllten Ballungsraum, optimale Standortbedingungen antreffen⁶⁾.

Völlig anders liegen die Verhältnisse für Raffinerien, die Weißzucker aus Rohzucker herstellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd- und westdeutschen Raffinerien mußten vor dem Kriege den Rohzucker über relativ weite Entfernungen beziehen. Sie verdankten ausschließlich der Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen ihre Existenz. Der von Tiçac vertretenen Auffassung, daß die relativ große Frachtspanne zwischen Rohzucker und Feinzucker die Dezentralisierung der Raffinerien gefördert hat, muß widersprochen werden⁷⁾.

Vor dem 1. Weltkrieg tarifierte Verbrauchszucker nach der obersten Wagenladungs-kategorie des Regeltarifs. Dagegen gehörte der Rohzucker dem Spezialtarif I an. Die Frachtspanne zwischen den beiden Erzeugnissen betrug 1914 bei 200 km 23 %.

⁶⁾ Freiburger Dissertation 1955, Manuskript, S. 79.

⁷⁾ Tiçac, E., Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems, Hamburger Dissertation 1938, S. 72.

Am 1. 1. 1923 wurde Verbrauchszucker mit anderen Lebensmitteln aus der Klasse A in die neugeschaffene Klasse B versetzt. Für Rohzucker berechnete die Reichsbahn die Tarifklasse C. Trotz des verstärkten Einsatzes der Wertstaffel lag 1938 die Fracht für Rohzucker dank der Abtarifierung des Weißzuckers bei 200 km nur 15 % unter derjenigen für Verbrauchszucker.

Die Bundesbahn änderte nichts an der Einstufung der beiden Zuckerarten in dem Regel-tarif. Wegen des Abbaues der Wertstaffel schrumpfte jedoch die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker erheblich zusammen. 1957 betrug sie bei 200 km nur noch 4 %.

Seit dem 1. 2. 1958 tarifiert Weißzucker nach der Regelklasse A/B. Dagegen gehört Rohzucker der Tarifklasse C/D an. Geht man von den Frachtsätzen der neuen Haupt-klasse (20 t) aus, so stellt sich die Frachtspanne bei 200 km gegenwärtig auf 5 %.

Nach langjährigen Verhandlungen führte die Bundesbahn mit Wirkung vom 1. 12. 1957 den AT 18 B 13 für Rübenroh Zucker ein. Dieser Tarif gewährt seit dem 1. 2. 1958 gegenüber der Tarifklasse C/D eine Ermäßigung von 2 %. Seit dem 1. 2. 1958 beträgt die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker dank des AT 18 B 13 bei 200 km 7 %. Der AT 18 B 13 gilt nicht für den gewerblichen Straßenfernverkehr.

Es erhebt sich die Frage, weshalb die deutschen Eisenbahnen darauf verzichtet haben, ähnlich wie Getreide und Mehl auch Rohzucker und Weißzucker in die gleiche Regel-klasse einzustufen. Die deutschen Landwirte brachten in der Vergangenheit den Raffine-rien kein großes Interesse entgegen. Die Rohzuckerfabriken stellten ihnen gewaltige Mengen Zuckerrüben zur Verfügung. Die Melasseerzeugung der Raffinerien war im Vergleich zu derjenigen der Rohzuckerfabriken sehr gering und war überwiegend für die Hefefabriken bestimmt. Die Rohzuckerfabriken führten die Melasse vorzugsweise Futterzwecken zu. Da weder die Landwirtschaft noch die Zuckerrübenanbauggebiete auf die Herstellung von Weißzucker auf dem Lande Wert legten, bestand für die deutschen Eisenbahnen keinerlei Anlaß zur Gleichtarifierung von Rohzucker und Weißzucker.

Die Ständige Tariffkommission beschäftigte sich 1904 und 1923 mit der Frage der Ein-stufung des Zuckers in den Regel-tarif. Ausgelöst wurde die Diskussion über die Fracht-spanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker durch die Interessengegensätze zwischen den ost- und mitteldeutschen Raffinerien einerseits und den süd- und west-deutschen Raffinerien andererseits.

Die ost- und mitteldeutschen Raffinerien verfügten vor dem Kriege über die günstigsten Standortbedingungen. Die ersten Raffinerien wurden in den Binnenhäfen der Mittel-elbe errichtet. Dies deshalb, weil der Zucker noch um die Jahrhundertwende unter den deutschen Ausfuhrgehütern an erster Stelle stand und Ausfuhrzucker praktisch ein Mono-polgut der Elbeschiffahrt war. 1913 empfing Hamburg auf der Elbe rund 1 Mill. t Zucker. Hiervon waren 750 000 t deutscher Herkunft. Nach dem 1. Weltkrieg verdrängte der Rohzucker den Rübenzucker immer stärker vom Weltmarkt. 1937 verbrachte die Elbeschiffahrt nur noch 180 000 t Zucker deutscher Herkunft zu Ausfuhrzwecken nach Hamburg.

Da die Rohzuckerfabriken sich so gut wie ausschließlich in Ost- und Mitteldeutschland sowie in der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost- und mitteldeutschen Raffinerien beim Rohzuckerbezug nur geringe Entfernungen zu überwinden. Die großen Raffinerien in Magdeburg, Gommern und Tangermünde verarbeiteten neben mittel-deutschen auch niedersächsischen Rohzucker.

In Süd- und Westdeutschland gab es keine oder nur wenige Rohzuckerfabriken. Die dortigen Raffinerien litten unter Bezugsferne und forderten daher eine möglichst große Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker. Diese widersprach aber den Interessen der ost- und mitteldeutschen Raffinerien.

Vor dem 1. Weltkrieg kostete die Beförderung von Verbrauchszucker 30 % mehr als diejenige von Rohzucker. Zur Herstellung von 100 kg Verbrauchszucker verlangten 1904 112 kg Rohzucker erforderlich. Die ost- und mitteldeutschen Raffinerien verlangten 1904 ein dem Mengenverhältnis angepaßtes Frachtverhältnis, d. h. die Herabsetzung der Fracht für Verbrauchszucker auf die Fracht für Rohzucker mit einem Aufschlag von etwa 10 %. Da diesem Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regel-tarif nicht zu entsprechen war, beantragten die ost- und mitteldeutschen Raffinerien die Gleichstellung der Frachten für Verbrauchszucker und Rohzucker.

Die Ständige Tariffkommission verschloß sich nicht der Erkenntnis, daß die hohe Fracht-spanne von 23 % jede Beteiligung der ost- und mitteldeutschen Raffinerien an der Ver-sorgung West- und Süddeutschlands mit Verbrauchszucker verhinderte. Umgekehrt wären aber die west- und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarifierung von Verbrauchszucker und Rohzucker dem Wettbewerb der ost- und mitteldeutschen Raffi-nerien erlegen. Da man sich nicht entschließen konnte, zu Gunsten von Rübenroh Zucker einen Ausnahmetarif zu erstellen und diesen mit Frachtsätzen auszustatten, die die- jenigen für Verbrauchszucker um 10–15 % unterschritten, verfiel 1904 der Antrag der ost- und mitteldeutschen Raffinerien der Ablehnung.

Durch die am 1. 1. 1923 erfolgte Versetzung von Verbrauchszucker in die neue Regel-klasse B schrumpfte die Frachtspanne zwischen den beiden Zuckerarten von 23 % auf 15 % zusammen. Auf Betreiben der west- und süddeutschen Raffinerien beantragte der Verein der Deutschen Zuckerindustrie die Wiederherstellung des früheren Verhältnisses zwischen der Wagenladungsfracht für Verbrauchszucker und Rohzucker. Die Ständige Tariffkommission stellte aber auf ihrer 133. Sitzung in Reutlingen vom 25.–27. 9. 1923 fest, daß die frühere Spanne von 23 % die Standortbedingung der ost- und mittel-deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches Kräfteverhältnis zwischen den beiden Gruppen der Raffinerien erreicht worden war, und lehnte den Antrag des Vereins der Deutschen Zuckerindustrie ab.

Vor dem Kriege lag das Schwergewicht der deutschen Zuckergewinnung in Ost- und Mitteldeutschland. Das 1937/38 bestehende Erzeugungsverhältnis von 38:62 zwischen der Bundesrepublik und der Sowjetzone betrug 1956/57 65:35. Die Zuckerproduktion der Bundesrepublik stieg von 1938/39 auf 1957/58 um 182 %. In der DDR wurde 1957/58 knapp die Vorkriegserzeugung erreicht. Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 wurden rd. 92 % des Zuckerbedarfs der Bundesrepublik aus der eigenen Rübenzucker-erzeugung gedeckt.

Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 betrug der Anteil Niedersachsens an der west-deutschen Zuckererzeugung 43,4 %. Es folgten Süddeutschland mit 31,5 %, Nordrhein- Westfalen mit 21,5 % und Schleswig-Holstein mit 3,6 %.

Seit dem 2. Weltkrieg wurden zahlreiche Rohzuckerfabriken und verschiedene Raffi-nerien zu Weißzuckerfabriken umgebaut. Anfang 1957 gab es in der Bundesrepublik nur noch 2 Raffinerien, davon je eine in Niedersachsen (Frellstedt) und in Nordrhein- Westfalen (Uerdingen bei Krefeld).

Sieht man von den beiden Raffinerien ab, so verfügte die Bundesrepublik 1957 über 69 Zuckerfabriken. Hiervon sind 20 Rohzuckerfabriken und 49 Weißzuckerfabriken. 19 Rohzuckerfabriken haben ihren Sitz in Niedersachsen. Es folgt die Übersicht:

Die regionale Verteilung der westdeutschen Zuckerindustrie 1957

| | Rohzucker=Fabr. | Weißzucker=Fabr. | Raffinerien | Insgesamt |
|---------------------|-----------------|------------------|-------------|-----------|
| Niedersachsen | | | | |
| Schleswig-Holstein | 19 | 26 | 1 | 46 |
| Nordrhein-Westfalen | — | 2 | — | 2 |
| Süddeutschland | 1 | 9 | 1 | 11 |
| | — | 12 | — | 12 |
| | 20 | 49 | 2 | 71 |

Im Zuckerwirtschaftsjahr 1938/39 befanden sich im heutigen Gebiet der Bundesrepublik 75 Zuckerfabriken. Hiervon entfielen auf:

| | |
|---------------------|----|
| Niedersachsen | 52 |
| Schleswig-Holstein | 1 |
| Nordrhein-Westfalen | 12 |
| Süddeutschland | 10 |

Die durchschnittliche Erzeugung je Fabrik stieg von rd. 3800 t 1938/39 auf rd. 6000 t Weißzuckerwert 1954/55. Im Zuckerwirtschaftsjahr 1938/39 erzeugten noch 72% aller Zuckerfabriken des Bundesgebietes bis zu 7500 t Weißzuckerwert. 1954/55 fielen nur mehr 28% in die Größenklasse bis zu 7500 t.

1957/58 betrug die durchschnittliche Kampagnedauer der deutschen Zuckerindustrie 88 Tage. Von den 12 süddeutschen Weißzuckerfabriken konnten 1957 nicht weniger als 9 pro Tag 20000 dz und mehr Zucker herstellen. Auch in Nordrhein-Westfalen überwiegen die Großbetriebe. In Niedersachsen wiesen nur 4 von 26 Weißzuckerfabriken eine tägliche Kapazität von 20000 dz und mehr auf. Von den 4 größten Zuckerfabriken befinden sich 2 in Bayern (Regensburg 55000 dz und Ochsenfurt 48000 dz) und je 1 in Südwestdeutschland (Neuoffstein 45000 dz) und in Niedersachsen (Uelzen 46000 dz). Bei den Rohzuckerfabriken handelt es sich überwiegend um kleinere und mittlere Betriebe. Von der gesamten Kapazität aller deutschen Zuckerfabriken entfallen immer noch 50% auf Niedersachsen.

Die Rohzuckerfabrik Ameln setzt ihre Erzeugung in Nordrhein-Westfalen ab. Dagegen ist Niedersachsen immer noch ein Rohzucker-Überschußgebiet. Hiervon zeugt nachfolgende Übersicht:

Die regionale Verteilung des Absatzes der niedersächsischen Rohzucker-Fabriken im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58

| | |
|---------------------|-----------------|
| Niedersachsen | 111 000 t = 44 |
| Nordrhein-Westfalen | 88 000 t = 34 |
| Süddeutschland | 58 000 t = 22 |
| Insgesamt | 257 000 t = 100 |

Wie die Rohzuckerfabriken haben auch die Weißzuckerfabriken ihren natürlichen Standort in den Rübenanbaugebieten. Da es sich bei den Zuckerrüben um ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial handelt, konnte die Wertstaffel weder die Rohzuckerfabriken noch die Weißzuckerfabriken in die Verbrauchsgebiete drängen. Ebenso hat die Wertstaffel keinen Einfluß auf die Standortbedingung der beiden Raffinerien. Sie befinden sich außerhalb der Ballungsgebiete. Nur 2 Weißzuckerfabriken haben ihren Sitz in Großstädten (Stuttgart und Regensburg). Von den Rohzuckerfabriken wählte eine Braunschweig als Standort. Ihre Kapazität ist sehr klein. Die Zuckerindustrie ist eine typische Klein- und Mittelstadt-Industrie.

1957/58 ergab sich für Zuckerrüben ein Durchschnittspreis von DM 7,- je dz. Der Anteil der Eisenbahnfrachten am Zuckerrübenpreis beträgt bereits bei 50 km 10% und erreicht bei 200 km 25%. Wegen der Frachtempfindlichkeit der Zuckerrüben handelt es sich beim Zuckerrübenverkehr, der zu 50% auf der Eisenbahn durchgeführt wird, um einen ausgesprochenen Nahverkehr. Wenn trotzdem im begrenzten Umfang auch Zuckerrüben über weitere Entfernungen befördert werden, so ist dies dem AT 16 B 6, den Frachtzuschüssen für Zuckerrüben aus frachtungünstig gelegenen Anbaugebieten und nach dem Fortfall des allgemeinen Frachtausgleichs im Jahr 1957 dem internen Frachtausgleich der jeweiligen Zuckerfabrik zu verdanken.

Der inzwischen aufgehobene Frachtausgleich für Zuckerrüben galt für Entfernungen von mehr als 54 km (Niedersachsen), 69 km (Nordrhein-Westfalen) und 81 km (Süddeutschland). Die Frachtausgleichskasse wurde durch die gesamte Zuckerindustrie finanziert.

Der AT 16 B 6 für Zuckerrüben gilt auf Entfernungen von mehr als 140 km. Er ist mit dem Zuckerversand gekoppelt. Der AT 16 B 6 gewährt gegenüber der Tarifklasse G Ermäßigungen von 2-15%. Die Höchstermäßigung gilt für Entfernungen von über 200 km. 1951 machte das Verkehrsaufkommen dieses Tarifs mit 422258 t 5,9% der Rübenverarbeitung auf Zucker aus. Die mittlere Versandweite betrug 255 km. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß das Rübenzugsgebiet der meisten Zuckerfabriken nur 30 km beträgt.

Obwohl die Zuckerrübenanbauflächen in Süd- und Westdeutschland seit dem Kriege sehr stark zugenommen haben, sind die dortigen Weißzuckerfabriken immer noch auf den Bezug von Rohzucker aus Niedersachsen angewiesen. Es soll nunmehr untersucht werden, ob die niedersächsischen Rohzucker verarbeitenden Weißzuckerfabriken in und Westdeutschlands im Fall der Einbeziehung des Zuckers in die Marktwirtschaft der Lage wären, in ihren natürlichen Absatzgebieten dem Wettbewerb der niedersächsischen Weißzuckerfabriken erfolgreich zu begegnen. Darüberhinaus gilt es zu prüfen, wie sich die seit dem Kriege erfolgten Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik auf die Standortbedingungen der Rohzuckerfabriken auswirken werden, wenn sie den Gesetzen der Marktwirtschaft unterliegen.

Als Beispiele wurden die Weißzuckerfabriken Stuttgart und Rethen (Leine) sowie die Rohzuckerfabrik Schladen (Harz) gewählt. Es handelt sich um sehr leistungsfähige Betriebe. In Stuttgart können während der Kampagne täglich 21000 dz und in Rethen gar 30000 dz Verbrauchszucker gewonnen werden. Schladen ist mit ihrer Kapazität von 20000 dz die größte deutsche Rohzuckerfabrik.

Es wird unterstellt, daß die beiden Weißzuckerfabriken beim Absatz von Melasse die

gleichen Frachtkosten haben. Beim Kalk handelt es sich um eine Ubiquität⁸⁾. Es werden daher weder die Melasse noch der Kalk bei den Frachtvergleichen berücksichtigt.

112 kg Rohzucker ergeben 100 kg Weißzucker. Außerdem fallen bei seiner Raffinierung rd. 10 kg Melasse an. Zur Herstellung von 100 kg Weißzucker aus Rohzucker sind 36 kg Steinkohlen erforderlich. Zur Erzeugung von 100 kg Weißzucker aus Rüben werden 43 kg Kohlen benötigt. Die Kohlenmenge zur Trocknung der Nebenprodukte ist hierin nicht enthalten.

Es wird unterstellt, daß die Weißzuckerfabrik in Stuttgart zwecks Ausnutzung ihrer Kapazität Rohzucker aus Schladen bezieht, während die Weißzuckerfabrik Rethen ihren gesamten Zucker direkt aus Rüben gewinnt. Die Fabrik in Rethen bemüht sich um den Absatz in Stuttgart.

Als Entfernungen kommen in Frage:

| | | |
|-----------------------------------|---------------|--------|
| Schladen — Stuttgart/Münster | (Rohzucker) | 511 km |
| Rethen — Stuttgart/Münster | (Weißzucker) | 504 km |
| Bochum/Riemke — Stuttgart/Münster | (Steinkohlen) | 446 km |
| Bochum/Riemke — Rethen | (Steinkohlen) | 240 km |

Bei den Zuckerfrachten ist der Deckwagenzuschlag berücksichtigt worden. Die Kohlen werden in offenen Wagen befördert.

Es folgt die Übersicht:

Der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen den Weißzuckerfabriken Stuttgart und Rethen beim Zuckerabsatz in Stuttgart

I. 1938

1. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Stuttgart

| | | |
|---------------------------|--------|---------------|
| 112 kg Rohzucker Klasse C | 511 km | 362 Pf |
| 36 kg Kohlen AT 6 B 1 | 446 km | 41 Pf |
| Zusammen | | 403 Pf |

2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Rethen

| | | |
|----------------------------|--------|---------------|
| 100 kg Weißzucker Klasse B | 504 km | 380 Pf |
| 43 kg Kohlen AT 6 B 1 | 240 km | 34 Pf |
| Zusammen | | 414 Pf |

II. 1959

1. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Stuttgart

| | | |
|-----------------------------|--------|---------------|
| 112 kg Rohzucker AT 18 B 13 | 511 km | 589 Pf |
| 36 kg Kohlen AT 6 B 1 | 446 km | 100 Pf |
| Zusammen | | 689 Pf |

⁸⁾ Zur Herstellung von 100 kg Weißzucker aus Rüben sind 30 kg Kalk erforderlich.

| | | |
|---|--------|---------------|
| 2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Rethen | | |
| 100 kg Weißzucker Klasse A/B | 504 km | 566 Pf |
| 43 kg Kohlen AT 6 B 1 | 240 km | 84 Pf |
| Zusammen | | 650 Pf |

Während sich die Weißzuckerfabrik Stuttgart vor dem Kriege gegenüber ihrer Konkurrentin in Rethen eines Frachtvorteils von 11 Pf = 2,7% erfreute, befindet sie sich heute gegenüber Rethen mit 39 Pf oder 6% im Nachteil.

Es ist möglich, daß es sich vor dem Kriege bei der Stuttgarter Zuckerfabrik um eine Raffinerie handelte. Auf jeden Fall hat aber diese Fabrik damals den größten Teil ihres Verbrauchszuckers aus niedersächsischem Rohzucker gewonnen. Ihre Existenz hing damals von der Wertstaffel der Reichsbahn ab.

Es werden heute in Süddeutschland sehr viel mehr Zuckerrüben als vor dem Kriege erzeugt. Die süddeutschen Zuckerrüben-Anbauflächen erhöhten sich von 1949/50 auf 1957/58 um 122%. Im gesamten Bundesgebiet betrug die Zunahme nur 75%.

Heute gibt es in Süddeutschland keine Raffinerien. Die süddeutschen Weißzuckerfabriken erzeugen ihren Zucker ganz überwiegend direkt aus Rüben. 1957/58 war der niedersächsische Rohzucker nur mit 11,6% an der süddeutschen Zuckererzeugung aus Rüben beteiligt. Süddeutschlands Anteil an der deutschen Zuckererzeugung aus Rüben stieg von 22,3% 1949/50 auf 31,9% 1957/58. Süddeutschland deckte 1956/57 nur rd. 15% seines Zuckerverbrauchs in anderen deutschen Wirtschaftsräumen. Was für Süddeutschland festgestellt wurde, gilt auch für Nordrhein-Westfalen.

Wenn auch die süddeutschen Weißzuckerfabriken und diejenigen Nordrhein-Westfalens sehr viel weniger als vor dem Kriege auf die Verarbeitung von fremdem Rohzucker angewiesen sind, so werden sie doch im Fall der Aufhebung der Zuckerbewirtschaftung auf die Wiederherstellung der früheren Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker drängen. Dies könnte nur auf dem Wege der Senkung der Frachtsätze des AT 18 B 13 für Rohzucker erfolgen.

Die niedersächsischen Rohzucker verarbeitende Weißzuckerfabrik Stuttgart hätte gegenüber der Fabrik Rethen Frachtparität, wenn die Frachtsätze des AT 18 B 13 diejenigen der Regelklasse C/D um 8% unterschreiten würden. Auf diese Weise würde die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker von heute 7% auf 13% steigen.

Sehr viel stärker noch als die Weißzuckerfabriken in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen sind Niedersachsens Rohzuckerfabriken daran interessiert, daß im Fall der Überführung der Zuckerindustrie in die Marktwirtschaft wieder die Vorkriegs-Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker gilt. Nur so hätten sie Aussicht, ihre heutigen Absatzmärkte in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen zu behalten. 1957/58 verarbeiteten die niedersächsischen Weißzuckerfabriken und die Raffinerie auf den Absatz Niedersachsens anfallenden Rohzuckers. Die Beschränkung der Stilllegung verschiedener Rohzuckerfabriken umgewandelt werden. An dem Fortbestand der Rohzuckerfabriken sind auch die hinter ihnen stehenden Landwirte interessiert.

Den einzelnen Zuckerfabriken sind feste Absatzgebiete zugewiesen. Für Zucker wird

von der Einfuhrstelle für Zucker ein Frachtausgleich durchgeführt. Die Raffinerien und die Zuckerfabriken zahlen DM 2,15 je 100 kg Weißzucker in die Frachtausgleichskasse. Dafür werden den Fabriken 80% der Frachtkosten für Rohzucker und Verbrauchszucker erstattet. Ursprünglich zahlte die Frachtausgleichskasse sämtliche Frachten. Die Selbstbeteiligung an den Frachtkosten wurde am 1. 10. 1956 eingeführt.

Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 wurden von den Zuckerfabriken 1 410 000 t Verbrauchszucker zum Versand gebracht. Hierbei entstanden Frachtaufwendungen von 27,5 Mill. DM oder DM 1,95 je 100 kg. Im gleichen Jahr bezogen die Raffinerien und die Weißzuckerfabriken 278 000 t Rohzucker. Die Frachtkosten hierfür betrugen rd. 7 Mill. DM = DM 2,52 je 100 kg.

Seit dem Kriege erfolgte eine weitgehende Verlagerung der Verbrauchszuckertransporte von der Schiene auf die Straße. Dies zeigt die Übersicht:

Der Anteil der Verkehrsträger an den Verfrachtungen von Inlandweißzucker im Zuckerwirtschaftsjahr 1956/57

| | Anteil | Mittlere Versandweite |
|-----------------------------|---------|-----------------------|
| Gewerblicher Straßenverkehr | 74,71 % | 142 km |
| Werkverkehr | 11,89 % | 77 km |
| Bundesbahn | 12,73 % | 102 km |
| Binnenschifffahrt | 0,67 % | ? |

Die Zuckerindustrie bevorzugt bei der Belieferung ihrer Abnehmer mit Verbrauchszucker wegen seiner Haus-Haus-Vorteile den Kraftwagen. Anders liegen die Verhältnisse beim Rohzucker. Seine Beförderung erfolgt von Gleisanschluß zu Gleisanschluß. Die Bundesbahn ist daher sehr stark am Versand der Rohzuckerfabriken beteiligt. Da der AT 18 B 13 auf die Bundesbahn beschränkt ist, wird diese zweifellos bereit sein, im Falle der Aufgabe der Zuckerbewirtschaftung die vor dem Kriege geltende Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker wieder herzustellen, würde sie doch im Fall des Ausbaues der Rohzuckerfabriken zu Verbrauchszuckerfabriken ihre Rohzuckertransporte einbüßen. Da der gewerbliche Straßenfernverkehr für Verbrauchszucker die gleichen Frachtsätze wie die Bundesbahn berechnet und der Werkverkehr nur relativ wenig Weißzucker befördert, würde sich im Fall offenen Marktes für Zucker die standortbildende Kraft des DEGT auf die Zuckerindustrie wieder auswirken.

Für Verbrauchszucker beträgt der Fabrikpreis frei Empfänger DM 100,50 je 100 kg. Hiervon entfallen auf den Rübenbarpreis einschließlich Frachtkosten DM 54,05 und die Fabrikationskosten DM 30,93. Die Zuckersteuer beträgt DM 10,-, die Umsatzsteuer DM 3,02. Der Anteil der Frachten für Roh- und Weißzucker am Zuckerpreis beträgt mit DM 2,50 rd. 2,5%.

Läßt man die Steuer außer Ansatz, so hat sich der Zuckerpreis seit dem Kriege verdoppelt. In der gleichen Periode stiegen bei 200 km die Frachten für:

| | |
|------------------|----------|
| Verbrauchszucker | um 56 % |
| Rohzucker | um 70 % |
| Steinkohlen | um 148 % |

1957 betrug der Rohzuckerpreis ab niedersächsischer Fabrik DM 67,40 je 100 kg. Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 machte die durchschnittliche Rohzuckerfracht 3,7% des Rohzuckerpreises aus. Die Fabrikationskosten der Rohzuckerfabriken können mit rd. DM 11,- je 100 kg angenommen werden. Zu ihnen würden bei freier Marktwirtschaft die Beförderungskosten in Höhe von DM 2,52 je 100 kg treten. Die Weißzuckerfabriken erhalten heute für die Umwandlung von Rohzucker in Verbrauchszucker DM 4,60 je dz. Die Frachtkosten für Rohzucker betrugen 1957/58 rd. 55% des Werklohnsatzes. Es ist also kein Zweifel darüber, daß die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker nach Aufhebung des Zuckergesetzes vom 5. 1. 1951 für einen Teil der Zuckerindustrie ihre standortbildende Kraft zurückgewinnen würde.

Gegenwärtig haben die Transportkosten für Rohzucker wegen des von der Gesamtheit der Weißzuckerfabriken und der Raffinerien finanzierten Frachtausgleichs für Zucker und wegen der Absatzgebietsaufteilung auf die Erzeugungsgebiete für die Standortbedingungen der Rohzuckerfabriken keinerlei Bedeutung. Sie berühren auch nicht das Wettbewerbsverhältnis zwischen den niedersächsischen Rohzucker verarbeitenden Weißzuckerfabriken in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen einerseits und den niedersächsischen Weißzuckerfabriken andererseits. Das dürfte sich aber im Fall der Eingliederung der Zuckerindustrie in die freie Wirtschaft entscheidend ändern.

Wie in der Vergangenheit wird auch in Zukunft die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker nicht zu einer Standortverlagerung der Zuckerindustrie in die Ballungsgebiete führen. Nach wie vor bilden die Zuckerrübenanbauggebiete die natürlichen Standorte der Erzeugung von Rohzucker und Verbrauchszucker. Die Raffinerien haben eine sehr geringe Bedeutung. Die beiden Raffinerien befinden sich in den Zuckerrübenanbaugebieten.

III.

Der Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Sägeindustrie

Vor dem 1. Weltkrieg gehörten Stammholz und Schnittholz dem Spezialtarif II an. Der Regeltarif war allerdings für die Erzeugnisse der Forstwirtschaft eine leere Form. In Preußen und Sachsen galt für Holz des Spezialtarifs II der allgemeine Ausnahmetarif I. Dieser gewährte, wenn man von den ausgerechneten Frachten jedoch im Interesse der von 12-14%. Die süddeutschen Eisenbahnen verzichteten jedoch im Interesse der Waldbesitzer auf die tarifliche Gleichstellung von Stamm- und Schnittholz. Sie berechneten für Schnittholz die Frachtsätze des AT 1. Für Stammholz führten sie den AT 1a ein. Die badischen und württembergischen Eisenbahnen statteten den letztgenannten Ausnahmetarif mit niedrigeren Frachtsätzen als die bayerischen Eisenbahnen aus. Im Binnenverkehr Bayerns betrug die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km nur 8,3%. In Baden und Württemberg stellte sich dagegen das Spannungsverhältnis bei 200 km auf nicht weniger als 15,3%.

Die Ständige Tariffkommission empfahl 1924 auf Vorschlag der RBD Karlsruhe mit 12 gegen 1 Stimme eine Frachtspanne für Schnittholz und Stammholz von rd. 10%. Hierauf erstellte die Reichsbahn mit Wirkung vom 22. 9. 1924 den AT 1b (spätere Bezeichnung AT 1 B 1), dessen Frachtsätze zwischen denjenigen der heutigen Tarifklassen D

und E lagen. Seine Frachtsätze unterschritten diejenigen der Klasse D bei 200 km um 8,3%. Am gleichen Tage wurde der AT 1 für Stammholz eingeführt. Die Frachtspanne zwischen den beiden Hölzern betrug bei 200 km rd. 10%. Am 15. 7. 1928 gelangte der AT 1 zur Aufhebung. Gleichzeitig wurde Stammholz in die Tarifklasse E eingestuft. Die Folge war eine geringe Verminderung des Spannungsverhältnisses zwischen Schnittholz und Stammholz. Im Herbst 1933 betrug die Frachtspanne bei 200 km 8,9% und bei 400 km 8,5%.

Der Rohstoff Holz ist ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial. Nach Ilse gehen während der Herstellung von Schnittholz 30% des Inhalts der Stämme durch Borke, Sägeschnitt und Schwarte verloren⁹⁾. Durch den Trocknungsprozeß erfährt das Schnittholz eine weitere Gewichtsverminderung. Faißt beziffert den gesamten Gewichtsverlust bei der Herstellung von Schnittholz auf rd. 50%¹⁰⁾. Die Forstfachleute geben den Gewichtsverlust bei der Schnittholzgewinnung mit 40% an¹¹⁾. Dieser Auffassung schließt sich der Verfasser an. Wegen des großen Gewichtsverlusts bedeutete ein Spannungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz von 8–9% eine Begünstigung der dezentralisierten wald-rohstoff-orientierten Sägewerke und eine Benachteiligung der absatz-orientierten Sägeindustrie.

Die Tarifgleichheit für Rohstoffe und Endprodukte widerspricht dem Eigeninteresse der Eisenbahnen. In diesem Fall tragen die Eisenbahnen, wie Spieß unter Hinweis auf die Gleichtarifierung von Getreide und Mehl 1936 bemerkte, betriebswirtschaftlich nicht dem Umstand Rechnung, „daß der Rohstoff schon wegen des Fabrikationsabfalles stets in größeren Quantitäten versandt wird als das Fertigfabrikat, aus dem Rohstoff daher der Eisenbahn allemal ein größeres Umsatzerträgnis winkt als aus dem Fertigfabrikat“¹²⁾. Nach Endres stand auch die 1933 bei 400 km nur 8,5% große Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz nicht im Einklang mit den Belangen der Reichsbahn. 20 cbm Schnittholz oder 16 fm Rundholz wiegen im Durchschnitt 10 t. Mitte 1933 erzielte die Reichsbahn bei 400 km aus der Beförderung von 10 t Stammholz einen Frachterlös von 173,— RM. Demgegenüber erbrachten ihr die entsprechenden 6 t Schnittholz nur eine Frachteinnahme von RM 113,40. Es wurde somit die Gewichtseinheit Schnittholz wesentlich billiger als die Gewichtseinheit Rundholz verfrachtet. Nach Endres war dies natürlich und ein zwingender Grund, das Spannungsverhältnis zu vergrößern¹³⁾.

Wie Hamm mit Recht hervorhebt, muß man sich aber hüten, vorbehaltlos jedes Anwachsen des Transportvolumens gutzuheißen¹⁴⁾. Auch Spieß lehnte unnötigen Verkehr entschieden ab¹⁵⁾. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, liegt im Fall der Anwendung einer dem Gewichtsverlust voll Rechnung tragenden Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz Transportvergeudung vor. Nach Köstler ist es volkswirtschaftlich nicht vertretbar, „daß hohe Frachtspannen zum überflüssigen Transport von

⁹⁾ Ilse, H., Die Standortsfragen der deutschen Möbelindustrie, Frankfurter Dissertation 1932, S. 21.

¹⁰⁾ Faißt, L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Transportkosten. Freiburger Dissertation 1954, Manuskript, S. 152.

¹¹⁾ Endres, M., Handbuch der Forstpolitik, Berlin 1922, Denkschrift des Reichsforstwirtschaftsrats vom März 1937, S. 20 f.

¹²⁾ Spieß, W., Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife, Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1936, S. 75.

¹³⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission am 13. und 14. September 1933 in Freiburg (Breisgau), S. 55.

¹⁴⁾ Hamm, W., Schiene und Straße, Heidelberg 1954, S. 43.

¹⁵⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941, S. 47.

Abfällen und Wasser (Trocknungsgrad!) führen¹⁶⁾. Schließlich hängt die Existenz der waldnahen Sägeindustrie von einer geringen Frachtspanne zwischen Schnittholz und Rundholz ab. Da billige Rohstofftarife bei dezentralisiert vorkommenden Rohstoffen ballend wirken, wird die Wertstaffel den Belangen der Sägewerke in den Waldgebieten nicht gerecht. Aus diesem Grunde muß bei der Einstufung von Schnittholz und Stammholz in den Regeltarif der Wertgesichtspunkt bewußt verletzt werden. Ist das für Schnittholz und Stammholz erforderliche Spannungsverhältnis geringer als die Frachtspanne zwischen den beiden in Frage kommenden Regelklassen, so hilft man sich durch Erstellung eines allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz, der wie alle allgemeinen Ausnahmetarife Regeltarifcharakter hat. Nach Spieß haben bei der Eingliederung der Güter in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber gegensätzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang¹⁷⁾. Die Außerachtlassung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu Gunsten der volkswirtschaftlichen Wertklassifikation hat allerdings die Deckung der gesamten Selbstkosten der Eisenbahn durch die gesamten Einnahmen aus dem Eisenbahngütertarif zur Voraussetzung.

Die Ständige Tarifkommission und ihr aus Vertretern der Wirtschaft gebildeter Verkehrsaußschuß waren stets um einen gerechten Interessenausgleich zwischen den waldnahen Sägewerken und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten bemüht. Die Holztarife müssen aber auch den Belangen der Forstwirtschaft Rechnung tragen. Unter diesen Umständen stößt die richtige Tarifierung der einzelnen Hölzer auf fast unlösbare Schwierigkeiten.

Der Schwerpunkt der Verarbeitung des Rundholzes zu Schnittholz liegt in den meisten peripheren Waldgebieten. Die waldnahen auf Fernabsatz angewiesenen Sägewerke stellen vorzugsweise Bretter und Bohlen her. Nur die Handelsware kann von ihnen ohne Risiko in den gängigen Abmessungen eingeschnitten und auf Lager genommen werden. Sind auch im allgemeinen die Holzvorkommen als optimale Standorte der Sägewerke anzusprechen, so werden doch Balken und Kantholz in den Verbrauchsgebieten hergestellt. Wie Faißt mit Recht hervorhebt, waren für die Standortwahl dieses Teils der Sägeindustrie allein ausschlaggebend die Vorteile beim Absatz von Bauholz, die Möglichkeit, differenzierte Abmessungen rasch zur Verfügung zu stellen und Sonderwünsche ohne zeitraubende Verhandlungen seitens des Baugewerbes an Ort und Stelle zu erfüllen¹⁸⁾. Die Bauholzsägeindustrie stellt auch Bretter her. Die in den Verbrauchsgebieten ansässigen Sägewerke können ihre Abfälle günstiger absetzen als die in den Waldgebieten. Sie haben sich nicht selten die Möglichkeit zunutze gemacht, die im Sägeprozeß anfallenden Schwarten durch Angliederung von Kistenfabriken einer lohnenden Verwendung zuzuführen¹⁹⁾. Die waldnahen Sägewerke können ihre Abfälle nur als Brennholz verwerten.

Billige Rundholzfrachten bewirken eine Senkung der Erzeugungskosten bei den Sägewerken der Verbrauchsgebiete. Der Abzug des Rundholzes aus den Waldgebieten verteuert die Rohstoffpreise zum Nachteil der waldansässigen Sägeindustrie. Aus diesem Grunde fordern die waldnahen Sägewerke hohe Beförderungspreise für Stammholz und

¹⁶⁾ Köstler, I., Wirtschaftslehre des Forstwesens, Berlin 1943, S. 207.

¹⁷⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif . . . a.a.O., S. 67.

¹⁸⁾ Faißt, L., Die Standortbildung . . . a.a.O., S. 166.

¹⁹⁾ Faißt, L., ebenda, S. 167.

niedrige Schnittholzfrachten. Die in den Konsumzentren ansässige Sägeindustrie ist an einer möglichst großen Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz interessiert. Die Sägewerke im Wald wünschen keine oder nur eine geringe Spanne zwischen den Frachtsätzen für Schnittholz und Rundholz.

Es ist Endres darin zuzustimmen, daß den Sägewerken im Wald kein Monopol zugestanden werden kann²⁰⁾. Aus raumpolitischen Gründen darf aber das seit Jahrzehnten zwischen den wald-rohstoff-orientierten Sägewerken und der absatzbetonten Sägeindustrie bestehende Kräfteverhältnis unter keinen Umständen durch eisenbahntarifrische Maßnahmen zum Nachteil der Sägewerke am Wald verschoben werden.

Die waldnahen Sägewerke sind wegen des großen Gewichtsverlusts bei der Schnittholzgewinnung auf die Frachtgleichheit für Schnittholz und Stammholz nicht angewiesen. Soll die Herstellung von Brettern nach dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Rundholz nicht zu hoch angesetzt werden.

Die Bauholzsägeindustrie hat ihren natürlichen Standort in den Verbrauchszentren. Hieran würde auch die Gleichstellung der Frachten für Schnittholz mit den für Stammholz kaum etwas ändern. Wird die Tarifgleichheit auf dem Wege über eine Anhebung der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke des Baugewerbes und der Waldbesitzer zur Folge.

Rundholz ist außerordentlich frachtempfindlich. Im Juni 1933 machte die Fracht für Stammholz bei 200 km die Hälfte und bei 400 km $\frac{2}{3}$ des Fichten-Rundholz-Preises ab Schwarzwald aus. Es darf nicht übersehen werden, daß das Holz im Bauwesen, seinem Hauptverwendungsgebiet, durch den Stahl- und Betonbau empfindlich zurückgedrängt worden ist²¹⁾. Überhöhte Rundholzfrachten wirken sich äußerst ungünstig auf die Bau-sägeindustrie und die Forstwirtschaft aus.

Wie bereits dargelegt, tarifizierte Stammholz (Langholz) 1933 nach Klasse E. Brennholz sowie Gruben-, Papier- und Zelluloseholz gehörten der Tarifklasse F an. Sieht man vom Brennholz ab, so gelangten aber die letztgenannten Erzeugnisse der Forstwirtschaft nach Ausnahmetarifen, die die Klasse G gewährten, zum Versand. Hieraus darf der Schluß gezogen werden, daß Stammholz zu hoch eingestuft war. Stammholz hatte auf die Tarifklasse F Anspruch.

Anfang 1933 lagen die Preise für Rundholz 30–40 % unter denen des Jahres 1913. Zur gleichen Zeit überschritten die Stammholzfrachten der Reichsbahn diejenigen der nord-deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 bei 200 km um 42 % und bei 400 km um 31 %. Die deutschen Waldbesitzer machten eine ernste Krise durch. Der Reichsforstwirtschaftsrat beantragte daher im Frühjahr 1933 eine Überprüfung der Holztarifierung.

Den Vertretern der Forstwirtschaft lag vor allem an der Abtarifierung von Stammholz. Sie erklärten sich mit der Eingliederung von Langholz in die Tarifklasse F einverstanden. Dies bedeutete eine Senkung der Beförderungskosten für Stammholz von 20 %. Die Waldbesitzer sprachen sich aber entschieden gegen eine entsprechende Herabsetzung der Schnittholzfrachten aus. Sie wollten zwecks Erzielung angemessener Holzerlöse beim Verkauf nicht allein auf die örtlichen Sägewerke angewiesen sein, sondern erstrebten zugleich einen umfangreichen Stammholzabsatz in den Konsumzentren. Während der

²⁰⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, a.a.O., S. 30.

²¹⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, S. 51.

Holzhandelsausschuß des Reichsforstwirtschaftsrats eine Spanne von 20 % für angemessen erachtete, forderten bayerische Waldbesitzer die Vergrößerung der Spanne auf 40 %. Die Sägeindustrie in den Verbrauchsgebieten plädierte für eine Spanne von mindestens 30 %. Die waldnahen Sägewerke hätten gern die Rückkehr zur Gleichartifizierung gesehen. Sie verlangten aber, daß zum mindesten an der geltenden Spanne festgehalten wurde.

Berichter der Ständigen Tarifkommission war die RBD Karlsruhe. Ihr Vertreter empfahl die Aufhebung des AT 1 B 1 und die Einstufung von Schnittholz in die Tarifklasse E. Dies bedeutete eine Ermäßigung der Schnittholzfrachten um 8,8 %. Für Rundholz genügte eine nur 9 %ige Frachtsenkung nicht. Er schlug daher die Versetzung von Stammholz aus Klasse E nach Klasse F vor. Diese Abtarifizierung erbrachte für Stammholz 200 km eine Frachtermäßigung von 19,6 %. Auf diese Weise erhöhte sich das Spannungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km von rd. 9 % auf rd. 20 %. Die Festsetzung der Spanne auf 20 % trug nach Meinung des Berichters der außergewöhnlichen Notlage der Waldbesitzer Rechnung und entsprach zugleich den berechtigten Belangen der Sägemühlen im Wald einerseits und der in den Verbrauchszentren gelegenen Sägewerken andererseits²²⁾. Nach eingehenden Verhandlungen wurde vom Verkehrsausschuß einstimmig, von der Tarifkommission mit 8 gegen 2 Stimmen beschlossen, dem Rundholz die Sätze der Klasse F, dem Schnittholz die Sätze der Klasse E einzuräumen²³⁾. Die Reichsbahn entsprach alsbald den Anträgen der Ständigen Tarifkommission.

Von einer neutralen Einstellung der deutschen Eisenbahn gegenüber dem Standort der Sägeindustrie war niemals die Rede. Auch in den letzten Vorkriegsjahren begünstigte die Eisenbahngütertarifpolitik die waldnahen Sägewerke. Die Beförderung von Stammholz stellte sich Ende 1933 bei 400 km um 20,3 % billiger als diejenige von Schnittholz. Da jedoch zur Erzeugung eines Kubikmeters Schnittholz etwa 1,5 cbm Rundholz erforderlich sind, und 100 kg Stammholz 60 kg Schnittholz entsprechen, war ein im Ruhrgebiet ansässiges Sägewerk trotz der Wertstaffel gegenüber seinem Konkurrenten im nördlichen Schwarzwald um 33 % im Nachteil.

Die relativ geringe Klassenstaffelung einerseits und das große Ausmaß des Gewichtsverlusts andererseits bewirkten, daß die deutsche Sägeindustrie, soweit sie nicht Bauholz herstellte, nach dem Rohstoff orientiert blieb. Die Sicherstellung der Streuung der Sägewerke in Waldnähe ist ein dringendes Anliegen der Raumordnung. Die Sägeindustrie in den großen Konsumzentren widmet sich nach wie vor vorzugsweise der Herstellung von Bauholz. Die Neuordnung der Holztarife kam ihr ebenso zugute wie den Waldbesitzern. Trotzdem führte die 1933 erfolgte Einstufung von Schnittholz in den Regeltarif und die Versetzung von Rundholz aus der Klasse E in die Klasse F zu keiner Verschiebung des Kräfteverhältnisses innerhalb der Sägeindustrie. Ihr Schwerpunkt lag nach wie vor in den Waldgebieten. Die verstärkte Differenzierung der Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz war, wie Faist mit Recht hervorhebt, nicht in der Lage, die Standortbedingungen der waldnahen Sägewerke zu beeinträchtigen²⁴⁾.

Der seit dem 1. 1. 1950 erfolgte Abbau der Wertstaffel wurde von den wald-rohstoff-orientierten Sägewerken begrüßt. Die Herausnahme von Schnittholz aus dem Regeltarif

²²⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, S. 30.

²³⁾ ebenda S. 61.

²⁴⁾ Faist, L., Die Standortbildung . . . , a.a.O., 171/72 und S. 185 ff.

Anfang 1951 bedeutete eine Benachteiligung der absatzbetonten Sägeindustrie. Der allgemeine Ausnahmetarif 1 B 1 für Schnittholz verdankt dem Wettbewerb des Straßenfernverkehrs seine Entstehung. Hiervon zeugt seine unregelmäßige Frachtenbildung. Vom 5. 9. 1952 bis 31. 1. 1958 gewährte er gegenüber der Tarifklasse E Frachtvergünstigungen von bis zu 16%. Die Ermäßigungen begannen bei 100 km. Sie betragen bei 120 km bereits 12%. Die Höchstermäßigung von 16% galt für Entfernungen von 220–300 km. Dann gingen die Frachtvergünstigungen wieder zurück. Bei 400 km betrug die Ermäßigung noch 13%. Ab 800 km gewährte der AT 1 B 1 Ermäßigungen von 9%.

Nachstehende Übersicht unterrichtet über:

Die Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz sowie ihr Spannungsverhältnis bei 400 km in den Jahren 1937 und 1957

| | 1937 | | 1957 | |
|-------------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| | Schnittholz | Stammholz | Schnittholz | Stammholz |
| Frachtsätze | 182 Pf | 145 Pf | 331 Pf | 312 Pf |
| Spannung | 20,3% | | 5,7% | |

1957 war die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz noch geringer als im Jahre 1924. Damals betrug sie, wie bereits dargelegt, bei 400 km 8,5%.

Schnittholz ist seit dem letzten Kriege zu einem sehr begehrten Kraftwagengut geworden. Seine Überführung in die Tarifklasse F würde, wie Präsident Hagner am 7. 7. 1950 in einem Vortrag auf der Mitgliederversammlung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Universität Münster ausführte, bedeuten, daß das bearbeitete Gut sich in derselben Tarifklasse befindet wie der Rohstoff, nämlich das Stammholz²⁵⁾. Hagner hält offenbar die Gleichtarifierung von Schnittholz und Stammholz, die 1952 auf bestimmten dem Kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu Wirklichkeit geworden war, für eine Verletzung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips. Tatsächlich sind aber vom Standpunkt der räumlichen Ordnung der Sägeindustrie gegen eine solche Maßnahme grundsätzlich keine Einwände zu erheben. Der Verfasser gibt bei dieser Gelegenheit freimütig zu, daß auch er in der Vergangenheit zu Unrecht den Standpunkt vertrat, daß ein hoher Spannungsunterschied zwischen den Tarifklassen für Schnittholz und Stammholz im Sinn einer Dezentralisierung der Holzverarbeitenden Industrie wirkt²⁶⁾. Dem gleichen Irrtum unterlag Tiçac 1939 in seiner bereits zitierten Hamburger Dissertation²⁷⁾.

Die mit einem grundlegenden Tarifumbau verbundene Tarifierhöhung vom 1. 2. 1958 brachte eine Vergrößerung der Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz. Sie ist eine Folge des Abbaues der Frachtvergünstigungen des AT 1 B 1. Die Höchstermäßigungen dieses Ausnahmetarifs betragen nur noch 12%. Sehr instruktiv ist nachstehende Übersicht:

²⁵⁾ Hagner, Die Eisenbahngütertarif-Reform und ihre Auswirkungen, München 1951, S. 21.

²⁶⁾ Schulz-Kiesow, P., Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung, Berlin 1940, S. 160.

²⁷⁾ Tiçac, E., Die Staffeln . . . , a.a.O., S. 72.

Die unterschiedliche Verteuerung der Frachtsätze der Tarifklassen E und F sowie des AT 1 B 1

| | I. 200 km | | II. 400 km | |
|----------|-----------|------|------------|------|
| | 15 t | 20 t | 15 t | 20 t |
| Klasse E | 8,8% | 3,3% | 9,4% | 4,2% |
| Klasse F | 9,6% | 4,5% | 11,5% | 6,1% |
| AT 1 B 1 | 14,2% | 8,8% | 13,6% | 8,2% |

Es wurden somit am 1. 2. 1958 die Schnittholzfrachten stärker als die Frachtsätze für Stammholz angehoben. Nur so erklärt sich die folgende Übersicht:

Die Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz sowie ihr Spannungsverhältnis bei 400 km seit dem 1. 2. 1958

| | I. 15-t-Sendungen | | II. 20-t-Sendungen | |
|-------------|-------------------|-----------|--------------------|-----------|
| | Schnittholz | Stammholz | Schnittholz | Stammholz |
| Frachtsätze | 376 Pf | 348 Pf | 358 Pf | 331 Pf |
| Spannung | 7,4% | | 7,5% | |

(Wird fortgesetzt)

Zur Frage der Abmessungen, der Achslasten und der Gesamtgewichte von Lastkraftwagen

VON DIPL.-KFM. H. D. BÖGEL, KÖLN

Die Frage der Abmessungen, der Achslasten und der Gesamtgewichte von Nutzkraftwagen hat in den letzten Jahren immer wieder zu bedeutenden verkehrspolitischen Diskussionen und teilweise scharfen Auseinandersetzungen geführt. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß sie häufig weit über das Maß hinausgingen, das der Bedeutung dieser Frage innerhalb des verkehrspolitischen Gesamtgeschehens zukommt. Andererseits soll keineswegs verkannt werden, daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt, sondern auch um eine Frage von großer privatwirtschaftlicher und im weiteren Sinne auch von volkswirtschaftlicher Tragweite. Anlaß zu dieser verkehrspolitischen Diskussion war und ist die „Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — STVZO — und der Straßenverkehrs-Ordnung — STVO — (Abmessungen und Gewichte) vom 21. 3. 1956“¹⁾. Im Vordergrund stehen dabei die Änderungen des § 32 STVZO (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen) und des § 34 Abs. 3 STVZO (Achslast und Gesamtgewicht).

I.

Daß eine gesetzliche Beschränkung der Maße und Gewichte für Motorfahrzeuge grundsätzlich unerlässlich ist, kann als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Entsprechende Vorschriften finden sich schon in der Verkehrsordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 2. 1910, ja praktisch schon viel früher in der „Verordnung über den Verkehr auf Kunststraßen vom 17. 3. 1839“, die später auf Kraftfahrzeuge ausgedehnt wurde.

Ausgangspunkt der Regelung war ursprünglich die Erwägung, daß für die Beanspruchung der Straße Gewicht, Geschwindigkeit und Art der Bereifung maßgeblich seien. Daher war früher und ist zum Teil auch heute noch die Bemessung des Gesamtgewichtes der Fahrzeuge sowohl auf die Geschwindigkeit als auch auf die Art der Bereifung abgestellt.

Weiterhin bedachte man, daß die Abmessung der Fahrzeuge und das Fahrzeuggewicht in einer Beziehung zu der Sicherheit des Verkehrsgeschehens auf den Straßen stehen. — Diese beiden Gesichtspunkte haben bis heute ihre Bedeutung für die Begründung staatlicher Regulierung bewahrt: 1. die Schonung der Straßen und 2. die Verkehrssicherheit. Die gesetzlichen Bestimmungen sind wiederholt im Verlauf der letzten Jahrzehnte geändert worden. Man hat sie zum Teil der technischen Entwicklung im Kraftfahrzeugbau und zum Teil der Verbesserung des Straßenbaues angepaßt. Es würde zu weit führen, die in dieser Zeit gültig gewesenen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte von Nutzkraftfahrzeugen einer näheren Betrachtung zu

¹⁾ Veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Teil I 1956, S. 127 ff.

unterziehen. Ein historischer Rückblick zeigt aber, daß eine Änderung dieser technischen Daten keineswegs außergewöhnlich ist.

II.

Der Grund, daß die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung (im folgenden kurz Verordnung über Abmessungen und Gewichte genannt) so viele Befürworter und Gegner, so viele Argumente und Gegenargumente hervorgebracht hat, ja, daß sie in die Reihe der großen verkehrspolitischen Auseinandersetzungen der Nachkriegszeit aufrücken konnte, ist auch nicht in der Gesetzesänderung an sich zu sehen, sondern ausschließlich in dem Ausmaß der Änderung der Abmessungen und Gewichte.

Und gerade dieser Tatbestand, der besonders hervorgehoben werden muß, ist es, der die Frage der Abmessungen und Gewichte so kompliziert, ja im wahrsten Sinne problematisch macht.

Hinzu kommt, daß hierbei fahrzeugkonstruktive, straßenbautechnische, straßenverkehrs-technische und verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte aufeinandertreffen, die offenbar schwerlich auf einen Nenner zu bringen sind und z. T. noch keine endgültige Klärung gefunden haben.

III.

Kernpunkte der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte sind:

1. Herabsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Krafrädern von 1,25 m auf 1 m.
2. Festsetzung der größtmöglichen Höhe ab Ladefläche für Lastkraftwagen, Lastkraftwagenanhänger und Sattelkraftfahrzeuge mit offenen Laderäumen auf 2,98 m.
Bei Fahrzeugen mit einer Nutzlast von mehr als 3 Tonnen müssen Planspriegel und Plangestelle in der Mitte eine lichte Höhe von mindestens 2 m haben oder auf diese Höhe einstellbar sein.
3. Herabsetzung der höchstzulässigen Gesamtlänge über alles
 - a) bei Fahrzeugen mit 3 oder mehr Achsen von 12 m auf 10 m;
 - b) bei Sattelkraftfahrzeugen von 14 m auf 13 m;
 - c) bei Zügen von 20 m auf 14 m.
4. Hinter Kraftomnibussen darf nur ein für die Gepäckbeförderung bestimmter Anhänger mitgeführt werden. Für Kraftomnibusse, die im Linienverkehr, insbesondere im Berufsverkehr eingesetzt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde in dringenden Bedarfsfällen Ausnahmen bis zu einer Gesamtlänge von 18 m zulassen.
5. Herabsetzung der zulässigen Achslast bzw. des zulässigen Gesamtgewichtes
 - a) je Einzelachse von 10 t auf 8 t;
 - b) je Doppelachse von 16 t auf 12 t;
 - c) je Fahrzeug mit 2 Achsen von 16 t auf 12 t;
 - d) je Fahrzeug mit 3 Achsen oder mehr Achsen von 24 t auf 18 t;
 - e) je Sattelkraftfahrzeug von 35 t auf 24 t;
 - f) je Zug von 40 t auf 24 t.

6. Bei Sattelkraftfahrzeugen, Lastkraftwagen und Kraftomnibussen sowie bei Lastkraftwagen- und Kraftomnibuszügen muß eine Motorleistung von mindestens 6 PS/t des zulässigen Gesamtgewichtes vorhanden sein.
7. Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5,5 t sowie andere Kraftfahrzeuge und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 9 t müssen außer den Bremsen nach den bestehenden Vorschriften mit einer Motorbremse oder einer in der Bremswirkung gleichartigen Vorrichtung ausgerüstet sein.
8. Die vom Lastkraftwagen gezogene Anhängerlast darf das zulässige Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht überschreiten.

Im Vergleich zu den bisherigen Änderungen der technischen Daten der Lastkraftwagen läßt die obige Aufstellung erkennen, daß es sich bei der neuen Verordnung um eine nicht unerhebliche Beschränkung der technischen Leistungsfähigkeit des Lastkraftwagens und damit des gesamten Lastkraftwagenverkehrs handelt.

IV.

Der Verordnung liegen seitens der Bundesregierung verschiedene Überlegungen zugrunde.

Hauptmotiv für die Verordnung war das außerordentlich starke Anwachsen des Motorfahrzeugverkehrs in den vergangenen Jahren und damit die zunehmende Verkehrsbelastung der deutschen Straßen. Die Bundesregierung vertritt die Ansicht, daß die Anpassung des Straßennetzes an die Verkehrsentwicklung, vor allem aus finanziellen Gründen, auf längere Zeit nicht erreicht werden könne. Auch die aus dem Verkehrsgesetz fließenden Mittel genügen bei weitem nicht, um die Finanzierungslücke zu schließen. Im Rahmen der Durchführung der verkehrspolitischen Zielsetzung, „für unser Verkehrswesen nicht nur Ordnung (zu) schaffen, sondern ihm auch eine feste Grundlage für seine zukünftige Entfaltung (zu) gewährleisten“³⁾, muß auch das Straßenzugfinanzierungsgesetz, das jetzt im Referentenentwurf vorliegt, beurteilt werden. In diesem Zusammenhang gewinnt die Frage der Zweckbindung derjenigen Mittel, die als Sonderbelastung des Kraftverkehrs angesehen werden, erhöhte Bedeutung. Sie ist bis heute noch nicht befriedigend gelöst.

Wenn der Straßenbau aus finanziellen Gründen kurzfristig der Verkehrsentwicklung nicht angepaßt werden kann, bleibt natürlich nur die Möglichkeit, den umgekehrten Weg einzuschlagen, nämlich die Anpassung des Motorfahrzeugverkehrs an den Zustand des Straßennetzes vorzunehmen.

Es geht hierbei vor allem um die stetige Zunahme der schweren Lastkraftwagen, die nach Auffassung der Bundesregierung erhebliche Mehrkosten für den Ausbau des Straßennetzes und die Unterhaltung der Straßen verursachen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß der Bestand an schweren Lastkraftwagen im Vergleich mit dem gesamten Lkw.-Bestand eine bedeutend größere Zunahme erfahren hat (vgl. Tabelle 1).

³⁾ Protokoll der 38. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. 7. 1954.

Aus der Tabelle geht ferner hervor, daß die prozentuale Zunahme der Lastkraftwagen mit einer Nutzlast über 7 500 kg von 1951 bis 1954 zwar geringer geworden, in den Jahren 1955 und 1956 aber wieder erheblich angestiegen ist, nämlich um 30,3% bzw. um 57,8%.

Tabelle I:

Entwicklung des Lkw.-Bestandes im Bundesgebiet³⁾
(ohne West-Berlin und Saarland)

| Jahr | Lkw.-Best. über 7 500 kg | | Lkw.-Best. 6 000—7 500 kg | | Lkw.-Best. insgesamt | | Zunahme in % | |
|--------------------|--------------------------|------------|---------------------------|------------|----------------------|------------|---------------|------------|
| | Zu-nahme in % | 1951 = 100 | Zu-nahme in % | 1951 = 100 | Zu-nahme in % | 1951 = 100 | Zu-nahme in % | 1951 = 100 |
| 1951 | 2809 | 100 | 4828 | 100 | 414343 | | | 100 |
| 1952 | 3810 | 136 | 7129 | 148 | 492608 | 18,9 | 119 | |
| 1953 | 4643 | 165 | 11555 | 239 | 554546 | 12,6 | 134 | |
| 1954 | 5431 | 193 | 15176 | 314 | 572491 | 3,2 | 138 | |
| 1955 | 7075 | 252 | 17701 | 367 | 563887 | -1,5 | 136 | |
| 1956 | 11166 | 398 | 19578 | 406 | 575622 | 2,1 | 139 | |
| 1957 ⁴⁾ | 13388 | 477 | 21152 | 438 | 595393 | 3,4 | 144 | |
| 1958 ⁴⁾ | 14402 | 513 | 22140 | 459 | 602838 | 1,3 | 145 | |

Vergleicht man damit die entsprechende Entwicklung des Lkw.-Bestandes mit einer Nutzlast von 6 000 bis 7 500 kg, so läßt sich eine fortwährende Verringerung der prozentualen Zunahme pro Jahr feststellen.

Darüber hinaus ergibt sich die Tatsache, daß der prozentuale Anteil der Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von über 6 000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9% im Jahre 1951 auf 5,3% im Jahre 1956 gestiegen ist (vgl. Tabelle 2). Der Absicht der Schonung des deutschen Straßennetzes und im Zusammenhang damit der Ersparnis an Straßenbau- und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren Ausbau des Straßennetzes verstärkt betreiben zu können, entspricht die Herabsetzung der höchstzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabsetzung des Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges verbunden ist.

V.

Als zweites Motiv liegt der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen der Gedanke zugrunde, den Verkehrsfluß auf den Straßen „gleichmäßiger und einheitlicher“ zu gestalten. Der Verkehrsfluß ist in hohem Maße von der Größe und Geschwindigkeit der Fahrzeuge abhängig. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird bei gleicher Größe der Fahrzeuge und bei annähernd gleicher Geschwindigkeit erheblich erhöht (vgl. z. B. die Homogenität des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika).

Tabelle II:

Anteil des Lkw.-Bestandes mit einer Nutzlast über 6 000 kg
am gesamten Lkw.-Bestand³⁾

| Jahr | 6 000 – 7 500 kg | | über 7 500 kg | | über 6 000 kg | |
|--------------------|------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | in % | 1951 = 100 | in % | 1951 = 100 | in % | 1951 = 100 |
| 1951 | 1,2 | 100 | 0,7 | 100 | 1,9 | 100 |
| 1952 | 1,4 | 116 | 0,8 | 114 | 2,2 | 115 |
| 1953 | 2,1 | 175 | 0,8 | 114 | 3,1 | 163 |
| 1954 | 2,6 | 216 | 0,9 | 128 | 3,5 | 184 |
| 1955 | 3,1 | 258 | 1,3 | 185 | 4,4 | 231 |
| 1956 | 3,4 | 283 | 1,9 | 271 | 5,3 | 278 |
| 1957 ⁴⁾ | 3,5 | 291 | 2,2 | 314 | 5,7 | 300 |
| 1958 ⁴⁾ | 3,7 | 308 | 2,4 | 342 | 6,1 | 321 |

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß besonders die großen und schweren Lastwagen und Lastzüge den Verkehrsfluß hemmen und die Leistungsfähigkeit der Straßen erheblich vermindern.

Eng verbunden mit dem zweiten Motiv ist das der Hebung der Verkehrssicherheit. Durch die schweren Lastkraftwagen und Lastzüge kann eine Gefährdung des Verkehrs eintreten durch

- ihr geringeres Beschleunigungsvermögen gegenüber leichteren Fahrzeugen,
- die Erschwerung des Überholvorganges und
- die mangelhafte Kurvenläufigkeit gegenüber Fahrzeugen mit geringeren Abmessungen.

Die Bestrebungen, den Verkehrsfluß zu erhöhen und die Verkehrssicherheit auf den deutschen Straßen zu heben, kommen zum Ausdruck in den Bestimmungen über die Herabsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Krafrädern, über das Verbot des Anhängers bei Kraftomnibussen, über die Verminderung der höchstzulässigen Gesamtlänge bei Lastkraftwagen und Lastzügen sowie in den Vorschriften über Motorleistung und Bremsen. Ebenfalls gehört hierher die Bestimmung, daß das Gesamtgewicht des Anhängers das Gesamtgewicht des ziehenden Fahrzeuges nicht überschreiten darf.

VI.

Neben diese drei Motive der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen, die unter dem Gesichtspunkt der zunehmenden Verkehrsbelastung der deutschen Straßen zu sehen sind, treten noch zwei andere Begründungen.

³⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und in West-Berlin.

⁴⁾ Die Angaben für die Jahre 1957 und 1958 sind nur der Vollständigkeit halber angefügt worden. Ihnen ist im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung keine größere Bedeutung beizumessen, da sich für diese Zeit – trotz der Auslaufristen – schon die ersten Wirkungen der Bestimmungen der Verordnung vom 21. 3. 1956 zeigen.

Die in der Verordnung neu festgelegten Höhenmaße der Lastkraftwagen entsprechen den Werten nach Anlage E zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung „Begrenzung I für Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis“. Die Aufnahme dieser Werte ist aus militärischen Gründen mit Rücksicht auf die notwendige Verladefähigkeit der Fahrzeuge erforderlich geworden⁵⁾.

Die neu festgesetzten Höhenmaße sind darüber hinaus nach Auffassung der Bundesregierung geeignet, die Durchführung des sog. Huckepackverkehrs zu fördern.

Weiterhin: Die Festsetzung der höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichte nach der neuen Verordnung läßt einen Lastzug mit einem Gesamtgewicht von 24 t und einer Nutzlast von 15 t zu. Die Bundesregierung führte dazu in ihrer Begründung aus, daß dadurch der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher. Die Unternehmer, die Straßengüterverkehr betreiben, werden daher künftig bemüht sein, vorwiegend höher tarifierte Güter zu transportieren⁶⁾.

Zusammenfassend können als Begründung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung folgende Gesichtspunkte angesehen werden:

Schonung der Straßen im Zusammenhang mit der nicht ausreichenden Straßenaufinanzierung, Erhöhung des Verkehrsflusses, Hebung der Verkehrssicherheit, militärische sowie wettbewerbspolitische Gesichtspunkte, die eine Verschiebung der Verkehrsteilung hinsichtlich der Beförderung von Massengütern im Fernverkehr zur Folge haben können.

VII.

Bei der vorliegenden Betrachtung kommt es weniger auf eine vollständige Darstellung des gesamten Problemkreises an, sondern vielmehr auf eine Stellungnahme zu den wichtigsten Fragen, die sich in Verbindung mit der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte herauskristallisiert haben.

Daher sollen im Vordergrund der vorliegenden Untersuchung die Fragen der höchstzulässigen Achslast im Hinblick auf die Beanspruchung der Straßen sowie der höchstzulässigen Längenmaße im Hinblick auf die Steigerung des Verkehrsflusses bzw. auf die Hebung der Verkehrssicherheit stehen.

Beide Fragenkomplexe fordern eine Betrachtung unter verschiedenen Gesichtspunkten (nämlich fahrzeugkonstruktiven, straßenbautechnischen, wirtschaftlichen und nicht zuletzt verkehrspolitischen).

VIII

Da die Verordnung ganz auf den gegenwärtigen Zustand des Straßennetzes abgestellt ist, muß man sich einmal die grundsätzliche Frage vorlegen, welche obere Grenze der Achslast im Hinblick auf die heutige Beschaffenheit der Straßen in der Bundesrepublik

⁵⁾ Begründung zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung – StVZO – und der Straßenverkehrs-Ordnung – StVO –, Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

⁶⁾ Begründung der Stellungnahme der Bundesregierung zur Bundestags-Drucksache Nr. 611, Anlage 1 der Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

eigentlich zu empfehlen ist. Man wird dann leicht zu der Feststellung kommen, daß es bei der unterschiedlichen Bauart der Fahrzeuge sowie bei dem differenzierten deutschen Straßennetz hinsichtlich des Unterbaues, der Stärke und der Art der Decken wohl unmöglich sein dürfte, eine generelle Belastungsfähigkeit der Straßen anzugeben. Streng genommen müßte für jeden Straßenzug eine bestimmte höchstzulässige Achslast festgesetzt werden.

Eine eindeutige Beantwortung der Frage nach der oberen Grenze der Achslast im Hinblick auf die gegenwärtige Beschaffenheit des deutschen Straßennetzes kann daher nicht gegeben werden.

Um überhaupt eine Antwort auf diese Frage zu finden, muß man sich denjenigen Faktoren zuwenden, die die Beanspruchung der Straße ausmachen, und sie in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit betrachten. Als wichtigste Faktoren sind hier zu nennen:

1. Achslast,
2. Fahrgeschwindigkeit,
3. Federung und Bereifung,
4. Art und Zustand der Fahrbahn.

Bei der dynamischen Belastung der Straßendecke können zwar die äußeren Kräfte, die auf die Straßendecke einwirken, weitgehend berechnet werden. Die Schwierigkeit beginnt mit der Berechnung des Straßenkörpers. „Straßenbau ist immer noch eine Technik, die auf Erfahrung beruht; die Konstruktion der Straße ist noch nicht Berechnungsverfahren zugänglich, wie sie bei anderen Ingenieurbauten angewendet werden“⁷⁾.

Man kann zwar generell die Feststellung treffen, daß die Straßenabnutzung grundsätzlich um so größer ist, je schwerer das Gewicht der Fahrzeuge ist. Damit ist jedoch noch keine Antwort auf die Frage gegeben, ob — und wenn ja — welche Unterschiede sich in der Belastung der Straße durch eine 8-t-Achslast und eine 10-t-Achslast ergeben. Und gerade um diese Frage hat sich in den letzten Jahren eine Diskussion entwickelt, die insgesamt gesehen als unfruchtbar bezeichnet werden muß, wenn sie auch vielleicht einige Erkenntnisse gebracht hat, die aber als Grundlage für die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen nicht als ausreichend angesehen werden können, wie noch zu zeigen sein wird.

Durch eine Fülle wissenschaftlicher Gutachten und Stellungnahmen in den vergangenen Jahren hat sich herausgestellt, daß die Wirkung der unterschiedlichen Straßenbelastung durch Fahrzeuge mit einer 8-t- bzw. einer 10-t-Achslast keineswegs allgemein festgestellt werden kann. Es wurde bereits hervorgehoben, daß Art und Zustand der Straßen (Tragfähigkeit des Untergrundes, Dicke und Ausführung der Trag- und Deckschicht, Entwässerung, Befestigung der Fahrbahnträger u. a.), Geschwindigkeit und Konstruktion des Fahrzeuges für die Beantwortung dieser Frage von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Im Vordergrund der Auseinandersetzungen auf wissenschaftlicher Ebene stehen die als bekannt vorauszusetzenden sog. Straßentests, die auch zum Teil in der Begründung zu der Verordnung Erwähnung finden.

Es sind dies zunächst der im Jahre 1951 vom Highway Research Board in den Vereinigten Staaten von Amerika durchgeführte „Maryland Road Test“ und der „Washo-

⁷⁾ Neumann, E., Die Straßenbeanspruchung durch Achslasten von 8 und 10 Tonnen, Frankfurt/Main 1958, S. 7.

Test“. Es kann in diesem Rahmen darauf verzichtet werden, eine ausführliche Beschreibung dieser beiden Straßenversuche zu geben.

Grundsätzlich bleiben die Ergebnisse auf die für den Versuch ausgewählten Straßenstrecken beschränkt. Sie bestätigen die bereits geäußerte Auffassung, daß die Beanspruchung der Straßen weitgehend von der Art und Beschaffenheit der Straße im Hinblick auf schließlich des Untergrundes abhängt und daß eindeutige Folgerungen im Hinblick auf die neue Verordnung, die eine generelle Regelung beabsichtigt, kaum zu ziehen sind.

IX.

Mit den beiden amerikanischen Straßentests sind in der Öffentlichkeit immer wieder die sog. „Lahrer Straßenbauversuche“ in Verbindung gebracht worden, obwohl die amerikanischen und deutschen Versuche unterschiedliche Zielsetzungen haben. Aus den Mitteln des Bundeshaushaltes wurde 1952/53 bei Lahr (Baden) eine Versuchsstrecke hergestellt, um die Stabilität der verschiedenen Unterbauarten feststellen zu können.

Nachdem die Versuche keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der einzelnen Bauweisen gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gesperrt und einer Verkehrsbelastung durch 24-t-Lastzüge und 32-t-Lastzüge unterworfen, und zwar in der Weise, daß auf der einen Fahrbahn nur 32-t-Lastzüge und auf der anderen Fahrbahn nur 24-t-Lastzüge zum Einsatz kamen, und zwar unter gleicher Gesamtbelastung für beide Fahrbahnen.

Aufgrund der bisherigen Versuche sind nur geringfügige Veränderungen an der Fahrbahnoberfläche festzustellen, tiefgreifende Schäden, die auf eine unterschiedliche Stabilität der Unterbauarten schließen lassen, sind nicht eingetreten.

Man kann daher die Lahrer Straßenbauversuche nicht ohne weiteres mit der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in Verbindung bringen. Sie können weder für noch gegen die Verordnung angeführt werden.

Alle Versuche zeitigen weder im Hinblick auf die Straßenbelastung durch 8-t- und 10-t-Achslasten brauchbare Ergebnisse, noch ist ein Vergleich der Versuchsstrecken mit der augenblicklichen und für einen längeren Zeitraum kaum wesentlich zu verbessernden Beschaffenheit des deutschen Straßennetzes zulässig.

Über die Lahrer Straßenbauversuche hinaus sind in der Bundesrepublik in den letzten Jahren eine Reihe weiterer örtlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schweren Lastkraftwagenverkehr bekannt geworden, die teils gegen, teils für die Verordnung der Bundesregierung zu sprechen scheinen. Diese Beispiele lassen aber in keinem Fall eine Verallgemeinerung zu, da die Voraussetzungen, unter denen die Versuche liefen, unterschiedlicher Natur sind.

X.

Welche Folgerungen sind nun aus den obigen Darlegungen zu ziehen? Wenn man der Feststellung zustimmt, daß eine eindeutige Beantwortung der Frage, welche Unterschiede in der Belastung der Straßen durch eine 8-t-Achslast und eine 10-t-Achslast bestehen, nach den bisherigen Versuchen und wissenschaftlichen Erkenntnissen

nicht möglich ist, so sollte man sie aus der Diskussion um die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen gänzlich herauslassen. Man darf sie dann weder als Argumentation für noch gegen die Verordnung der Bundesregierung verwenden. Auch sollte man von den Bemühungen ablassen, „exakte“ Berechnungen darüber anzustellen, welche Mehraufwendungen für den Ausbau bzw. für die Unterhaltung von Straßen, die eine 10-t-Achslast zulassen, notwendig sind.

Es wäre zu überlegen, ob man für die Zukunft dieses Problem nicht dadurch einer Lösung näher bringen kann, indem man auf eine straßenschonende Bauweise der Lastkraftwagen, insbesondere der Lastkraftwagenanhänger hinwirkt. Hinzu kommt, daß der technische Stand des Straßenbaues aufgrund der Erfahrungen und Erkenntnisse in den letzten Jahrzehnten eine höhere Festigkeit der Straßen gewährleisten dürfte, ohne daß eine erhebliche Mehrbelastung durch Kosten eintreten würde. Man muß leider befürchten, daß die Verordnung, wenn man sie schon mit dem schlechten Zustand der Straßen begründet, hinsichtlich der Herabsetzung der Achslast eine Maßnahme darstellt, die *jetzt* kaum noch eine durchschlagende Wirkung zeitigen dürfte. Sie ist darüber hinaus auch insofern kritisch zu betrachten, als erst im Jahre 1951 durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 25. 11. 1951 die höchstzulässige Achslast von 9 t auf 10 t erhöht wurde.

Die Frage des Gesamtgewichtes eines Lastkraftwagens bzw. eines Lastzuges ist eher als technische Konsequenz im Hinblick auf die allgemeinen Grundsätze des Lastkraftwagenbaues anzusehen als unter dem Gesichtspunkt der Schonung des Straßennetzes. Bei einer höchstzulässigen Achslast von 8 t ergibt sich nach der typischen Bauart ein Lastwagen von 12 t Gesamtgewicht und ein Lastzug von 24 t Gesamtgewicht, wobei zugrundegelegt wird, daß sich das Gesamtgewicht des Motorwagens auf die Vorderachse und auf die Hinterachse wie 1 : 2 verteilt und daß das Gesamtgewicht des Anhängers nicht höher sein soll als das des Motorwagens. Deshalb ist die Frage des Gesamtgewichtes in diesem Zusammenhang ohne größere Bedeutung. Sie kann allerdings unter dem Gesichtspunkt der Hebung der Verkehrssicherheit von Interesse sein.

XI.

Die Steigerung des Verkehrsflusses und die Hebung der Verkehrssicherheit sind die beiden anderen Motive, durch die die Verordnung begründet wird.

Über die Maßnahme, die Gesamtbreite von Anhängern hinter Kraftträdern von 1,25 m auf 1 m herabzusetzen, erübrigt sich jede Diskussion. Wenn sie auch in ihrer Auswirkung nur einen kleinen Beitrag zur Verkehrssicherheit bedeutet, so ist doch festzustellen, daß ein größerer Anhänger hinter Kraftträdern, insbesondere beim Überholvorgang und für den Gegenverkehr, stets ein Gefahrenmoment in sich trägt.

Das Verbot des Anhängers hinter Kraftomnibussen muß im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit ebenfalls als berechtigt angesehen werden. Gerade der Einsatz des Anhängers im Linienverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften gibt immer wieder Anlaß zu Störungen des Verkehrsflusses. Man sollte daher mit der in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmeregelung sehr sparsam verfahren, obwohl nicht zu leugnen ist, daß diese Maßnahme in manchen Fällen eine Belastung insbesondere der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe darstellen wird, und dies trotz der bestehenden Möglichkeit, das Verbot des Anhängers durch andere Omnibusbauweisen (Doppelstock- und Gelenk-

busse), wenn auch nicht von der Kostenseite, so doch von der verkehrlichen Seite her, auszugleichen.

Eine Steigerung des Verkehrsflusses und gleichzeitig eine Erhöhung der Verkehrssicherheit werden durch die Vorschrift einer bestimmten Motorleistung und einer Motorbremse bewirkt. Gegen die Verbesserung des Beschleunigungs- und Verzögerungsvermögens lassen sich wohl kaum stichhaltige Argumente anführen. Wenn auch theoretisch betrachtet durch die Erhöhung der Motorleistung nur eine geringe Steigerung der Geschwindigkeit erzielt wird, so vermögen diese Maßnahmen in der konkreten Verkehrssituation unter Umständen erheblich zur Sicherheit im Verkehr beizutragen. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie groß die tatsächlichen Auswirkungen sind, die durch die Verordnung hinsichtlich der Steigerung des Verkehrsflusses erzielt werden sollen. Die Homogenität des Verkehrs in der Bundesrepublik dürfte durch diese Maßnahme – so wünschenswert es wäre – nicht wesentlich vergrößert werden; dazu ist die Differenzierung des Verkehrs (vor allem durch Kleinwagen, Mopeds und Kraftträder) zu groß.

Im Vordergrund unserer Betrachtungen sollen aber hier die höchstzulässigen Gesamtlängen von Lastkraftwagen und Lastzügen stehen.

XII.

Es ist keine Frage, daß die Länge eines Fahrzeuges bei der wachsenden Dichte des Verkehrs entscheidende Bedeutung für den Verkehrsfluß und die Sicherheit auf den Straßen erlangt hat. Das gilt natürlich ganz besonders für den Lastkraftwagenbetrieb mit Anhängern. Man darf jedoch nicht so weit gehen, die verkehrspolitische Steuerung des Straßenverkehrs ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu sehen, obwohl die Frage der Verkehrssicherheit immer oberstes Anliegen aller für die Gestaltung des Verkehrs Verantwortlichen bleiben sollte. Die verschiedenen Mittel zur Erreichung eines Zieles aber müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.

Wenden wir uns zunächst dem Tatbestand zu, daß die Länge des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges für die Durchführung des Überholvorganges von Bedeutung ist. Nach Bode⁸⁾ betragen, wenn ein Personenkraftwagen mit 90 km/h einen mit 60 km/h fahrenden Lastkraftwagen überholt, die Überholwege bei einem Sicherheitsabstand des Personenkraftwagens vor dem Überholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiedereinbiegen nach dem Überholen von 40 m bei

| | | |
|------|----------|-------|
| 20 m | Zuglänge | 252 m |
| 18 m | " | 246 m |
| 14 m | " | 234 m |

und die Überholdauer bei

| | | |
|------|----------|--------|
| 20 m | Zuglänge | 10,1 s |
| 18 m | " | 9,8 s |
| 14 m | " | 9,4 s |

Selbst wenn die Überholwege als beträchtlich länger angenommen werden, bleiben die durch die Zuglänge bedingten Unterschiede unverändert.

⁸⁾ Bode, O., Gutachtliche Stellungnahme zu der Frage über Achslasten, Gesamtgewichte und Gesamtlängen von Kraftfahrzeugen und Zügen, Anlage 5 der Bundesrats-Drucksache 47/56 vom 9. 2. 1956.

Das Beispiel zeigt, daß bei Betrachtung der Zahlenwerte kein gravierender Unterschied hinsichtlich des Überholweges und der Überholdauer bei den verschiedenen Lastzuglängen besteht.

Einer Verkürzung des Lastzuges um 10% steht eine Verminderung des Überholweges um 2,4% gegenüber, einer Verkürzung um 30% eine Verminderung des Überholweges um 7,1%.

Die Länge des Lastzuges wirkt sich zweitens auf die Kurvenläufigkeit aus. Beim Einbiegen und Kurvenfahren verschieben sich die Bahnen von Kraftfahrzeug und Anhänger, so daß die Spur breiter wird.

Nach Bode⁹⁾ beträgt die Spurweite eines Zuges beim Fahren eines Vollkreises von 12 m Halbmesser der Außenräder bei

| | |
|----------------------|-------|
| 20 m Zuglänge etwa | 5,8 m |
| 18 m " " | 5,7 m |
| 14 m " " | 4,9 m |

Bei dem Einbiegen und Kurvenfahren sind die Unterschiede noch geringer. Auch bei diesem Zahlenbeispiel ist also festzustellen, daß die Kurvenläufigkeit durch die Unterschiede der Zuglängen nur in geringem Maße beeinflußt wird.

Was besagen nun solche Zahlenbeispiele? Vermögen sie die Maßnahme der Herabsetzung der Längenmaße zur Hebung der Verkehrssicherheit ad absurdum zu führen? Es findet sich in der Auseinandersetzung um die Verordnung vom 21. 3. 1956 eine Vielzahl solcher auf exakten Zahlenbeispielen beruhende Gegenargumente.

Eine solche Betrachtungsweise dürfte aber der konkreten Situation im Ablauf des Verkehrsgeschehens nicht gerecht werden. Denn das Verhalten des Verkehrsteilnehmers richtet sich in der Praxis kaum nach mathematischen Gesetzmäßigkeiten. Die konkrete Verkehrssituation (Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand, Sichtweite, Witterungseinflüsse, Steigungen, Gefälle, Kurven u. a. mehr), der psychische Zustand des Verkehrsteilnehmers, seine Reaktionsfähigkeit und sein psychologisches Einfühlungsvermögen bleiben bei diesen Zahlenbeispielen völlig außer acht.

Für jedes Argument lassen sich schließlich Gegenargumente finden. Es kommt zudem immer auf den Standpunkt des Betrachters an. Es taucht hier letztlich die Frage nach dem Sinn und der Aufgabe verkehrspolitischer Maßnahmen auf, auf die im letzten Abschnitt noch näher eingegangen werden soll.

Die Auseinandersetzungen über die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gezeigt, wie unsicher die Begründung einer verkehrspolitischen Maßnahme sein kann, wenn man die Vielzahl der Gesichtspunkte und die Fülle der Argumente und Gegenargumente einmal zusammenträgt bzw. gegenüberstellt.

XIII.

Inwieweit bei der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen der Gedanke zugrunde lag, die Wirtschaftlichkeit des Straßengüterverkehrs einzuschränken, soll hier nicht näher untersucht werden. Eine gewisse Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit ist jedenfalls nicht zu leugnen, ganz gleich, ob sie beabsichtigt war oder nicht, oder ob dem Straßengüterverkehr andere Ausgleichsmöglichkeiten — sei

⁹⁾ Bode, a.a.O.

es auf dem technischen oder auf dem wirtschaftlichen Sektor — zur Verfügung stehen oder nicht.

Ebenso ist es nicht zu leugnen, daß sich die Änderung der Abmessungen und Gewichte auf die deutsche Kraftfahrzeugindustrie, insbesondere auf den Export von Kraftfahrzeugen, auswirken könnte¹⁰⁾, sofern die Produktionsumstellung für den deutschen Markt Auswirkungen auf die Erzeugungsstruktur der Kraftfahrzeugindustrie haben können. der Folge, daß schwere Lastzüge für den Export nicht mehr hergestellt werden können. Wie groß hier sowie beim gewerblichen Straßengüterverkehr die eintretenden privatwirtschaftlichen und darüber hinaus auch volkswirtschaftlichen Verluste sind, muß abgewartet werden, obwohl auch hierüber schon umfangreiche Berechnungen vorliegen.

Diese Tatbestände vermögen aber politischen Maßnahmen grundsätzlich noch nicht den Boden zu entziehen. Die sich ergebenden Vor- und Nachteile müssen gegeneinander abgewogen werden. Dabei ist selbstverständlich, daß öffentliche Interessen, zumal es hier um die Sicherheit im Verkehr geht, höher zu bewerten sind als privatwirtschaftliche Überlegungen.

Ausschlaggebend für die Durchsetzung der Maßnahmen muß letzten Endes der Tatbestand sein, inwieweit sie zu der verkehrspolitischen Zielsetzung beizutragen vermögen bzw. inwieweit ihre Einordnung in die verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewährleistet ist.

XIV.

Der Gedanke, den sich die Bundesregierung seit Jahren zu eigen gemacht hat, nämlich den Motorfahrzeugverkehr, insbesondere den Lastkraftwagenverkehr, den deutschen Straßenverhältnissen anzupassen, findet sich eigentlich in konsequentester Durchsetzung in dem Vorschlag von Sill¹¹⁾.

Hier ist ein Plan entstanden, der in seiner Einfachheit (hinsichtlich der Gedankenführung) zunächst bestechend ist und uns der großen Problematik, die sich aus der Diskussion um die Abmessungen und Gewichte ergeben hat, zu entheben scheint. Jedenfalls ein Kompromißvorschlag, der bei den Auseinandersetzungen über die Verordnungsung seinesgleichen sucht.

Es geht bei diesem Vorschlag um die Aufgliederung des gesamten deutschen Straßennetzes in ein

- Netz der Fernstraßen, das auch für den schwersten Güterverkehr geeignet ist, in ein
- Netz der allgemeinen Verkehrsstraßen und in ein
- Netz der übrigen Straßen, auf dem der Verkehr weitgehenden Gewichtsbeschränkungen je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Straßen unterworfen ist.

Mit anderen Worten: Es würde ein ausgewähltes Netz von Fernstraßen für den schwer-

¹⁰⁾ Um eine Vorstellung über den Export an Kraftfahrzeugen zu geben, seien folgende Zahlen genannt: Im Jahre 1956 betrug die Lastkraftwagenproduktion im Bundesgebiet 159 488 Stück, davon 9 378 (= 5,9%) mit einer Nutzlast über 7 000 kg.

Im gleichen Jahr belief sich der Export von Lastkraftwagen aus der Neuproduktion des Bundesgebietes auf 69 576 Stück, davon 2 554 (= 3,7%) mit einer Nutzlast über 7 000 kg. Quelle: Verband der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1956/57, Frankfurt/Main 1957.

¹¹⁾ Sill, Stellungnahme zur beabsichtigten Neuregelung der Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Nutzkraftfahrzeuge für den Ausschuß (Nr. 30) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundesrats-Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

sten Güterfernverkehr entstehen, auf dem auch eine höchste Achslast von 10 t zugelassen werden könnte.

Für dieses Netz kämen in erster Linie die Bundesautobahnen, die wichtigsten Bundesstraßen und einzelne Landstraßen I. Ordnung in Frage. Um ein geschlossenes Netz von ausreichender Verkehrsbedeutung zu erhalten, müßten darüber hinaus auch einzelne Straßen mit augenblicklich noch zu geringer Tragfähigkeit einbezogen werden. Der Ausbau dieser Straßen müßte dann bevorzugt durchgeführt werden.

Die Verteilung über das allgemeine Straßennetz auf das flache Land und die Gemeindegebiete soll nach *Sill* entweder nach Abladen eines Teiles der Ladung mit verringerter Achslast (maximal 8 t) oder nach Umladen auf leichtere Fahrzeuge vor sich gehen.

Sill begründet seinen Vorschlag darüber hinaus mit folgenden günstigen Auswirkungen:

1. Diese Aufgliederung des Gesamtstraßennetzes würde nicht — wie die bisherige Klassifizierung — nach dem Gesichtspunkt der Baulast durch Bund, Länder, Kreise und Gemeinden vorgenommen werden, sondern nach der Verkehrsbedeutung und nach der Beschaffenheit und Tragfähigkeit der Straßen.
2. Die für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Mittel könnten planmäßig bevorzugt für die wichtigen Fernstraßen und Verkehrsstraßen eingesetzt werden, während die übrigen Straßen vor vorzeitiger Zerstörung infolge Überbeanspruchung bewahrt bleiben.
3. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden werden sich bemühen, verkehrswichtige Straßen so auszubauen, daß sie in das Fernstraßennetz für den schweren Güterverkehr eingestuft werden können.
4. Die Kraftverkehrswirtschaft wird das leichtere und in seiner Beweglichkeit weniger eingeeengte Fahrzeug mit maximal 8 t Achslast bevorzugen und den schwersten Lastzug mit einer 10-t-Triebachse nur noch dort einsetzen, wo es die Verkehrsaufgabe unbedingt geboten scheinen läßt.
5. Die vorhandenen schweren Fahrzeuge können auf dem Fernstraßennetz ohne große Einbuße ihrer Lademöglichkeit weiterhin wirtschaftlich eingesetzt und aufgebraucht werden.
6. Der Fahrzeugbau würde angeregt werden, das leichtere und freizügigere Fahrzeug bevorzugt zu entwickeln und mit geringerem Eigengewicht für eine möglichst hohe Nutzlast zu bauen.

Neben den bleibenden Vorteilen (vgl. 1, 4, 5, 6) kann der Vorschlag *Sill* für sich in Anspruch nehmen, der zur Zeit herrschenden Situation im Straßenverkehr wirksamer entgegenzutreten, als es die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen vermag.

Es lassen sich jedoch auch hiergegen einige kritische Argumente anführen, die die Konkretisierung des Vorschlages erschweren mögen.

Es soll hier nicht auf die technischen Einwendungen, die hinsichtlich des Straßennetzes vorgebracht werden können, eingegangen werden. Grundsätzlich würde durch die vorgeschlagene Klassifizierung der eigentliche Sinn des Kraftwagenverkehrs, nämlich der Flächenverkehr, weitgehend in Frage gestellt, wenn auch zugegeben werden muß, daß der Kraftverkehr inzwischen weit über diese Aufgabe hinausgewachsen ist.

Der seit Jahrzehnten bestehenden Tendenz innerhalb der Verkehrswirtschaft zum

Haus-Haus-Verkehr würde durch die Notwendigkeit eines nochmaligen Umladens vom schweren Lastkraftwagen auf ein leichteres Transportgefäß entgegen gewirkt. Darüber hinaus müßte eine Vielzahl von Umladestellen geschaffen werden.

Diese Einwände gehen aber dann am Kernpunkt der Sache vorbei, wenn man den Vorschlag *Sill* als Alternativlösung zu der Verordnung vom 21. 3. 1956 ansieht; und als solcher war er ja offensichtlich gedacht. Es ist daher mit Bedauern festzustellen, daß dieser Plan in der Öffentlichkeit kaum diskutiert worden ist. Erst recht vermag man der Argumentation der Bundesregierung nicht zu folgen, daß der Haus-Haus-Verkehr dadurch so gut wie unmöglich gemacht würde und eine solche Regelung praktisch nicht kontrollierbar sei.

Der Haus-Haus-Verkehr würde doch offensichtlich nur für Lastkraftwagen mit einer höheren Achslast als 8 t und mit einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit er das eigentliche Fernstraßennetz verlassen muß, entfallen; diese Einschränkung geschieht aber durch die Verordnung ohnehin. Überdies ist der Haus-Haus-Verkehr kein „Naturgesetz“ des Straßengüterverkehrs. Wo durch ihn social costs in einem wirtschafts- und sozialpolitisch unerwünschten Ausmaß entstehen (so z. B. beim Verkehr schwerer Lastzüge in den Städten), wird man auf ihn verzichten müssen.

Vielleicht sollte man sich doch noch einmal mit den Grundgedanken des *Sill*-Planes näher vertraut machen. Es ließen sich fraglos Verbesserungsmöglichkeiten finden, die diesen Vorschlag für eine praktische Durchführung zweckmäßig erscheinen ließen.

Jedenfalls wäre es wünschenswert, wenn dieser Plan bei der bevorstehenden Änderung der Verordnung nochmals einer näheren Prüfung unterzogen würde.

XV.

Es ist gleichsam ein dem Verkehr immanenter Tatbestand, daß er über die Grenzen der Länder hinausgeht. Internationale Absprachen und Vereinbarungen auf dem Sektor des Verkehrs sind daher nichts Außergewöhnliches, ja sie sind vielfach schon aus technischen Gründen unerläßlich.

In einem internationalen Abkommen aus dem Jahre 1926¹²⁾ war festgestellt worden, daß hinsichtlich der technischen Daten für Kraftfahrzeuge die jeweilige nationale Gesetzgebung Gültigkeit haben muß. Seit dieser Zeit ist aber der Ruf nach weitgehender Vereinheitlichung der Gesetzgebung der Länder auf diesem Gebiet nicht mehr verstummt. Seit Inkrafttreten des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gewinnen internationale Vereinbarungen für den Bereich dieses zu integrierenden Wirtschaftsraumes erhöhte Bedeutung.

Diese Tatsache ist auch bei der Bemessung der technischen Daten für Kraftfahrzeuge nicht zu umgehen. Im Jahre 1948 haben sich die Vereinten Nationen dieser wichtigen Frage angenommen. Am 19. September 1949 wurde das „Abkommen über den Straßenverkehr“ geschlossen, das von 70 Staaten unterzeichnet wurde.

Die BR Deutschland konnte bei der damaligen politischen Lage wenig zu diesen Vereinbarungen beitragen. Einige deutsche Vertreter waren zur Beratung der das Bundes-

¹²⁾ Internationales Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr sowie Internationales Abkommen über den Straßenverkehr, Paris 1926.

gebiet vertretenden amerikanischen Delegation zugelassen, ohne daß ihrer Stimme besonderes Gewicht beigelegt wurde.

Aus der Präambel dieses Abkommens geht hervor, daß die Vereinbarung der Bestimmungen in dem Bestreben erfolgt, „die Entwicklung und Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch Aufstellung einheitlicher Regeln zu fördern.“

Im Artikel 23 dieses Abkommens wird bestimmt, daß die Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtgewichte der zum Verkehr auf den Straßen eines Vertragsstaates zugelassenen Fahrzeuge von der Landesgesetzgebung festgelegt werden. Auf einzelnen Straßen, die von den Vertragsstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen, von einem Vertragsstaat allein bestimmt werden, gelten die im Anhang 7 festgelegten Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtgewichte.

In diesem Anhang sind folgende Höchstabmessungen und -gewichte (es seien hier nur die wichtigsten genannt) festgelegt worden mit der Einschränkung, daß kein Fahrzeug eine schwerere Ladung befördern darf als die von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewilligte Nutzlast.

| | |
|---|---------|
| 1. Höchstbreite | 2,50 m |
| 2. Höchsthöhe | 3,80 m |
| 3. Höchstlänge | |
| Lastfahrzeuge mit 2 Achsen | 10,00 m |
| Lastfahrzeuge mit 3 oder mehr Achsen | 11,00 m |
| Sattelkraftfahrzeuge | 14,00 m |
| Züge mit einem Anhänger | 18,00 m |
| 4. Zulässiges Gesamtgewicht auf der am stärksten belasteten Achse | 8 t |

Absatz 3 des Anhanges 7 beinhaltet:

„Die Vertragsstaaten können in regionalen Vereinbarungen höhere als die in der Liste angegebenen zulässigen Gesamtgewichte vorsehen. Es wird jedoch empfohlen, das zulässige Gesamtgewicht auf der am stärksten belasteten Achse 13 metrische Tonnen nicht übersteigen zu lassen.“

Darüber hinaus enthält das Abkommen hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte aber noch weitere Bestimmungen, die in der öffentlichen Diskussion kaum oder nur selten angeklungen sind.

Jeder Vertragsstaat kann den Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen einschränken oder untersagen oder das Gesamtgewicht beschränken, wenn Art und Zustand der Straßen den Verkehr solcher Fahrzeuge nicht zulassen. (Vgl. Anhang 7, Abs. 4 u. 6).

Was besagt nun dieses internationale Abkommen aus dem Jahre 1949 im Hinblick auf die Verordnung über Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen vom 21. 3. 1956?

Das Abkommen über den Straßenverkehr war für die einzelnen Länder als Richtlinie, als Empfehlung aufzufassen. Das gilt auch für die Bundesrepublik. Sie ist jedoch bis heute der Ratifizierung des Abkommens nicht nachgekommen. Aber selbst nach der Ratifizierung bestehen rein juristisch für die Bundesrepublik ausreichende Möglichkeiten, andere Abmessungen und Höchstgewichte für das deutsche Straßennetz festzusetzen.

Es geht bei den internationalen Abmessungen und Gewichten für Lastkraftwagen also

nicht um eine juristische, sondern mehr um eine ideelle Frage. Ist es unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen in der Welt, insbesondere im Hinblick auf die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft angebracht, von den international festgelegten technischen Daten abzuweichen?

Bei der Beantwortung dieser Frage müssen wir wieder auf die Motivierung der Verordnung vom 21. 3. 1956 seitens der Bundesregierung zurückgreifen. Gehen wir davon aus, daß die beiden Motive — die Schonung des deutschen Straßennetzes und die Hebung der Verkehrssicherheit — als ausschließliche Beweggründe der Herabsetzung der Abmessungen und Gewichte angesehen werden können, so sind gegen eine abweichende Regelung wohl kaum Einwände vorzubringen, solange der augenblickliche Zustand auf den Straßen noch nicht behoben ist und andere wirksame Maßnahmen auf diesem Gebiete nicht durchzuführen sind.

Sobald man aber in der Verordnung eine verkehrspolitische Maßnahme erblicken muß, die nicht ausschließlich ihre Motivierung in der Schonung des deutschen Straßennetzes und der Hebung der Verkehrssicherheit findet und darüber hinaus als endgültige Festlegung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen anzusehen ist, so dürfte nichts unversucht bleiben, doch noch eine Regelung zu finden, die den international festgelegten Daten entspricht.

Eine Anpassung an die international festgelegten Abmessungen und Gewichte wäre im Hinblick auf eine kontinuierliche, die Integrationsbestrebungen berücksichtigende Verkehrspolitik zu fordern. Aufgrund der geographischen Lage der BR Deutschland, die gerade für den Transitverkehr erhöhte Bedeutung besitzt, ist es gleichsam eine Verpflichtung, den internationalen Vereinbarungen und Absprachen nach Möglichkeit nachzukommen. Bei der starken Zunahme des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs dürfte eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für wenige, ausgewählte Straßenzüge u. U. nicht als ausreichend anzusehen sein¹³⁾.

Bei der zukünftigen Regelung innerhalb des Gemeinsamen Marktes könnte sich die Möglichkeit ergeben, daß ausländische schwere Fahrzeuge die deutschen Straßen befahren, wenn man nicht der Freizügigkeit des internationalen Güterkraftverkehrs wieder neue Fesseln anlegen will. Theoretisch ist es sogar denkbar, daß ein deutscher Fahrzeughalter seine Fahrzeuge mit größeren Abmessungen und Gewichten im Nachbarland anmeldet und dann im eigenen Land verkehren läßt.

Andererseits sollte von einer völligen Freizügigkeit des Straßenverkehrs solange Abstand genommen werden, solange die Harmonisierungsbestrebungen auf diesem Sektor nur zögernd in Angriff genommen werden.

Infolge der unterschiedlichen Verkehrsordnungen in den der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft angehörenden Ländern würden durch eine forcierte Freizügigkeit schwierige Situationen entstehen, die wiederum neue verkehrspolitische Probleme hervorrufen müßten.

Man muß daher eine scharfe Trennung ziehen zwischen der Harmonisierung und der Koordinierung, insbesondere auf dem Verkehrssektor im Rahmen der Europäischen

¹³⁾ Im Jahre 1957 beförderten ausländische Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs im Gebiet der Bundesrepublik rund 1,612 Mill. t. Dieses Verkehrsaufkommen betraf sowohl die Ein- und Ausfahrten als auch den Transitverkehr. Die Verkehrsleistung auf den deutschen Strecken belief sich auf rund 423 Mill. tkm. Gegenüber 1,279 Mill. t und 323,7 Mill. tkm im Jahre 1956 erhöhte sich damit die beförderte Gütermenge um 26 % und die tonnenkilometrische Leistung um 30,7 %. (Deutsche Verkehrszeitung Nr. 45 vom 16. 4. 1959).

Wirtschaftsgemeinschaft. Die Harmonisierung, wozu zweifellos auch die Angleichung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen gehört, hat der Koordinierung unbedingt vorzugehen¹⁴⁾. Es muß aber in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß dabei auf diejenigen Länder, die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz verfügen, Rücksicht genommen wird und eine internationale Angleichung unter Umständen erst nach Jahren erfolgen kann. Die Angleichung der Maße und Gewichte im internationalen Rahmen muß sich stets nach dem Minimumfaktor, d. h. nach dem Land, dessen Straßennetz am wenigsten leistungsfähig ist, richten.

XVI.

Es erhebt sich abschließend die Frage, wie die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen im Rahmen des gesamten Verkehrsgeschehens zu beurteilen ist.

Mit den Darlegungen konnten nur die wesentlichsten Gesichtspunkte, die mit der Verordnung im Zusammenhang stehen, aufgezeigt werden; aber sie machen deutlich, welche vielschichtigen Probleme eine in ihrer Konzeption einfache verkehrspolitische Maßnahme hervorrufen kann.

Grundsätzlich muß man sich gegen die Unterstellung wehren, daß der Bundesregierung bei der vorliegenden Verordnung rein wettbewerbpolitische Gedanken im Sinne einer Drosselung des gewerblichen Straßengüterverkehrs zugunsten der Deutschen Bundesbahn nahegelegen haben, obwohl der in der Begründung zu der Verordnung enthaltene Satz, daß „dadurch der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher“, darauf schließen lassen könnte.

Inwieweit hierdurch die im § 6 des Straßenverkehrsgesetzes festgelegte Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr überschritten wird, bleibt noch sehr fraglich.

Jede politische Maßnahme bringt Sekundärwirkungen mit sich, die vom Gesetzgeber nicht immer erwünscht sind, aber letztlich in Kauf genommen werden müssen, wenn man nicht auf die Erreichung eines verkehrspolitischen Zieles ganz verzichten will.

Selbst wenn man davon absieht, daß sich die unerwünschten Folgen durch spätere Ausgleichsmaßnahmen teilweise wieder beheben lassen, kann man hier schwerlich das Argument der Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes vorbringen.

¹⁴⁾ Nach dem Stande von 1958 betragen die wichtigsten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen:

| | Länge des Lastzuges | Achslast pro Einzelachse | Gesamtgewicht des Lastzuges |
|-------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Belgien | 22 Meter | 13 Tonnen | 32 Tonnen |
| Dänemark | 18 " | 8 " | — |
| Frankreich | 18 " | 13 " | 35 " |
| Italien | 22 " | 10 " | 28 " |
| Luxemburg | — | 13 " | 40 " |
| Niederlande | 18 " | 8 " | — |
| Österreich | 22 " | 8 " | 28 " |
| Schweiz | 18 " | 10,4 " | 20 " |

In Italien sind durch ein Dekret des Präsidenten der italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte vorgesehen: Gesamtlänge des Lastzuges bis zu 18 m, Gesamtgewicht des Lastzuges bis zu 32 t, Achslast pro Einzelachse 8 t.

Das vom Schweizerischen Nationalrat und Ständerat am 19. 12. 1958 beschlossene neue Bundesgesetz über den Straßenverkehr sieht folgende neuen Abmessungen und Gewichte vor: Länge des Lastzuges 18 m, Gesamtgewicht des Lastzuges bis zu 26 t, höchstzulässige Achslast 10 t.

Daß von dieser Verordnung insbesondere der gewerbliche Güterfernverkehr erheblich betroffen wird, läßt sich nicht leugnen, wenn auch die Verordnung alle Fahrzeuge trifft, ganz gleich, ob sie im gewerblichen Güternah- oder Fernverkehr, im Werknah- oder im Werkfernverkehr zum Einsatz kommen. Jedoch muß hierbei beachtet werden, daß im Werkfernverkehr der Unternehmer an die Fahrzeugkonzession gebunden ist. Dadurch wird — bei gleicher Zahl der Konzessionen — der zur Verfügung stehende Laderaum eingeschränkt, so daß diese entstehende Lücke durch andere Verkehrsträger (z. B. Werkfernverkehr, Bundesbahn) ausgeglichen werden muß.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Verordnung schränken also offensichtlich die Wettbewerbsfähigkeit des gewerblichen Güterfernverkehrs in gewissem Maße ein. Insofern kann die Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen werden, das ein Beförderungsverbot für bestimmte Massengüter im Fernverkehr zum Inhalt haben soll; ihre Auswirkungen können u. U. ein Straßenentlastungsgesetz überflüssig werden lassen.

Durch diese Nebenwirkung wird aber der Zweck, der mit der Verordnung in erster Linie erreicht werden soll, keineswegs beeinträchtigt. Die Zielsetzung ist nach wie vor weitgehend in der Schonung der Straßen, der Steigerung des Verkehrsflusses und in der Hebung der Verkehrssicherheit zu sehen.

Vor allem ist aber hervorzuheben, daß eine politische Einzelmaßnahme nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern letzten Endes nur im gesamtpolitischen Zusammenhang, im vorliegenden Fall innerhalb der gesamten Verkehrswirtschaft gesehen werden muß.

Die Verkehrswirtschaft erfordert hinsichtlich der Verkehrspolitik eine grundlegende Konzeption, ein Leitbild, das eine kontinuierliche Verkehrspolitik gewährleistet. Die einzelnen Maßnahmen müssen auf dieses Leitbild abgestimmt sein und dürfen den Grundsätzen, die dieses Leitbild ausmachen, nicht widersprechen.

Bei jeder dieser Maßnahmen steht die Verfolgung verkehrspolitischer Zielsetzungen im Vordergrund. Andere Überlegungen, wie z. B. die der Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit der von einer solchen Maßnahme betroffenen Betriebe, müssen dagegen in den Hintergrund treten. Damit ist keineswegs gesagt, daß einzelwirtschaftliche Gesichtspunkte gänzlich außer acht gelassen werden sollten.

Bedenkt man, daß die Entwicklung des Schwerlastverkehrs auf der Straße keineswegs Ausdruck natürlicher Kostenvorteile ist, sondern durch die an sich systemwidrige Tarifbindung des RKT, durch konjunkturelle Sonderentwicklungen auf den Gütermärkten (so z. B. im Bausektor) und andere außerverkehrliche Faktoren begünstigt worden ist, so wird man die Sekundärwirkungen einer Regelung der Maße und Gewichte im Rahmen der wirtschaftlich sinnvollen Koordination unter den Verkehrsträgern als vernünftige Korrektur bezeichnen können.

XVII.

Die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen hat aber noch auf einen anderen Tatbestand aufmerksam werden lassen. So sehr im allgemeinen eine Diskussion politischer Maßnahmen in der Öffentlichkeit zu wünschen ist und zu einer Klärung sowie zu einer Abstimmung der unterschiedlichen Auffassungen beizutragen vermag, hat doch die jahrelange Diskussion um die Abmessungen und Gewichte auch die negative Seite einer solchen Auseinandersetzung gezeigt, zumal wenn sie erst nach

der Rechtswirksamkeit der politischen Maßnahme erfolgt. Es besteht hierbei allzuleicht die Gefahr, daß die Diskussion von der sachlichen Ebene abzugleiten droht.

Die Fülle der vorgetragenen Argumente und Gegenargumente ist in diesem Fall einer sachlichen Entscheidung mehr abträglich als förderlich gewesen.

Die sehr unterschiedlichen Beschlüsse zur Neuregelung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages im Jahre 1955, also bereits vor Erlass der Verordnung, stimmen schon sehr bedenklich. Für das höchstzulässige Gesamtgewicht eines Lastzuges wurden 32 t, 20 t, 24 t bzw. 28 t vorgeschlagen, für die höchstzulässige Gesamtlänge von Lastzügen 18 m, 15 m, 14 m bzw. 16 m. Einer gänzlichen Aufgabe sachlicher Begründung scheint es aber gleichzukommen, wenn heute, nachdem eine Änderung der Verordnung vom 21. 3. 1956 mit Sicherheit zu erwarten ist, die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen mit dem bevorstehenden Straßenbaufinanzierungsgesetz in Beziehung gebracht werden, indem man die Belastungen, die sich für den Kraftverkehr aus beiden Maßnahmen ergeben, aufeinander abzustimmen versucht (z. B. bei einer Erhöhung der Grenzwerte für den Lastkraftwagen oder eine progressive Besteuerung bei Lastzügen mit einer Nutzlast von 28 bis 32 Tonnen).

Durch derartige „Manipulationen“ würde eine rationale Verkehrspolitik, in diesem Fall die Motivierung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung, tatsächlich ad absurdum geführt. „Die Unsachlichkeit in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung bedeutet natürlich eine Erschwernis in der Durchsetzung rational begründeter Ziele. Es ist dabei nicht nur ein Denken in zu kurzen Kausalketten festzustellen, sondern auch das Unvermögen, in volkswirtschaftlichen Kategorien zu rechnen¹⁵⁾.“

Die Frage des Ausbaues des deutschen Straßennetzes und der Hebung der Verkehrssicherheit gewinnt aber unter dem Aspekt der zukünftigen Entwicklung des gesamten Motorfahrzeugverkehrs eine viel größere Bedeutung, als sie in der Verordnung zum Ausdruck kam.

Während sich der Lastkraftwagenbestand im Bundesgebiet von 1950 bis 1958 von 358 047 auf 602 838, also um 68,4 % erhöht hat, stieg die Zahl der Personenkraftwagen im gleichen Zeitraum von 515 608 auf 2 762 850, also um 435,8 %¹⁶⁾. Nach Zimmermann¹⁷⁾ muß im Zeitraum 1957–1967 in der Bundesrepublik mit einer weiteren Zunahme des Lastkraftwagenbestandes um 19,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 153,7 % gerechnet werden, wobei eine jährliche Zuwachsrate beim Lkw. von 1,8 % und beim Pkw. von 9,8 % zugrundegelegt wurde.

Fordert die Frage des Ausbaues des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit bei der Betrachtung dieser Zahlen nicht eine weit größere Beachtung, als sie die Verordnung vom 21. 3. 1956 hervorgerufen hat?

¹⁵⁾ Seidenfus, H. St., Rationale Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 29. Jahrg. 1958, S. 196.

¹⁶⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, a.a.O.

¹⁷⁾ Zimmermann, H., Der voraussichtliche Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1967, Nr. 14 der Schriftenreihe des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen 1959.

Möglichkeiten und Aussichten einer Nutzung des saarländischen Luftverkehrspotentials

— Eine marktanalytische Studie —
VON DIPL.-ING. V. PORGER, KÖLN*

Bereits vor der politischen Rückgliederung des Saarlandes an Deutschland, die mit Jahresbeginn 1957 auf Grund des Saarvertrages (SV) vom Oktober 1956 wirksam wurde, sind von saarländischer Seite aus ernsthafte Anstrengungen unternommen worden, das Land, wie vor dem Kriege, wieder in das Netz des Linienluftverkehrs einzubeziehen. Die Bemühungen um die Verwirklichung dieses Planes haben sich in letzter Zeit verstärkt. Es ist interessant und lohnend, die verschiedenen Interessen kennenzulernen und gegeneinander abzuwägen, die bei der Verwirklichung dieses Investitionsvorhabens berührt werden.

I. Voraussetzungen und Gesichtspunkte für einen Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs

1. Der saarländische Standpunkt

Im Gegensatz zu jener Periode zwischen den beiden letzten Kriegen, in der eine ganze Reihe deutscher Städte auf einen eigenen Verkehrsflugplatz nicht verzichten zu können glaubte, haben Prestige Gesichtspunkte bei dem Projekt eines saarländischen Verkehrsflughafens wohl kaum mitgesprochen. Bei der Begründung der Notwendigkeit einer solchen Verkehrsanlage liegt der Nachdruck von saarländischer Seite aus vielmehr auf der Behebung der „Verkehrferne“ des Landes. Es wird darauf hingewiesen, daß die Ursprünge dieses Mangels bereits bis in die Zeit des ehemaligen Saargebietes zurückreichen. „Die Beseitigung der Grenzlage wurde sowohl in der alten Saargebieteszeit als auch nach diesem Kriege immer als das Kernstück saarländischer Wirtschaftspolitik angesehen“¹⁾. Mit dieser Ansicht stehen die saarländischen Stellen nicht allein da. Ferner wird eine Rechtfertigung für den Bau eines eigenen Verkehrsflughafens darin gesehen, daß es gilt, die „Absatzferne“ des Saarlandes von den beiden Wirtschaftsgebieten umgeben, die entweder Konkurrenz (Lothringen) oder wegen ihrer nicht sehr bedeutenden Bevölkerungsdichte nur begrenzt aufnahmefähige Märkte sind²⁾. Nicht zuletzt spricht die Rolle, die dem Saarland laut SV als wirtschaftlichem Bindeglied zwischen Deutschland und Frankreich in Zukunft zufällt, für eine Verwirklichung der saarländischen Flughafenpläne.

* An der Durchführung und Auswertung statistischer Erhebungen im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung war Herr Dipl.-Kfm. T. Sauer maßgebend beteiligt.

¹⁾ s.: Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes im „Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung vom 13. 11. 1957“, S. 109.

²⁾ s.: W. Boschi, „Die Saarfrage, eine wirtschaftliche Analyse“, 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und „Untersuchungen über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Saarlandes unter den Gesichtspunkten der Eingliederung in die Bundesrepublik“, 1957. Gutachten erstattet von Prof. Dr. W. Schwantag.

legen. Es ist bekannt, daß der Betrieb der innerdeutschen Linien des DLH-Netzes, soweit sie ausschließlich dem Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abwirft, sondern auch noch hohe Zuschüsse erfordert. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus läßt sich die Existenz solcher Linien nur dann rechtfertigen, wenn sie den Kontinental-, vor allem aber den Überseelinien, eine genügende Anzahl von Passagen zuführen.

In der kurzen Zeit seit ihrem Wiedererstehen hat die DLH einen bemerkenswert hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit erreicht. Sie wird in ihrem Bemühen um weitere Steigerung fortfahren, um so mehr, als die Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand in absehbarer Zeit entfallen sollen. Unter diesen Umständen wird sie auch, wenn die Bedienung eines saarländischen Verkehrsflughafens zur Erörterung stehen sollte, die bereits angedeuteten Gesichtspunkte und Maßstäbe anwenden, welche auch andere Luftverkehrsgesellschaften bei der Beurteilung der Kosten- und Ertragsaussichten neuer Dienste anzulegen pflegen.

Die DLH hat bei der Erschließung des saarländischen Luftverkehrsmarktes schon bemerkenswerte Fortschritte erzielt. Ihr Marktanteil dürfte noch stärker und schneller zunehmen, wenn die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen, vor allem auch nach Überseepassagen, sich bereits ab Saarbrücken der Luftfahrzeuge der nationalen Gesellschaft bedienen könnte. Ob sich für die DLH eine Linienverbindung, z. B. Saarbrücken-Frankfurt/M., lohnt, wird u. a. wesentlich davon abhängen, in welchem Verhältnis Kosten und Erträge einer solchen Linie auf die Dauer stehen werden.

6. Das Interesse anderer Luftverkehrsgesellschaften an einer Einbeziehung Saarbrückens in ihr Liniennetz

Seit die Pläne für eine Verwirklichung des saarländischen Flughafenprojektes um die Mitte der fünfziger Jahre in ein entscheidenderes Stadium getreten sind, hat sich die eine oder andere ausländische Gesellschaft des Linienluftverkehrs an einer Bedienung Saarbrückens interessiert gezeigt. So sind z. B. die „British European Airways“ und die belgische SABENA vor einiger Zeit dieserhalb im Saarland vorstellig geworden.

Pläne der SABENA, einen Hubschrauberliniendienst Brüssel-Luxemburg-Saarbrücken einzurichten, waren bereits so weit gediehen, daß diese Linie in den Flugplänen der Gesellschaft, in Werbeanzeigen und in Schriftsätzen als „geplant“ eingezeichnet bzw. angegeben war. Die Verwirklichung dieses Vorhabens scheint in der Zwischenzeit aufgegeben zu sein.

Zweifelloos liegt es im Interesse westdeutscher Luftverkehrspolitik, bei der Verwirklichung des saarländischen Flughafenprojektes auch ausländische Gesellschaften des Linienluftverkehrs zur Bedienung dieses Hafens zu ermutigen. Aus der Tatsache, daß Frankreich während der Dauer der Besatzungszeit dem Bauvorhaben eines saarländischen Verkehrsflughafens wohlwollend gegenübergestanden hat, kann nach der Rückkehr des Saarlandes zu Deutschland nicht ohne weiteres auf ein Fortbestehen des französischen Interesses an seiner Bedienung geschlossen werden. Die vor wenigen Wochen erfolgte Einbeziehung des französischen Flughafens Straßburg in die Linie der AIR FRANCE Paris-Frankfurt/M.-Berlin könnte darauf hindeuten, daß man den saarländischen Luftverkehrsmarkt über einen französischen Flughafen mit bedienen will. Indessen bleibt es ein Ziel der saarländischen regionalen Wirtschaftspolitik, die z. Z.

bestehende wirtschaftliche Verflechtung mit Frankreich auch nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Rückgliederung an Deutschland beizubehalten, um aus der geographischen Randlage herauszukommen. Daraus ergibt sich als Folgerung für einen Anschluß des Saarlandes an das Liniennetz des nationalen und internationalen Luftverkehrs, daß eine vom Saarland ausgehende Fluglinie das Land sowohl mit dem übrigen westdeutschen Wirtschaftsraum als auch mit dem französischen Raum verbinden müßte.

7. Die Bedienung eines saarländischen Flughafens durch den Gelegenheitsluftverkehr

Neben dem Linienluftverkehr wird auch der Gelegenheitsluftverkehr, in erster Linie in Gestalt der Lufttouristik, zur Erschließung des saarländischen Luftverkehrspotentials durch den geplanten Flughafen beitragen. Von Westdeutschland aus ist dieser Teil des saarländischen Luftverkehrsmarktes bereits vor mehr als Jahresfrist in Bearbeitung genommen worden. Zu den bisherigen Reisezielen der Lufttouristik, den Kanarischen Inseln, den Balearen, Nordafrika, Italien, der Insel Rhodos u. a. m. dürfte als näher gelegenes Ziel noch die Schweiz und die französische Riviera treten. An Verbindungen dorthin könnten auch ausländische Lufttouristikunternehmen interessiert sein.

8. Können die dem Saarland unmittelbar benachbarten Verkehrsflughäfen das saarländische Luftverkehrspotential in ausreichendem Maße mit erschließen?

Die Einwand liegt nahe, daß sich die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen der Liniendienste doch auch über die in größerer Nähe gelegenen Flughäfen Luxemburg oder Straßburg befriedigen ließe. Der erstere ist von Saarbrücken nur etwa 75 km in der Luftlinie entfernt, also nur etwa halb so weit wie Frankfurt/M. Die Entfernung zwischen Saarbrücken und Straßburg beträgt nur rd. 95 km, ist also etwa 60 km kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Die Dauer einer Eisenbahnfahrt Saarbrücken-Luxemburg ist allerdings wegen des Umweges über Trier kaum kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Dagegen bestehen günstigere Verkehrsgelegenheiten zwischen Saarbrücken und Straßburg, das, wie bereits erwähnt, seit dem 1. 4. 1959 von der AIR FRANCE in den Liniendienst Paris-Frankfurt/M.-Berlin einbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle nur wenig mehr als halb so lang wie diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M.

Allerdings werden sowohl Luxemburg als auch Straßburg nur in verhältnismäßig geringem Umfange im Linienverkehr angefliegen. Dazu kommt, daß die Reisemöglichkeiten von Saarbrücken nach Straßburg tageszeitlich bisher so ungünstig lagen, daß in Straßburg übernachtet werden mußte, um Anschluß an das Frühflugzeug nach Basel, bekommen. Die Luftverkehrsanschlüsse in Straßburg an die Verbindungen nach Basel, Marseille, Rabat und Casablanca, die nur einmal je Woche bedient werden, lassen sich mit dem ersten Frühzug ab Saarbrücken erreichen. Weitere Luftverkehrsgelegenheiten bestehen ab Straßburg nicht.

Luxemburg wird noch weniger im Liniendienst angefliegen. Täglich bedient wird nur die Linie Brüssel-Luxemburg-Stuttgart. Je ein Dienst der britischen Bedarfsgesellschaft EAGLE AIRWAYS und der niederländischen KLM nach London bzw. nach Nizza und Madrid (von Amsterdam aus) wird nur im Sommer bzw. dreimal wöchentlich durch-

geführt. Neuerdings bedient auch die isländische Gesellschaft LOFTLEIDIR den Hafen von Hamburg aus, jedoch nur im Sommer und nur Sonntags. Daraus dürfte hervorgehen, daß keiner der beiden vorgenannten Flughäfen das saarländische Luftverkehrsbedürfnis in ausreichendem Maße befriedigen kann. Für diese Behauptung spricht der sehr geringe Umfang an Luftpassagen, die auf Luxemburg und Straßburg als Abflughäfen lauten, wie Erhebungen des Verfassers gezeigt haben. Entscheidend für einen Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs bleibt aber in jedem Falle der Nachweis, daß sich die Höhe des Luftverkehrspotentials im Einzugsraum des projektierten Flughafens in einer ausreichenden Nachfrage nach Luftpassagen niederschlägt. Für einen solchen Nachweis ist eine ins Einzelne gehende Untersuchung notwendig. Über deren Voraussetzungen, Durchführung und Ergebnisse wird später kurz berichtet.

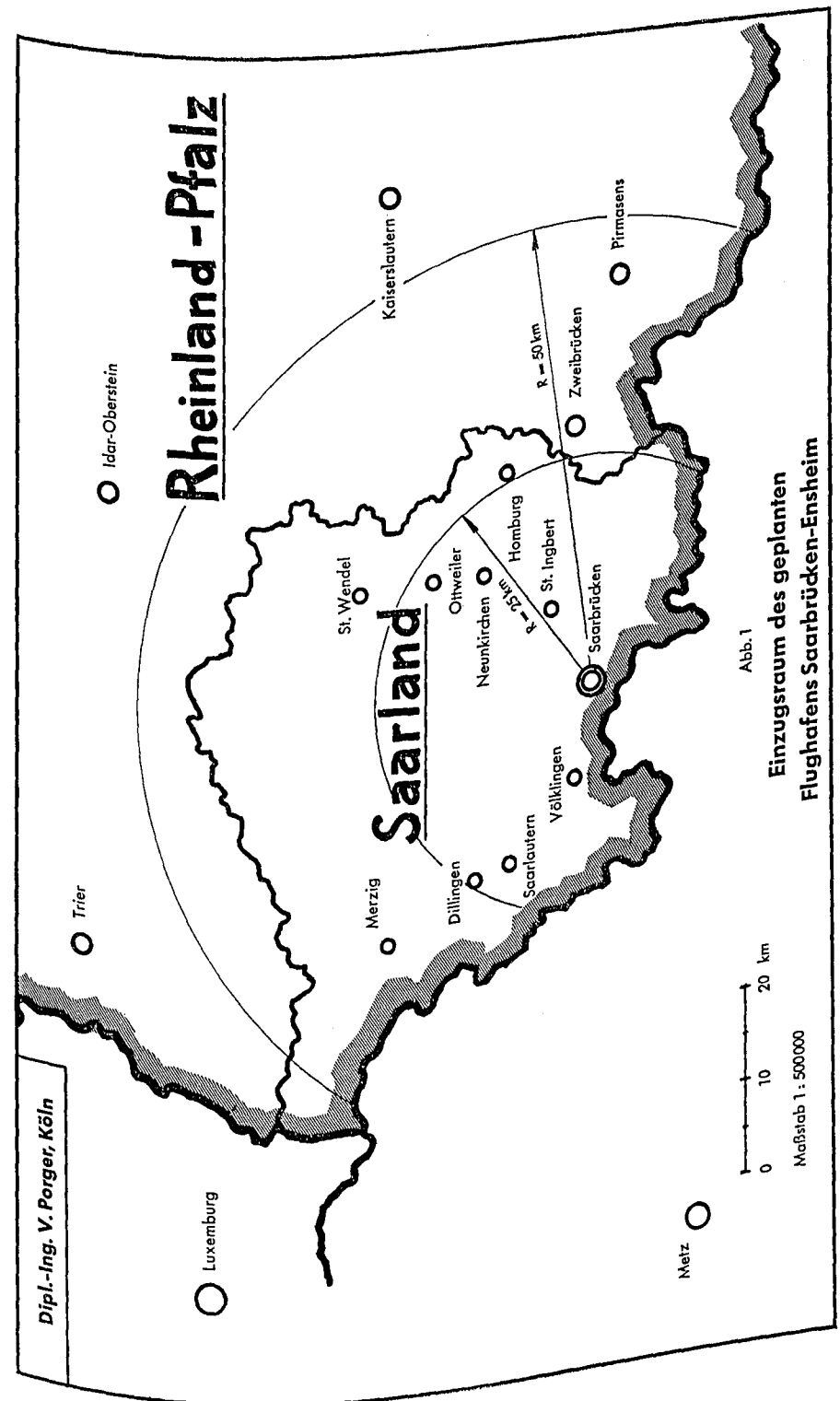
II. Die derzeitige Luftverkehrssituation im saarländischen Raum

Das Luftverkehrsaufkommen eines Raumes tritt in seiner Masse meist auf *einem* Flughafen, in geringerem Umfange auch noch auf anderen Häfen in Erscheinung. Es wird in erster Linie durch die Anzahl der abfliegenden und ankommenden Luftreisenden gekennzeichnet, solange das Schwergewicht des Luftverkehrs noch auf der Personenbeförderung liegt. Die Aufkommenshöhe hängt von einer Reihe verschiedener Faktoren ab. So muß die wirtschaftliche Struktur des engeren und weiteren Einzugsraumes zugleich auch eine dichte Besiedlung sichern. Ferner muß die Leistungsfähigkeit der zu- und abbringenden Bodenverkehrsmittel so groß sein, daß sich der Einzugsraum bis in größere Tiefen erschließen läßt. Nicht an letzter Stelle müssen die angebotenen Luftverkehrsdienste dem Reisenden einen genügend großen Anreiz dazu bieten, dem Luftweg auf die Dauer den Vorzug vor dem Bodenwege zu geben.

1. Der Einzugsraum des geplanten Flughafens

Im näheren Einzugsraum des geplanten saarländischen Verkehrsflughafens (s. Abb. 1), d. h. im Umkreis von rd. 25 km Halbmesser um Saarbrücken, wohnen in Orten von je 10 000 Einwohnern und mehr innerhalb des Saarlandes allein fast $\frac{1}{2}$ Mio Menschen. In diesem Raum, der zugleich Sitz des größten und wichtigsten Teils der saarländischen Industrie ist, wohnt die überwiegende Anzahl der in der Wirtschaft Tätigen:

| Gemeinde bzw. Stadt: | (Stand: 1. 7. 1958) Einwohner | Gemeinde bzw. Stadt: | (Stand: 1. 7. 1958) Einwohner |
|----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Dillingen | 16 676 | Saarbrücken | 127 848 |
| Dudweiler | 27 712 | Saarlautern | 35 336 |
| Friedrichsthal | 15 484 | St. Ingbert | 27 775 |
| Homburg/Stadt | 26 452 | St. Wendel | 10 459 |
| Merzig/Stadt | 11 666 | Sulzbach | 23 845 |
| Neunkirchen/Stadt | 45 588 | Völklingen | 42 055 |
| Püttlingen | 14 414 | Wiebelskirchen | 10 482 |
| Quierschied | 10 160 | | |
| Riegelsberg | 10 526 | | |
| Übertrag: | 178 678 | Gesamt: | 456 478 |



Zum weiteren Einzugsgebiet, d. h. innerhalb eines Umkreises von rd. 50 km Halbmesser um Saarbrücken liegend, würden die rheinland-pfälzischen Städte Idar-Oberstein, Kaiserslautern, Pirmasens, Trier und Zweibrücken gehören (s. Abb. 1). Bei Einbeziehung dieses Raumes würde sich die Anzahl der Einwohner größerer Gemeinden oder Städte, die im Einzugsraum des geplanten saarländischen Flughafens wohnen, um mehr als 1/4 Mio Personen erhöhen, wie die folgende Übersicht zeigt:

| Stadt | Einwohner (Stand: 1957) |
|----------------|----------------------------|
| Idar-Oberstein | 30 230 |
| Kaiserslautern | 87 212 |
| Pirmasens | 52 362 |
| Trier | 85 471 |
| Zweibrücken | 32 616 |
| Gesamt: | 287 891 |

Indessen braucht die Einwohnerzahl eines Raumes, für sich allein genommen, noch kein zuverlässiges Kennzeichen für die Höhe des zu erwartenden bzw. des vorhandenen Verkehrsaufkommens zu sein. So hat z. B. Bremen mit mehr als 1/2 Mio Einwohnern z. Z. das geringste Aufkommen unter den westdeutschen Flughäfen aufzuweisen, nachdem es als Kriegsfolge einen größeren Teil seines Hinterlandes (Mitteldeutschland) verloren hat. Von übergeordneter Bedeutung ist vielmehr die wirtschaftliche Struktur im Einzugsraum der betreffenden Verkehrsanlage.

2. Die Wirtschaftsstruktur im engeren und weiteren Einzugsraum eines saarländischen Verkehrsflughafens

Bisher ist die Nachfrage nach Flugpassagen nur auf Seiten eines Teils der saarländischen Wirtschaft im Einzugsbereich des geplanten Flughafens rege gewesen. Der Unterschied in der Nachfrage ist im wesentlichen strukturbedingt. Die Werke der Grundstoffindustrie im Raum um Saarbrücken stellen kaum ein größeres Kontingent an Benutzern des Linienluftverkehrs. Dafür nimmt die übrige Wirtschaft, insbesondere die weiterverarbeitende Industrie, die Flugliniendienste trotz der weiten Wege bis zu den nächsten Flughäfen stärker in Anspruch, wie noch zu zeigen sein wird. Nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Wiederangliederung des Saarlandes an Deutschland sollen Unternehmen der weiterverarbeitenden Industrie in verstärktem Maße angesiedelt werden, eine Maßnahme, die zur Erhöhung des Luftverkehrspotentials nicht unwesentlich beitragen dürfte. Besonders günstige Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Flugliniendiensten liegen im benachbarten Rheinland-Pfalz bei der dortigen Schuh- und Schuhmaschinenindustrie im Raume Kaiserslautern und Pirmasens vor. Ein gleiches gilt für die Betriebe der Edelsteinverarbeitung und Schmuckerstellung in Idar-Oberstein.

Ferner ist auf Grund der Erfahrungen im übrigen Westdeutschland damit zu rechnen, daß ein verhältnismäßig großer Teil der in Industrie und Handel Beschäftigten die Dienste der Lufttouristik in Anspruch nehmen dürfte, wenn der Bau eines Verkehrsflughafens in Saarbrücken die Voraussetzungen für eine Einbeziehung des Saarlandes in diese Art des gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs schaffen sollte. Das hohe saar-

ländische Niveau des Masseneinkommens⁹⁾ und der entsprechende Lebensstandard berechtigen im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰⁾ zu der Annahme, daß im Saarland künftig mit einer starken Inanspruchnahme von Lufttouristikdiensten zu rechnen sein dürfte. Jedoch würde in jedem Falle erst eine ausreichende Nachfrage nach Flugpassagen der Liniendienste die gesicherte Grundlage für die Existenzberechtigung eines saarländischen Verkehrsflughafens abgeben.

3. Der Wert der saarländischen Ausfuhr

Länder mit hoher Ausfuhr besitzen, wie bekannt, meist auch ein hohes Luftverkehrspotential und weisen infolgedessen eine lebhafte Nachfrage nach Flugpassagen auf, sofern die Voraussetzungen für deren Befriedigung gegeben sind.

Der Wert der Ausfuhr der verarbeitenden saarländischen Industrie (ohne Bergbau, eisenschaffende Industrie und Energiewirtschaft), die insbesondere nach Frankreich, in sonstige europäische Länder und nach Übersee geht, ist besonders hoch. Er hat steigende Tendenz und näherte sich bereits vor einiger Zeit der Zwei-Milliarden-Grenze (in DM), wie folgende Übersicht zeigt:

| Absatzgebiet | 1955 | | 1956 | | 1. Halbjahr 1957 | |
|----------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | Wert (Mio DM)* | Anteil (v.H.) | Wert (Mio DM)* | Anteil (v.H.) | Wert (Mio DM)* | Anteil (v.H.) |
| Saarland | 979 | 56,3 | 1082 | 54,6 | 560 | 53,0 |
| Übrige Bundesländer | 58 | 3,3 | 68 | 3,4 | 44 | 4,2 |
| Frankreich und sonst. Ausland | 702 | 40,4 | 833 | 43,0 | 452 | 42,8 |
| Insgesamt | 1739 | 100,0 | 1983 | 100,0 | 1056 | 100,0 |

* umgerechnet nach dem Kurs: ffrcs. 100.- = DM 1,-.
Quelle: „Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung vom 13. 11. 1957“, S. 117.

⁹⁾ Zwar lag nach den Feststellungen des Statistischen Amtes des Saarlandes der Arbeiterverdienst etwas niedriger als derjenige, der zur gleichen Zeit in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg gezahlt wurde. Jedoch sind die Angestelltengehälter im Saarland höher als diejenigen in den beiden Vergleichsländern (s.: DEUTSCHE ZEITUNG & WIRTSCHAFTSZEITUNG, Nr. 65, 16. 8. 1958, S. 8). Aus den Kreisen der Angestellten kommt aber vorzugsweise die Nachfrage nach Lufttouristikdiensten.

¹⁰⁾ Die folgende Zahlentafel vermittelt anhand amtlicher statistischer Angaben einen Überblick über die Anzahl der Industriebeschäftigten im Saarland, im hochindustrialisierten Nordrhein-Westfalen, in Nordbayern – soweit es zum Einzugsbereich des Flughafens Nürnberg gehört – und in der gesamten Bundesrepublik.

| Erfassungsraum | Anzahl der Industriebeschäftigten je 1000 Einwohner | |
|--------------------------------|---|-------|
| | Industriebeschäftigten | 182,5 |
| Nordrhein-Westfalen | 2 734 594 | 138 |
| Bundesrepublik Nordbayern*) | 6 990 974 | 128 |
| Saarland | 492 900 | 193,2 |
| | 193 263 | |

* Quelle: L. Hoffmann, „Statistische Untersuchung der Wirtschafts- und Luftverkehrsstruktur im Einzugsgebiet des Flughafens Nürnberg“, 1957.

Die Höhe der Ausfuhrerlöse wirkt sich trotz der ungünstigen Vorbedingungen, die einer Befriedigung des saarländischen Luftverkehrsbedürfnisses heute entgegenstehen, in einer nicht geringen Nachfrage nach Flugpassagen der Liniendienste aus.

Die vorgenannten Gesichtspunkte scheinen in der Mehrzahl für den Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs zu sprechen. Ist es aber notwendig, gerade das Luftfahrzeug als das kostspieligste Beförderungsmittel für eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen dem Saarland sowohl mit dem übrigen Westdeutschland als auch mit den übrigen europäischen Ländern einzusetzen? Ein Eingehen auf dieses Frage bietet Anlaß und Gelegenheit, sich mit den von verschiedenen Seiten erhobenen Klagen über eine „Verkehrsferte“ des Saarlandes auseinanderzusetzen.

4. Das „Zeitvorsprungs“-Maß saarländischer Luftreisen

a) Begriffserklärung

Der Wettbewerb um die Gunst des Verkehrskunden spielt sich in erster Linie zwischen dem Luftfahrzeug und dem schnellen Schienenfahrzeug, z. T. auch dem (Privat-)Kraftwagen, ab. Wesentliche Vorbedingung dafür, daß der Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenwege oder der Straße vorzieht, ist das Vorhandensein eines genügend großen Zeitvorteils bzw. einer lohnenden Reisezeitersparnis. Als kennzeichnendes Gütemerkmal nicht nur von Luftverkehrs-, sondern auch von allen sonstigen Schnellverkehrsdiensten sowie als Maßstab für die Größe des Zeitvorteils wird der Begriff des „Zeitvorsprungs“-Maßes benutzt, das sich bei einer schnelleren Beförderung gegenüber einer langsameren ergibt¹¹⁾.

Bekanntlich setzt sich die Gesamtdauer einer Luftreise zusammen aus der Flugdauer bzw. der Aufenthaltsdauer im Luftfahrzeug, etwaiger Aufenthaltsdauer auf Zwischenlandeplätzen, der Zeitdauer für das Warten auf Anschlüsse, der An- und Abreisedauer zu bzw. von den Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bzw. anderen Verkehrsgutes vor Antritt und nach Ende der Luftreise. Die beiden letztgenannten Elemente der Gesamtluftreisedauer, d. h. die Fahrzeitdauer für Zu- und Abbringen sowie die Dauer zweimaligen Abfertigen werden unter dem Begriff „Bodenzeit“-Dauer zusammengefaßt. Letztere ist eine sogenannte „Totzeit“, da während ihrer Dauer keine Ortsveränderung im Sinne des Beförderungszweckes erfolgt. Sie sollte daher so kurz als irgend möglich sein.

¹¹⁾ Zahlenwerte des „Zeitvorsprungs“-Maßes ergeben sich durch die Bildung des Quotienten

$$\frac{\text{Reisedauer bei Benutzung des langsameren Verkehrsmittels}}{\text{Reisedauer bei Benutzung des schnelleren Verkehrsmittels}}$$

Bei einem Zeitgewinn oder Zeitvorteil ist dieser Quotient größer als 1. Wird der Wert des Quotienten = 1, so dauern die beiden verglichenen Beförderungsvorgänge gleich lange. Ergibt sich bei der Bildung des Quotienten ein Wert kleiner als 1, so ist die Reisedauer bei Benutzung des schnelleren Verkehrsmittels länger, als wenn das langsamere benutzt worden wäre.

Die Benutzung des Luftweges beginnt in Europa erfahrungsgemäß bei Werten des „Zeitvorsprungs“-Maßes um 2, z. T. auch schon bei etwas niedrigeren Werten, für alle diejenigen Verkehrskunden interessant zu werden, die grundsätzlich zum Fliegen bereit sind. Bei Werten um 2,5 kann angenommen werden, daß sich der Anreiz, das Luftfahrzeug zu benutzen, in voller Stärke auswirkt. — Zu weiteren Einzelheiten s.: V. Porger, „Vom Zeithaushalt der Luftreise im europäischen Verkehr“, Z. VDI, Bd. 93, Nr. 28, 1. 10. 1951.

b) Weitere Güteigenschaften von Schnell-Verkehrsdiensten

In den Begriff der Zeitersparnis bzw. des „Zeitvorsprungs“-Maßes spielt als weiteres Gütemerkmal verkehrlicher Leistungsfähigkeit die Häufigkeit der Beförderungsmöglichkeiten mit hinein. Bei strenger Anwendung des Begriffs des „Zeitvorsprungs“-Maßes muß auch die Wartezeit zwischen zwei aufeinander folgenden Verkehrsgelegenheiten berücksichtigt werden, so vor allem bei kurzen Reiseweiten. Ersparnisse an Reisezeitdauer werden ferner durch Direktverbindungen bewirkt, die das Reiseziel ohne Fahrzeugwechsel erreichen lassen. Dieser Bequemlichkeitsfaktor wird so hoch bewertet, daß z. B. der Schienenverkehr auf den Einsatz von „Kurswagen“ trotz nicht geringer Kosten und betrieblicher Erschwerungen nicht verzichtet. In der Verkehrsluftfahrt ist die Zunahme von solchen Direktverbindungen im Wachsen, bei denen im Gegensatz zum Schienenverkehr jeder Zwischenaufenthalt entfällt. Neben der Güte der Unterbringung im Verkehrsfahrzeug ist vor allem die tageszeitlich günstige Lage einer Verkehrsgelegenheit ein Merkmal der Reisebequemlichkeit. So sollte es z. B. im allgemeinen nicht notwendig sein, eine Reise vor 7.00 Uhr anzutreten und nach 23.00 Uhr zu beenden. Bei Schlafwagen- bzw. Schlafflugzeugbenutzung sollte die Reise nicht später als 23.00 Uhr angetreten und am Zielort nur in Ausnahmefällen vor 7.00 Uhr beendet zu werden brauchen.

c) Güteigenschaften von Luftverkehrsdiensten

Bei der Begutachtung von Güteigenschaften der Luftverkehrsdienste muß noch auf folgendes geachtet werden. Angesichts der Geschwindigkeitssteigerung der Luftfahrzeuge, die der Luftschraubenturbinen- bzw. der reine Strahlantrieb in den letzten Jahren bewirkt hat, spielt auf den kürzeren Reiseweiten des europäischen Inland- und Kontinentalverkehrs heute die immer kürzer werdende Flugdauer eine vielfach nur noch untergeordnete Rolle. Demgegenüber tritt der Anteil der „Bodenzeit“-Dauer, die kaum kürzer, z. T. sogar länger geworden ist, immer mehr in den Vordergrund. Selbst bei stadtnahe gelegenen Verkehrsflughäfen unterschreitet sie selten einen Betrag von 1–1½ Stunden. Wie sich die abseitige Lage der hauptsächlichen saarländischen Verkehrsquellen von den benachbarten bzw. bevorzugten Flughäfen auf die Länge der „Bodenzeit“-Dauer und damit auch auf den Zeitvorteil bzw. auf die Größe des „Zeitvorsprungs“-Maßes der Luftreise auswirkt, wird noch zu zeigen sein.

5. Anwendung der Güteigenschaften von Schnellverkehrsdiensten auf die Beurteilung der saarländischen Verhältnisse

Die vorgenannten Güteigenschaften werden im folgenden auf die Verbindungen des Schienenschnellverkehrs ab und nach Saarbrücken angewendet sowie auf die wichtigsten Luftverkehrsverbindungen, denen die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen mit Abflug und Ankunft von bzw. auf den benachbarten Flughäfen gilt. Die notwendigen Reisezeitangaben entstammen den öffentlichen Fahrplänen¹²⁾.

¹²⁾ s.: „Amtliches Kursbuch der Deutschen Bundesbahn“, Sommer 1. 6. 1958–27. 9. 1958, „Städteverbindungen“, Sommer 1958, „Aushängefahrpläne für Abfahrt ab bzw. Ankunft in Saarbrücken/Hbf, gültig vom 1. Juni 1958 und „The ABC World Airways Guide“, August 1958 und z. T. Mai 1959.

a) Der Schienenschnellverkehr

Die Verbindungen des Schienenschnellverkehrs seien vorangestellt, da sie den Anlaß geben, sich mit den bereits erwähnten Klagen über eine „Verkehrsferte“ des Saarlandes auseinanderzusetzen. Die saarländischen und sonstigen Beschwerden richten sich teils ausgesprochen, teils unausgesprochen an die Adresse des Schienenverkehrs, der unbestritten nach wie vor als der weitaus wichtigste Verkehrszeitung auch im Saarland zu gelten hat.

Das Schwergewicht bei einer Beurteilung der schnellen Schienenverkehrsverbindungen, die aus dem bzw. in das Saarland führen, liegt weniger auf ihrer Schnelligkeit. Letztere wird zweifellos auch auf den saarländischen Schienenwegen im gleichen Maße gesteigert werden wie im übrigen Westdeutschland. Der Nachdruck liegt vielmehr auf dem Güte-merkmal „Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten“, die beanstandet wird.

Untersucht wurden die von Saarbrücken ausgehenden täglichen Schnellverkehrsverbindungen in Gestalt der F- und D-Zugverbindungen sowie die E-Zugverbindungen mit westdeutschen Großstädten. Die Aushängefahrpläne in Saarbrücken/Hbf¹²⁾ und ¹³⁾ enthalten für die Zeit von 0.23–22.15 Uhr insgesamt 30 Abfahrten von F-, D- und E-Zügen. Diesen stehen in der Zeit von 0.07–23.42 Uhr insgesamt 28 Ankünfte von Schnellverbindungen gegenüber. Kurswagenverbindungen sind den Direktverbindungen zugerechnet, so daß sich z. B. in der Abfahrt ab Saarbrücken nach München insgesamt drei Verbindungen ergeben, darunter eine Kurswagen- und eine Schlafwagenverbindung.

Den Aushängefahrplänen lassen sich demnach kaum Anhaltspunkte für die beanstandete saarländische „Verkehrsferte“ entnehmen. Es fällt allerdings auf, daß direkte Schnellverbindungen mit Norddeutschland fehlen, wenn man von der einen E-Zugverbindung nach Münster (Westf.) absieht.

Ein besseres Bild von der Güte der Verkehrsbedienung Saarbrückens auf dem Schienenwege wurde dadurch zu erhalten versucht, daß die Häufigkeit der Schnellverkehrsgelegenheiten ab und an Saarbrücken mit derjenigen der westdeutschen Flughäfen bzw. der übrigen Landeshauptstädte verglichen wurde. Zu diesem Zweck wurde für jede der insgesamt zehn fraglichen Städte die Anzahl ihrer täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen mit den anderen Flughafen- bzw. Landeshauptstädten angegeben. In der bildlichen Darstellung (Abb. 2) ist die Anzahl der F- bzw. D-Zugverbindungen einschließlich der Schlafwagenverbindungen sowie der E-Zugverbindungen mit westdeutschen Großstädten in Abhängigkeit von der Reiseentfernung (in Tarif-km) aufgeführt. Die früher erwähnten Richtlinien hinsichtlich des Reisebeginns bzw. -endes ließen sich aus Billigkeitsgründen nicht überall befolgen.

Sämtlichen Verkehrsverbindungen ist gemeinsam, daß die Häufigkeit der täglichen direkten Schnellverkehrsgelegenheiten mit der Länge der Reiseweiten mehr oder weniger stark abnimmt. In grober Annäherung folgt die Abnahme einer Art hyperbolischem Verlauf derart, daß für nahe gelegene Reiseziele erheblich häufigere Verkehrsgelegenheiten bestehen als für weiter entfernte.

Auf eine Diskussion der bildlichen Darstellung, die für sich selbst spricht, muß aus Raumgründen verzichtet werden. Stattdessen sei auf die Angaben der Zahlentafel 1

¹²⁾ Im Sommerfahrplan 1959 haben sich, soweit eine erste Durchsicht ergab, Ankunfts- und Abfahrtszeiten gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich geändert. Auch ist die Anzahl der Schnellverkehrsgelegenheiten nicht erhöht worden.

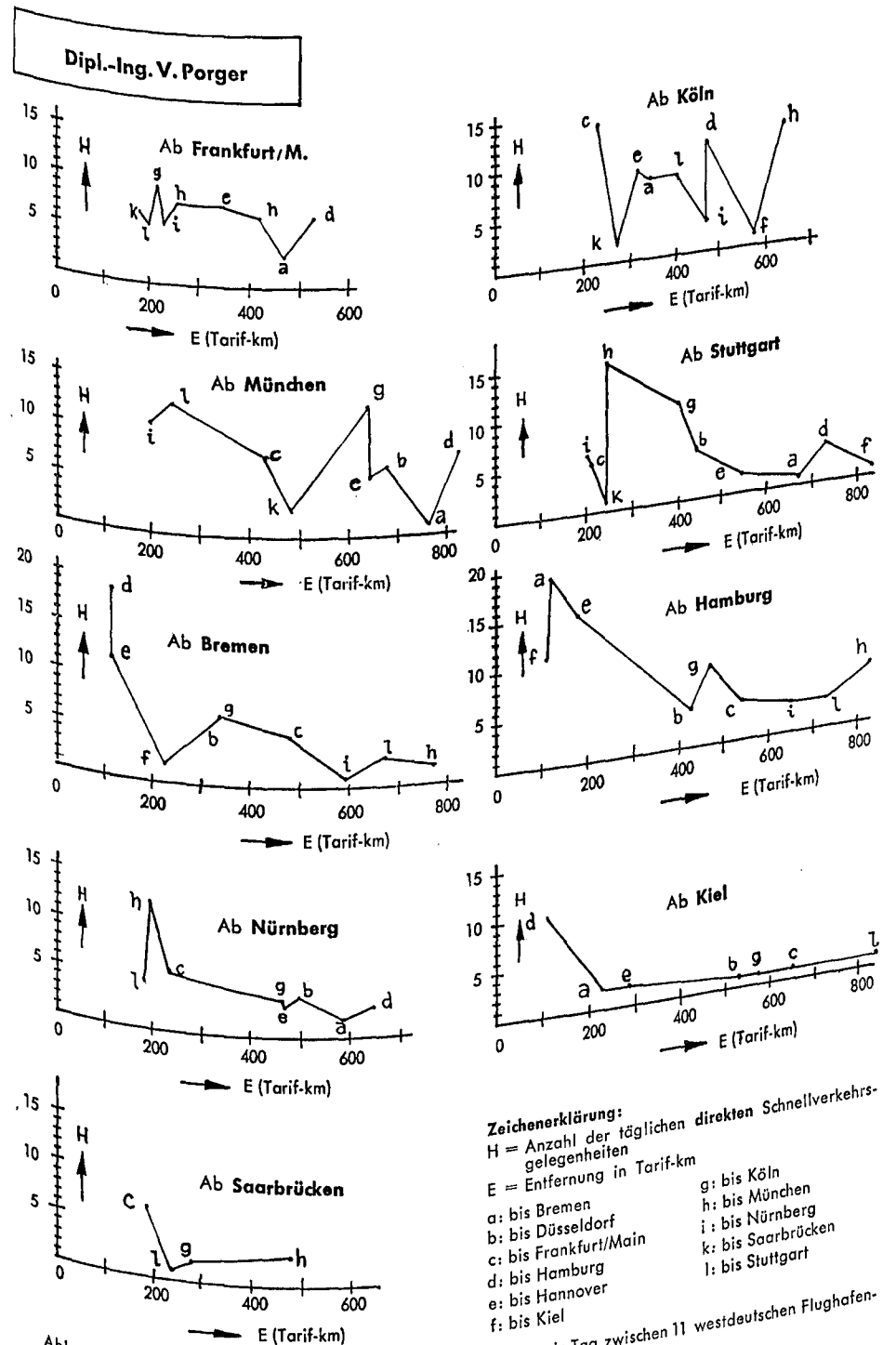


Abb. 2 Häufigkeit der direkten Schnellverkehrsgelegenheiten je Tag zwischen 11 westdeutschen Flughäfen bzw. Landeshauptstädten

verwiesen, welche als zusammenfassendes Ergebnis des Schaubildes eine Übersicht über die Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen Saarbrücken und den übrigen westdeutschen Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den Angaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten Bremen, Düsseldorf¹⁴⁾, Hamburg, Hannover, Kiel und Nürnberg besitzt. Auch hier muß auf weitere Einzelheiten aus Raumgründen verzichtet werden.

Wird die Häufigkeit der direkten Schnellverkehrsgelegenheiten je Tag als Güte Merkmal für die angebotenen Verkehrsdienste anerkannt, so muß festgestellt werden, daß für Saarbrücken in dieser Beziehung bisher noch manche Wünsche offen geblieben sind. Der Bezeichnung „Verkehrsferte“ der saarländischen Hauptstadt kann unter diesen Umständen eine gewisse Berechtigung schwerlich abgesprochen werden. Daß für die bisherige Beibehaltung dieses Zustandes auf seiten des Verkehrsträgers gewichtige Gründe vorgelegen haben bzw. noch vorliegen, kann wohl als sicher gelten.

b) Anwendung der vorerwähnten Güte Merkmale auf die derzeitigen Fluglinienverbindungen, die der Befriedigung des saarländischen Luftverkehrsbedürfnisses dienen

1. Heutige Verhältnisse

Auf die Zeitdauer sämtlicher Luftreisen vom bzw. ins Saarland wirkt sich die Länge der „Bodenzeit“=Dauer, wie bereits früher angedeutet, außerordentlich nachteilig aus. Letztere beträgt für Luftreisen ab bzw. an Frankfurt/M. im günstigsten Fall etwa $3\frac{1}{4}$ Stunden und für solche über Stuttgart mehr als $4\frac{3}{4}$ Stunden (Zahlentafel 2). Dabei ist jeweils die kürzeste Zeitdauer für die Eisenbahnreise ab Saarbrücken bis zum Ort des Abflughafens, für die Fahrt zwischen dem Bahnhof am Abflugort und dem Flughafen sowie für die Abfertigung vor Antritt der Luftreisen zu Grunde gelegt. Für den umgekehrten Reisevorgang gilt das gleiche.

Mit Hilfe dieser Werte wurde die Gesamtdauer der Luftreise für drei Inlandsreiseziele — Bremen, Hamburg und München — sowie für sechs Auslandsreiseziele — Brüssel, Kopenhagen, London, Paris, Wien und Zürich — ermittelt (Zahlentafel 2). Danach bewegt sich die Gesamtdauer der Luftreisen im Inland jeweils zwischen 5—6 Stunden, während sie für die aufgeführten Auslandsreisebeispiele zwischen nahezu $5\frac{1}{2}$ Stunden und beinahe 7 Stunden beträgt, also nur unwesentlich länger ist.

Für einen Vergleich mit der Dauer der entsprechenden Bodenreisen wurde im Hinblick auf die erfreulicherweise wieder zu beobachtende Verkürzung der Eisenbahnfahrzeiten jeweils nur die mittlere kürzeste Fahrplanzeit zu Grunde gelegt. Aus Eisenbahnfahrplan- und Luftreisezeiten wurde die Größe der Zeitersparnis sowie der Wert des „Zeitvorsprungs“=Maßes der schnelleren Reise in bekannter Weise gebildet (Zahlentafel 2).

Der eben erwähnte verhältnismäßig geringe Unterschied in der Dauer der Gesamtluftreisezeiten auf den kürzeren und weiteren Reiseentfernungen hat seine Ursache in der unverhältnismäßig langen „Bodenzeit“=Dauer. Ihr Anteil an der Gesamtluftreisedauer

¹⁴⁾ Zwischen Düsseldorf und Saarbrücken besteht während der Geltungsdauer der vorerwähnten Fahrpläne nur eine Wochenendverbindung am Sonnabend und Montag. Sie kann im vorliegenden Zusammenhang nicht gewertet werden.

beträgt bei den Beispielen der Inlandsluftreisen zwischen rd. $\frac{3}{5}$ und nahezu $\frac{3}{4}$. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Falle zu Recht.

Bei Auslandsluftreisen verlängert zwar die Zoll- und Paßabfertigung normalerweise den absoluten Betrag der „Bodenzeit“=Dauer. Da aber angesichts der meist größeren Reiseentfernungen auch die Dauer der eigentlichen Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, wird der Anteil der „Bodenzeit“=Dauer an der Gesamtluftreisedauer eher kleiner als größer. Das trifft aber weder für Reisen aus dem Saarland ins Ausland noch für solche in umgekehrter Richtung zu. In den Beispielfällen (Zahlentafel 2) macht der „Bodenzeit“=Anteil zwischen rund $\frac{2}{3}$ und rund $\frac{4}{5}$ der Gesamtluftreisedauer aus. Werden aus den Quotienten der Eisenbahnfahrplan- und der Gesamtluftreisezeiten die Werte des „Zeitvorsprungs“=Maßes gebildet, so muß bei der Beurteilung ihrer Größenordnung berücksichtigt werden, daß im allgemeinen erst bei Werten oberhalb zwei der Anreiz groß genug ist, um den Reisenden vom Schienenweg auf den Luftweg überzuwechseln zu lassen¹¹⁾. Es zeigt sich, daß diese Bedingung für die drei Beispiele von Inlandsluftreisen in keinem Falle erfüllt wird. Bei den Auslandsluftreisen werden in den Beispielfällen nur dann ausreichend große Werte des „Zeitvorsprungs“=Maßes erreicht, wenn — wie bei der Reise nach Kopenhagen oder London — das Schienenfahrzeug zeitweise mit dem Schiff vertauscht werden muß. Ein gleiches gilt, wenn die Schnelligkeit der Bahnreise, wie z. B. zwischen Saarbrücken und Wien, z. Z. noch verhältnismäßig gering ist. Zusammenfassend ist festzustellen, daß es durchaus berechtigt ist, heute von einer saarländischen „Luftverkehrsferte“ zu sprechen.

2. Die Verhältnisse bei Vorhandensein eines saarländischen Verkehrsflughafens

Wesentlich andere Beträge der Zeitersparnis bzw. des „Zeitvorsprungs“=Maßes der Luftreise würden erhalten, wenn das Saarland einen eigenen Verkehrsflughafen besitzen würde. Dieser Fall wird hier untersucht. Dabei ist angenommen, daß von Saarbrücken aus Linienverbindungen sowohl mit Frankfurt/M. als auch mit Paris bestehen. Die gleichen Beispiele wie in Zahlentafel 2 wurden noch um Reisen nach weiteren westdeutschen Flughafenstädten — nach Düsseldorf, Hannover, Köln, Nürnberg und Stuttgart — vermehrt (Zahlentafel 3). Alle Luftreisen sollen von Saarbrücken zunächst über Frankfurt/M. führen, ausgenommen solche nach Paris; dorthin besteht annahmegemäß eine Direktverbindung.

| Den Reisezeitermittlungen lagen einheitlich folgende Voraussetzungen zu Grunde: | | |
|---|--------------------------|-----|
| „Bodenzeit“=Dauer | in Saarbrücken | 30' |
| „ | im sonstigen Inland | 30' |
| „Wartezeit“=Dauer | im Ausland | 20' |
| „ | in Frankfurt/M. | 30' |
| „ | bei Inlandsreisen | |
| „ | bei Auslandsreisen | |
| Rechnerische Flugplanzeit | Saarbrücken—Frankfurt/M. | 50' |
| (Flugzeugmuster CONVAIR 440) | | |

Ein Vergleich der neuen Werte (Zahlentafel 3) mit den früher genannten (Zahlentafel 2) führt zu folgendem Ergebnis:

Auf Inlandsflurreisen erreicht der Wert des „Zeitvorsprungs“-Maßes, mit Ausnahme von Reisen nach Düsseldorf, Köln und Stuttgart, den Betrag von zwei und mehr. Die Reiseweiten zwischen Saarbrücken und den drei letztgenannten Städten sind zu gering, um den Zeitverlust einer Zwischenlandung in Frankfurt/M. wettzumachen. (Angaben über Luftreisezeiten bei Direktverbindungen unterbleiben im Hinblick auf die geringen Aussichten für deren Realisierbarkeit.)

Bei den im Ausland liegenden Reisezielen lohnt sich der Luftweg, vom Standpunkt des Zeitvorteils aus gesehen, immer. Die Werte des „Zeitvorsprungs“-Maßes erreichen fast durchweg eine so überzeugende Größe, daß für alle diejenigen Reisenden, die grundsätzlich zur Benutzung des Luftweges bereit sind, die Wahl des Verkehrsmittels kaum zweifelhaft sein könnte, wenn künftig die Möglichkeit von Luftreisen ab Saarbrücken gegeben sein sollte.

Eine Ausnahme besteht bei Luftreisen nach Paris. Dort wird sich die Benutzung des Luftweges erst dann wirklich lohnen, wenn die „Bodenzeit“-Dauer am Zielort nach der Inbetriebnahme des bereits im Bau befindlichen Schienenschnellweges zwischen Flughafen und Stadtzentrum sowie einer entsprechenden Autobahn stärker verkürzt wird. Bei tageszeitlich günstiger Lage würde allerdings eine Flugverbindung zwischen Saarbrücken und Paris auch heute schon mit den derzeitigen, allerdings tageszeitlich recht unbequemen Frühverbindungen auf der Schiene in ernsthaften Wettbewerb treten können¹⁵⁾.

Ein in Kürze realisierbarer Wert des „Zeitvorsprungs“-Maßes von fast zwei dürfte dem Luftweg angesichts des starken Verkehrsaufkommens auf dieser Verbindung günstige Aussichten eröffnen. Würden doch in den Jahren zwischen 1955 und 1957 im Raum Saarbrücken annähernd fünf- bis sechsmal soviel Fahrkarten 1. Kl. nach Paris gelöst als z. B. nach Frankfurt/M.

III. Das Aufkommen eines saarländischen Flughafens im Personenluftverkehr

Bei dem Versuch, das Verkehrsaufkommen eines geplanten saarländischen Flughafens zu ermitteln, wird die Steigerung des vorhandenen Luftverkehrsaufkommens und die Gewinnung neuen Aufkommens unter der Voraussetzung beziffert, daß die derzeitige „Luftverkehrsferne“ des Landes zum mindesten „normalen“ Verhältnissen weicht. Für den Rechnungsgang war eine Reihe von Annahmen notwendig, ferner eine gesicherte Ausgangsbasis, auf der sich die Ermittlung desjenigen saarländischen Luftverkehrsaufkommens aufbauen kann, das unter „normalen“ Verhältnissen anfallen würde. Als Grundlage der Zahlenrechnung dienten die Ergebnisse einer Erhebung, die der Verfasser bei den saarländischen IATA-Agenten über die Anzahl der bei ihnen in den Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebuchten Luftpassagen hatte durchführen lassen¹⁶⁾.

| | D 1116*) | D 1118*) |
|------------------------------------|----------|----------|
| ¹⁵⁾ ab Saarbrücken Hbf: | 0.23 | 1.24 |
| an Paris-Ost: | | |
| *) Schlafwagen | 6.35 | 7.30 |

¹⁶⁾ Die Luftpassagebuchungen bei den IATA-Agenten stellen nur einen Teil des Gesamtaufkommens dar. Nähere Einzelheiten zur Methode der Aufkommensermittlung auf dieser Grundlage s.u.a.: V. Porger, „Bedarf an Flugplätzen für den Gelegenheitsverkehr in Nordrhein-Westfalen“, Bericht des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln“, veröffentlicht in der Reihe „Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 45, 1958 und 5).

1. Ausgangspunkt und Annahmen für die Durchführung einer Zahlenrechnung

Als Maßstab für die Größe des Verkehrsaufkommens eines Flughafens dient in der Regel die Anzahl der jährlich von ihm abfliegenden (= neu zusteigenden) und auf ihm ankommenden (= aussteigenden) Fluggäste. Das Aufkommen besteht. Im vorliegenden Falle blieben Umsteigende außer Betracht, da es sich nur um die Ermittlung des Quell- und Zielverkehrs handelte.

Die Aufkommensberechnung ermittelt zunächst diejenige Verkehrsmenge, die anfallen würde, wenn bereits seit dem Jahre 1956 ein Flughafen Saarbrücken in Betrieb gewesen wäre. Sie geht dabei von den beiden Annahmen aus, daß

1. zwischen Saarbrücken und den beiden Luftverkehrsknotenpunkten Frankfurt/M. und Paris täglich morgens und abends je ein Kurs in beiden Richtungen verkehrt, und daß
2. alle Luftreisenden, die während des Jahres 1956 im Saarland eine Flugpassage, lautend auf Frankfurt/M., Paris und Luxemburg als Abflughäfen, gebucht hatten, ihre Luftreise auf Grund der Möglichkeit zu 1. bereits in Saarbrücken angetreten hätten.

Ferner wurde vorausgesetzt, daß die derzeitige westeuropäische Aufbaukonjunktur während der Dauer des Vorhersagezeitraumes und noch über diesen hinaus im wesentlichen erhalten bleibt, daß der Umfang des Personen- und Güterverkehrs zwischen den Ländern der westlichen Welt im großen und ganzen ohne Einschränkungen weiter besteht, daß sich ferner der im SV festgelegte Warenaustausch zwischen dem Saarland und Frankreich nach dem wirtschaftlichen Wiederanschluß des Landes an Deutschland mindestens auf der vertraglichen Höhe hält, und daß der Anteil der weiterverarbeitenden Industrie an der gesamten industriellen Produktion zunimmt.

Die eben genannten Annahmen gelten in gleicher Weise für die Ermittlung des Aufkommens aus der Lufttouristik. Auf die Gründe, die für eine starke Inanspruchnahme von Diensten dieses Zweiges dieses gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs im Saarland sprechen, wurde bereits hingewiesen⁹⁾ und ¹⁰⁾.

Unter diesen Voraussetzungen kann damit gerechnet werden, daß die Zuwachsrates des saarländischen Luftverkehrsaufkommens im Liniendienst während des 5jährigen Vorhersagezeitraumes mit großer Wahrscheinlichkeit über dem bisherigen Weltdurchschnitt von 15 % liegt. Daran dürften auch vorübergehende Rezessionen kaum etwas ändern, wie sie im Jahre 1958 in den USA und in denjenigen westeuropäischen Ländern zu beobachten waren, deren Luftverkehrsaufkommen besonders stark von der Höhe des aus der Neuen Welt kommenden Touristenstromes abhängt. Die Auswertungsergebnisse der bereits erwähnten Erhebungen bei den IATA-Agenten berechtigen zu der Annahme, daß auch im Hinblick auf den saarländischen Nachholbedarf mit einer um 20 % höheren Zuwachsrates während des Vorhersagezeitraumes gerechnet werden könne, als sie bis zum Jahre 1957 im Weltdurchschnitt zu beobachten war.

2. Die Buchungsergebnisse der saarländischen IATA-Agenten als Ausgangsgrundlage für die Ermittlung des Luftverkehrsaufkommens im Saarland

Als Maßstab für die Höhe des gesamten saarländischen Luftverkehrsaufkommens diente die Zahl der Luftpassagen, die bei den im Saarland zugelassenen IATA-Agenten in den Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebucht wurden. Bei der Beurteilung der Aufkommens-

höhe muß die derzeitige „Luftverkehrsferne“ des Landes beachtet werden. Das Erhebungsmaterial wurde nach den drei Merkmalen „Benutzer Abflughafen“, „Zielhafen der Luftreise“ sowie „Einfach- (E-) oder Hin- und Rückpassage (R-)“ aufbereitet. Die Reisezielangaben wurden zunächst nach Zielländern bzw. -erteilen oder größeren Bereichen, z. B. Naher oder Ferner Osten usw., zusammengefaßt. Sie erscheinen in der Zahlentafel 4 nur unter der Gruppierung „Berlin und übriges Westdeutschland“ (d. h. Inland), „Übriges Europa“ (d. h. europäisches Ausland) und „Übersee“ (d. h. überseeisches Ausland).

Der Anteil an Passagen, die unmittelbar bei den Luftverkehrsgesellschaften gebucht werden, scheint im Saarland nach den angestellten Ermittlungen erheblich kleiner zu sein als im übrigen Westdeutschland und in anderen westeuropäischen Ländern. Für diese Vermutung spricht, daß z. B. noch keine Luftverkehrsgesellschaft eine eigene Vertretung oder ein Stadtbüro im Saarland unterhält¹⁷⁾. Daraus folgt, daß die Buchungen bei den saarländischen IATA-Agenten den weitaus überwiegenden Anteil am gesamten Luftverkehrsaufkommen im Abflug ausmachen müssen.

3. Die Erhebungsergebnisse im einzelnen

a) Gesamtaufkommen und Reiseziele

Insgesamt wurden im Jahre 1956 rd. 1370 und im folgenden Jahre rd. 1850 Flugpassagen bei den saarländischen IATA-Agenten gebucht. Diese Ziffern umfassen sowohl die E- als auch die R=Passagen. Die Zuwachsrate von 1956 auf 1957 ist mit mehr als einem Drittel (rd. 35 v.H.) bemerkenswert hoch. Sie übertrifft die damalige Weltdurchschnittsrate um weit mehr als das Doppelte.

In Zahlentafel 4 gliedert sich dieses Passageaufkommen nach seinen Anteilen an E= und R=Passagen in den Jahren 1956 und 1957 für die Reiseziele „Berlin und übriges Westdeutschland“, „Übriges Europa“ und „Übersee“ auf. Grundsätzlich hat der Anteil der R=Passagen am Gesamtaufkommen teils mehr, teils weniger stark zugenommen, so z. B. der Anteil an Passagen nach „Berlin und übriges Westdeutschland“ um mehr als die Hälfte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die auf Berlin als Reiseziel lautenden Buchungen diejenigen nach dem übrigen Westdeutschland um ein Vielfaches übersteigen. Im Europa-Verkehr nahm die Anzahl der Passagen nur um wenig mehr als $\frac{1}{10}$ zu. Dabei verhielt sich der Anteil der E- und R=Passagen wie rd. 1 : 2. Er blieb in beiden Jahren nahezu konstant.

Im Übersee-Verkehr hat die Gesamtzahl der Passagen in der betrachteten Zeit um etwa $\frac{1}{4}$ zugenommen. Dabei stieg der Anteil der E=Passagen geringfügig auf mehr als $\frac{1}{3}$ an, während derjenige der R=Passagen einen Wert von $\frac{2}{3}$ nicht ganz erreichte. Als Reiseziele stehen Nordamerika und Afrika – beide Passageaufkommen etwa gleich groß – weitaus im Vordergrund. Ihnen folgen die Passagen nach dem Nahen und Fernen Osten. Deren Anteil machte jedoch im Jahre 1957 je nur knapp $\frac{1}{3}$ der Passagebuchungen nach jedem der beiden erstgenannten bevorzugten Reiseziele aus.

b) Aufgliederung der Passagen nach bevorzugten Abflughäfen

In dem untersuchten Zeitraum lautete die Masse der Luftpassagen, wie zu erwarten, auf Frankfurt/M. als Abflughafen. Dieser liegt zwar weiter vom Saarland entfernt als andere Häfen, bietet aber häufigere Reisegelegenheiten nach einer größeren Anzahl

¹⁷⁾ Im Frühjahr 1959 hat die DLH ein eigenes Stadtbüro in Saarbrücken eröffnet.

von Reisezielen. Etwa $\frac{2}{5}$ sämtlicher im Saarland während des Jahres 1956 gebuchten rd. 350 E=Passagen sowie nahezu der gleiche Anteil der rd. 425 E=Passagen des folgenden Jahres weist Frankfurt/M. als Abflughafen auf. Von den rd. 1000 saarländischen R=Passagen des Jahres 1956 entfielen mehr als 70% auf Frankfurt/M., im folgenden Jahre wiederum etwa der gleiche Anteil der mehr als 1400 R=Passagen.

Nächst bevorzugter Abflughafen war Paris. Er zog im Jahre 1956 etwas mehr als $\frac{1}{4}$ und im folgenden Jahre etwas weniger als $\frac{1}{5}$ des gesamten saarländischen Aufkommens an E=Passagen auf sich. Bei den R=Passagen belief sich dieser Anteil auf etwas mehr als $\frac{1}{6}$ im Jahre 1956 und weniger als $\frac{1}{10}$ im folgenden Jahre. Der absolute und anteilmäßige Rückgang der Passagen ab Paris fällt mit der gleichen Erscheinung im Eisenbahnverkehr 1. Klasse mit Paris zusammen.

Die Anzahl der saarländischen Passagen, die auf Luxemburg – den nächstgelegenen Flughafen – lauten, fällt demgegenüber stark ab. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen betrug im Jahre 1956 nur rd. 4,5 v.H. und im folgenden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer verhältnismäßig langen Fahrzeit von bzw. bis Saarbrücken maßgebend sein, mehr aber wohl noch das geringe Angebot an Verkehrsgelegenheiten.

Die Anzahl der Passagen, die zum Abflug ab „Sonstigen Flughäfen“ gebucht wurden, ist in beiden Jahren annähernd ebenso groß gewesen wie die Summe der Buchungen auf die Abflughäfen Paris und Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab „Sonstigen Flughäfen“ etwas mehr als halb so viel E=Passagen wie ab Frankfurt/M. gebucht. Diese Zahl nahm im Jahre 1957 um etwas mehr als die Hälfte zu. Der Anteil der R=Passagen betrug 1956 mehr als $\frac{1}{6}$ der ab Frankfurt/M. gebuchten R=Passagen und erhöhte sich im folgenden Jahre auf etwas mehr als $\frac{1}{5}$. Wahrscheinlich ist die Zunahme auf eine verstärkte Werbung der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften im Saarland zurückzuführen. – Sonstige näher gelegene Abflughäfen, wie z. B. Straßburg und Stuttgart, konnten im Jahre 1957 nur wenig mehr als 1 v.H. bzw. weniger als 1 v.H. des gesamten Buchungsaufkommens aus dem Saarland auf sich vereinigen. Für Abflüge ab Zürich lag dieser Anteil mit fast 2 v.H. des Gesamtaufkommens nahezu doppelt so hoch. Schwerpunkte innerhalb der Gruppe „Sonstige Flughäfen“ ließen sich bisher nicht feststellen.

c) Die Entwicklung des saarländischen Passageaufkommens im ersten Halbjahr 1958

Erhebungen bei zwei saarländischen IATA-Agenten über die Höhe ihrer Buchungen in der ersten Hälfte des Jahres 1958 hatten folgendes Ergebnis:

| Reiseziel | Anteil der E=Passagen R=Passagen am Gesamtaufkommen (v.H.) | | Anteil am Gesamtaufkommen (v.H.) |
|------------------------------------|---|------------|--|
| | E=Passagen | R=Passagen | |
| Berlin und übriges Westdeutschland | 15,5 | 84,5 | 25,3 |
| Übriges Europa | 25,0 | 75,0 | 10,3 |
| Übersee | 48,4 | 51,6 | 100,0 |

Ein Vergleich mit den entsprechenden Angaben der Zahlentafel 4 zeigt, daß im Verkehr mit „Berlin und dem übrigen Westdeutschland“ keine großen Änderungen eingetreten sind. Im Europa-Verkehr haben die R=Passagen zugenommen, während sich im Übersee-Verkehr die Anteile der E- und R=Passagen einander stärker angenähert haben. — Die Aufgliederung des Gesamtaufkommens nach den eben bezeichneten großen Bereichen weist gegenüber dem Jahre 1957 so gut wie keine Verschiebungen auf.

IV. Das Luftverkehrsaufkommen im Saarland bei Vorhandensein eines eigenen Verkehrsflughafens

Die Zahlenrechnung über die Höhe des zu erwartenden Aufkommens in Ab- und Zugang, das ein Flughafen Saarbrücken innerhalb eines 5jährigen Vorhersagezeitraumes an sich zu ziehen vermöchte, kommt zu folgendem Resultat:

Wird von den Buchungsergebnissen des Jahres 1956 für den Linienverkehr ausgegangen, so würden — unter der Voraussetzung, daß zu dieser Zeit der Flughafen bereits voll in Betrieb gewesen wäre — im ersten Jahr auf ihm rd. 6 200 Personen abgeflogen und rd. 6 300 angekommen sein. Diese Ziffern enthalten auch die Beförderungsergebnisse aus der Lufttouristik. Das gesamte Verkehrsaufkommen an Zu- und Aussteigenden würde sich dementsprechend in diesem Jahre auf etwa

12 000 bis 13 000 Personen

belaufen haben. Unter der Annahme, daß sich die erwähnte jährliche Zuwachsrate während des ganzen Vorhersagezeitraumes nicht ändert, würde sich das Gesamtaufkommen in Abflug und Ankunft am Ende des 5. Jahres auf etwa

27 000 bis 29 000 Personen

erhöht haben. Diese Ziffern sind Mindestwerte, die unter vorsichtigen Annahmen ermittelt wurden. Mit ihnen ist das vorhandene Potential noch keineswegs ausgeschöpft, selbst wenn das derzeitige Niveau der Beförderungssätze bis auf weiteres bestehen bleibt. Aus Raumgründen muß eine Wiedergabe von Einzelheiten hier unterbleiben. Ein Potential, aus dem sich unter vorsichtigen Annahmen ein Luftverkehrsaufkommen der vorstehenden Größenordnung errechnen ließ, sollte wert sein, durch den Bau eines Verkehrsflughafens erschlossen zu werden. Eine Erschließung wäre um so mehr gerechtfertigt, als mit der nach einer 5jährigen Anlaufzeit zu erwartenden Ziffer die Aufkommensobergrenze noch nicht erreicht wäre.

V. Einige Überlegungen zum Ergebnis der Aufkommensprognose

Verschiedentlich war im Laufe des letzten Jahrzehnts sowohl in der alten Welt als auch in der neuen die Frage zu entscheiden, ob nicht ein mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwartendes Luftverkehrsaufkommen bestimmter Höhe an sich schon den Bau eines neuen Flughafens rechtfertigen könne. Ab und an ist sogar versucht worden, über den vorangegangenen Bau des Hafens ein anfänglich unzureichendes Aufkommen ex post in ausreichender Höhe gleichsam „herbei zu zwingen“ und sich so nachträglich die Richtigkeit des Bauentschlusses bestätigen zu lassen (z. B. bei den amerikanischen Flughäfen Baltimore und Greater Fort Worth). In jedem Falle hat es den Anschein, als ob bei Überschreiten einer Art „Schwelle“ oder unteren Grenzwertes des zu erwartenden Auf-

kommens die Bemühungen um eine Realisierung des betreffenden Bauvorhabens in ein entscheidendes Stadium treten. Dafür einige Beispiele. Das hier zur Erörterung stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwa der gleichen Größenordnung wie im Falle Saarbrücken. Beispiele dieser Art sind zunächst die Flughäfen Köln/Bonn und Nürnberg. Die Aufkommensentwicklung beider Häfen geht aus folgender Übersicht hervor:

| Flughafen: | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Köln/Bonn | 23 677 | 32 510 | 46 058 | 62 580 | 94 236 |
| Nürnberg | 28 255 | 31 455 | 40 909 | 43 603 | 39 898 |

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, „Leistungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Jahre 1957“, Anlage 5, Verkehr 1953–1957 ohne Transit.

Die Pläne, den damaligen sogenannten „Industrieflughafen“ Nürnberg durch die heutige Anlage in Kraftshof zu ersetzen, kamen im Jahre 1953 in ein entscheidendes Stadium. — Für Köln/Bonn haben, wie die obige Zusammenstellung ausweist, ähnliche Aufkommensverhältnisse vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Grund zu einer ersten stärkeren Neubelebung des Hafens nach dem Kriege gelegt wurde.

Noch ein Beispiel scheint für die obige Behauptung zu sprechen. Die Überlegungen, den Flughafen Bern-Belp der schweizerischen Bundeshauptstadt neueren Erfordernissen anzupassen, haben sich fast zwei Jahrzehnte hingezogen, wenn die Unterbrechung zwischen 1939 und 1945 außer Betracht bleibt. Bern-Belp kann schon seit Jahren nicht mehr im europäischen Liniendienst angefliegen werden, da seine Start- und Landefläche für neuzeitliches Flugmaterial nicht mehr ausreicht. Immerhin liegt sein jährliches Verkehrsaufkommen z. Z. bei etwa 4 500 Personen. Auch hier kam die Diskussion über einen Neubau des Hafens in Gang, nachdem eine Untersuchung über das zu erwartende Aufkommen für das Jahr 1960 etwas mehr als 30 000 Personen in Abflug und Ankunft und für das Jahr 1965 eine Verdoppelung dieser Ziffer erwarten ließ¹⁹⁾. Kurze Zeit nach Vorliegen dieser Prognose sprachen sich zehn europäische Luftverkehrsgesellschaften für einen Neubau aus und sagten zu, den neuen Hafen im Liniendienst anfliegen zu wollen. Eine positive Entscheidung über den Neubau dürfte inzwischen gefallen sein.

Letztes Beispiel der Reihe, der Gemeinschaftsflughafen Basel-Mülhausen, der die zu klein gewordenen Plätze Basel-Birsfelden und Mülhausen/Elsaß ersetzt, wurde aufgrund eines Staatsvertrages vom Sommer 1949 in Blotzheim auf französischem Hoheitsgebiet mit exterritorialer Zufahrtsstraße von der Schweiz her gebaut, wiederum nachdem das Aufkommen die mehrfach erwähnte Größenordnung erreicht hatte (im Jahre 1958 wurden bereits rd. 280 000 Personen gezählt, die sich zu etwa gleichen Teilen aus dem Linien- und dem Gelegenheitsverkehr rekrutierten).

Wird angenommen, daß ein Luftverkehrsaufkommen der eben genannten Höhe geeignet ist, das Interesse der beteiligten Stellen am Bau eines Flughafens zu wecken und wachzuhalten, so liegt es nahe, den Versuch zu machen, die aus einem solchen Aufstellung resultierenden Passagererlöse einmal abzuschätzen. Zur Vereinfachung der Fragestellung muß eine Verteilung der Passagen nach Reiseweiten zu Grunde gelegt werden, die den

¹⁹⁾ s.: Prof. Dr. H. R. Meyer, „Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflugplatzes Bern“ in SCHWEIZERISCHE BEITRÄGE ZUR VERKEHRSWISSENSCHAFT, Heft 52, Verlag Stämpfli & Cie., Bern 1957.

in Europa zu beobachtenden „Normalverhältnissen“ entspricht. Unter vorsichtigen Annahmen kommt man auf eine Gesamtsumme an jährlichen Passageerlösen, die den Betrag von mehr als 2 1/2 Mio DM überschreitet.

Es soll keineswegs unterstellt werden, daß den Überlegungen, die vor dem Neubau eines Hafens, vor der Erweiterung vorhandener Betriebs- bzw. Verkehrsanlagen oder vor einer erstmaligen Einbeziehung eines Hafens in das Liniennetz einer Gesellschaft angestellt werden, Gedankengänge dieser oder ähnlicher Art voranzugehen pflegen. Im vorliegenden Falle war nur aufzuzeigen, daß das Vorhandensein eines nutzbaren Potentials der obengenannten Größenordnung Kräfte auslöste, die auf die Schaffung einer entsprechenden Verkehrsanlage abzielten.

VI. Zusammenfassung

Die vorliegende marktanalytische Studie gipfelte in einer Prognose des Luftverkehrsaufkommens, das für den projektierten saarländischen Verkehrsflughafen Saarbrücken-Ensheim zu erwarten steht. Sie errechnet für den Einzugsraum des geplanten Hafens nach 5jähriger Anlaufzeit ein Aufkommen, dessen Höhe eine wesentlich stärkere Er-

| Nach | Entfernung (Tarif-km) | Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsgelegenheiten ab Saarbrücken: | | | |
|----------------|--------------------------|--|--------------|-------------------------|--------|
| | | mit F= bzw. D=Zug | mit E=Zug | mit Schlaf- wagen | Gesamt |
| Frankfurt/Main | 187 | 6 | 1 | keine | 7 |
| Stuttgart | 239 | 1 | — | keine | 1 |
| Köln | 268 | 2 | — | — | 2 |
| Düsseldorf | 308 | keine | — | — | keine |
| Nürnberg | 439 | — | — | — | — |
| München | 479 | 2 | — | — | 2 |
| Hannover | 553 | keine | — | 1 | 3 |
| Bremen | 665*) | — | — | keine | keine |
| Hamburg | 735*) | — | — | — | — |
| Kiel | 834*) | — | — | — | — |

*) über Frankfurt/Main

Zahlentafel 1

Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen SAARBRÜCKEN und den übrigen westdeutschen Flughäfen- bzw. Landeshauptstädten

Quelle: „Amtliches Kursbuch der Deutschen Bundesbahn“, Sommer 1. 6. 1958—27. 9. 1958 und „Städteverbindungen“, Sommer 1958.

| Reiseziel | Luftreise | | | Zeit- ersparnis | „Zeitvor- sprungs“-Maß der Luftreise?) |
|------------|--|--|---|--------------------|--|
| | Schiene- reise | „Bodenzeit“ bis zum Flugantritt | „Bodenzeit“ am Ort des Zielhafens | | |
| Inland: | Kürzeste mittlere Eisenbahn- fahrzeit | Mittlere Flugplanzeit | | | |
| Bremen | 9 h 20' | 2 h 20' ⁽¹⁾ | 0 h 45' | 3 h 15' | 1,53 |
| Hamburg | 9 h 30' | 1 h 35' ⁽²⁾ | 0 h 30' | 5 h 20' | 1,78 |
| München | 7 h 20' | 1 h 25' ⁽²⁾ | — | 5 h 10' | 1,42 |
| Ausland: | | | | | |
| Brüssel | 7 h 38' | 1 h 20' ⁽²⁾ | 0 h 45' | 5 h 20' | 1,43 |
| Kopenhagen | 19 h 18' | 2 h 10' ⁽³⁾ | 0 h 50' | 6 h 20' | 3,04 |
| London | rd. 15 h | 2 h 25' ⁽²⁾ 1 h 50' ⁽⁴⁾ | 1 h 15' | 6 h 55' 6 h 20' | 2,17 2,37 |
| Paris | 4 h 35' | 1 h 50' ⁽²⁾ | 0 h 55' | 6 h 00' | 0,76 |
| Wien | 15 h 03' | 1 h 55' ⁽⁴⁾ | 0 h 45' | 5 h 55' | 2,54 |
| Zürich | 7 h 12' | 1 h 05' ⁽²⁾ | 0 h 55' | 6 h 45' | 1,07 |

¹⁾ mit DC 3; Hinflog direkt, Rückflug über Düsseldorf

²⁾ mit Convair 440

³⁾ mit DC 6

⁴⁾ mit „Viscount“

⁵⁾ in Frankfurt/Main

⁶⁾ in Stuttgart

⁷⁾ „Zeitvorsprungs“-Maß der Luftreise = Eisenbahnfahrzeit - Gesamtluftreisezeit

Mittlere Flugplanzeiten lt. „The ABC World Airways Guide“, August 1958.

Zahlentafel 2

Reisezeitersparnis und „Zeitvorsprungs“-Maß des Luftweges ab Frankfurt/M. bzw. ab Stuttgart gegenüber dem Schienenweg bei Reisen von SAARBRÜCKEN ins Inland und ins Ausland

| Reiseziel | Schienenreise | | Luftreise | | | | Zeitvor- sprungs-Maß der Luftreise ¹⁾ |
|-----------------|------------------------------------|--|--|---|--------------------------------|--------------------------|--|
| | Kürzeste Eisenbahn- fahrzeit | Kürzeste Warte- zeit ²⁾ | Flugplanzeit Saar- brücken Frankfurt/M. | Mittlere Flugplanzeit Frankfurt/M. bis Reiseziel | "Bodenzeit" am Reiseziel | Gesamt- Luftreisezeit | |
| <u>Inland:</u> | | | | | | | |
| Bremen | 9 h 20' | 0 h 50' | 0 h 50' | 2 h 20' ¹⁾ | 0 h 30' | 4 h 30' | 4 h 10' |
| Hamburg | 9 h 30' | | | 1 h 35' ²⁾ | | 3 h 45' | 5 h 45' |
| München | 7 h 20' | | | 1 h 25' ²⁾ | | 3 h 35' | 3 h 45' |
| Düsseldorf | 5 h 05' | | | 1 h 05' ¹⁾ | | 3 h 15' | 1 h 50' |
| Hannover | 7 h 59' | | | 0 h 55' ²⁾ | | 3 h 00' | 2 h 00' |
| Köln | 4 h 14' | 0 h 50' | 0 h 50' | 1 h 35' ¹⁾ | 0 h 50' | 3 h 45' | 4 h 15' |
| Nürnberg | 6 h 46' | | | 0 h 55' ¹⁾²⁾ | | 3 h 05' | 1 h 10' |
| Stuttgart | 4 h 24' | | | 0 h 55' ²⁾ | | 3 h 05' | 3 h 40' |
| <u>Ausland:</u> | | | | | | | |
| Brüssel | 7 h 38' | 1 h 00' | 0 h 50' | 1 h 20' ²⁾ | 0 h 45' | 3 h 55' | rd. 3 ³⁾ / ₄ h |
| Kopenhagen | 19 h 18' | | 0 h 50' | 2 h 10' ⁴⁾ | 0 h 50' | 4 h 50' | rd. 14 ¹⁾ / ₂ h |
| London | rd. 15 h | | | 2 h 25' ²⁾ | | 5 h 30' | rd. 9 ¹⁾ / ₂ h |
| Paris | 4 h 35' | 0 h 30' | keine | 1 h 50' ⁵⁾ | 1 h 15' | 4 h 55' | rd. 10 h |
| Wien | 15 h 03' | 1 h 00' | 0 h 50' | 1 h 20' ⁶⁾ | 0 h 55' | 2 h 45' | rd. 1 ³⁾ / ₄ h |
| Zürich | 7 h 12' | | | 1 h 55' ⁵⁾ | 0 h 45' | 4 h 30' | rd. 10 ¹⁾ / ₂ h |
| | | | | 1 h 05' ²⁾ | 0 h 55' | 3 h 50' | rd. 3 ¹⁾ / ₄ h |

*) = „Bodenzeit“ in Saarbrücken + Wartezeit in Frankfurt/Main
 1) mit DC 3 2) mit Convair 440 3) mit Convair 340 4) mit DC 6 5) mit „Viscount“ 6) mit DC 6

7) wie in Zahlentafel 2

Zahlentafel 3

Reisezeitersparnis und „Zeitvorsprungs“-Maß von Luftreisen ab SAARBRÜCKEN im Inland und ins Ausland gegenüber Reisen auf dem Schienenweg

| Reiseziel | Gesamtzahl der E- + R- Passagen | | Anteil an der Gesamtzahl der E=Pas= sagen | | R=Pas= sagen |
|---------------------------------------|------------------------------------|------|---|----------------|-----------------|
| | 1956 | 1957 | 1956 (v.H.) | 1957 (v.H.) | |
| Berlin und übriges Westdeutschland | 785 | 1173 | 16,5 | 83,5 | 15,85 |
| Übriges Europa | 423 | 475 | 37,6 | 63,4 | 35,4 |
| Übersee | 160 | 197 | 38,1 | 61,9 | 35,5 |
| | | | | | 84,15 |
| | | | | | 64,6 |
| | | | | | 64,5 |

Zahlentafel 4
 Aufgliederung des saarländischen Gesamtpassageaufkommens
 nach Anteilen der E- und R=Passagen

10) Damit sei nicht gesagt, daß sich nicht auch die interessierte saarländische Wirtschaft in irgendeiner Form an den Investitionen, im vorliegenden Falle z. B. in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den Subventionen beteiligen sollte. Die Höhe einer solchen Beteiligung könnte geradezu einen Gradmesser für die wirtschaftliche Notwendigkeit des Hafens abgeben 11).

schließung des vorhandenen Potentials als bisher rechtfertigen sollte. Dieses Potential ist nicht zuletzt im Hinblick auf die besonderen Aufgaben, die dem Saarland nach dem SV im Warenaustausch mit Frankreich zufallen, weiterer, nicht unbeträchtlicher Steigerung fähig.

Es handelte sich an dieser Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, ob sich der Bau eines saarländischen Verkehrsflughafens, volkswirtschaftlich gesehen, „lohnt“. Dieser Nachweis läßt sich exakt erst nach weiterem Fortschreiten der Projektarbeiten und vor allem nach Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung für die geplante Verkehrsanlage führen. Eine marktanalytische Studie der vorliegenden oder ähnlicher Art kann als Grundlage für die Durchführung der fraglichen Rechnung dienen. Letztere wird insbesondere darüber Auskunft zu geben haben, wie hoch die Investitionen für den geplanten Bau und die laufenden Zuschüsse sein müßten, welche die öffentliche Hand für die Durchführung des Hafenbetriebes während einer begrenzten Zeitdauer aufzuwenden hätte¹⁰⁾. Erst nach dem Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung dürfte sich ein abschließendes Urteil über das Bauvorhaben fällen lassen.

Über den Bereich der vorliegenden Studie hinaus kann noch eine Reihe weiterer, vor allem staatspolitischer Gesichtspunkte von anderer Art geltend gemacht werden, als sie sich aus dem SV für den Bau eines saarländischen Flughafens und damit für eine Wiedereinbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und internationale Flugliniennetz herleiten ließen. Ihre Erörterung würde aber den gegebenen Rahmen sprengen.

Buchbesprechungen

Predöhl, A., Verkehrspolitik, Grundriß der Sozialwissenschaft, hg. v. R. Schaefer, Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen, 1958, 360 S., DM 26,80.

Es ist kein Zufall, daß wir auf zwei wichtigen Teilgebieten der Wirtschaft, dem der Industrie und des Verkehrs, in Deutschland bisher keine neuere zusammenfassende und eingehende Darstellung der Tatbestände wie auch der Gestaltung dieser Teilgebiete durch die staatliche Wirtschaftspolitik haben. Wenn man von der ausgezeichneten Darstellung der industriellen Probleme durch Herbert von Beckerath in seinem Buche „Der moderne Industrialismus“ absieht, das aber schon 1930 erschienen ist, so gilt die Feststellung der obigen Tatsache für das große Gebiet der Industrie auch heute noch, in erster Linie deshalb, weil die technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen sowie soziologischen Probleme hier so äußerst komplex sind, daß sie sich der Bewältigung durch einen einzelnen Forscher praktisch entziehen.

Auf dem Gebiete des modernen Verkehrs sind die Tatsachen und Zusammenhänge zwar im ganzen übersehbarer als in der industriellen Wirtschaft, aber die Dynamik des Verkehrs in den letzten drei Jahrzehnten setzt doch auch in diesem Bereich der wissenschaftlichen Durchdringung und Darstellung ähnliche Schwierigkeiten entgegen, wie sie bei der Erforschung der industriellen Probleme bestehen.

Die verdienstvolle und bei ihrem Erscheinen (1933) sehr aktuelle Verkehrspolitik von Alfons Schmitt in Adolf Webers Grundriß konnte für die seitdem eingetretene starke Dynamik auf dem Verkehrsgebiet natürlich grundlegendes Werk über die Grundlagen der Verkehrswirtschaft stellen, bei aller Anerkennung der weitgehenden Berücksichtigung auch der wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs, doch die verkehrstechnischen Probleme stark in den Vordergrund. Somit bestand in der systematischen wissenschaft-

lichen Behandlung der aktuellen Verkehrsfragen vor allem unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bisher eine empfindliche Lücke. Predöhls Buch füllt diese Lücke aus. Es legt Zeugnis ab für die souveräne Kenntnis des Verf. hinsichtlich aller wichtigen Tatbestände des modernen Verkehrs auf der Grundlage einer umfangreichen Heranziehung der einschlägigen europäischen und amerikanischen Literatur, und es ist schließlich die Frucht einer jahrzehntelangen Beschäftigung mit den verkehrswissenschaftlichen Problemen.

Predöhl stellt in einer sehr anregenden Art und Weise die historische Entwicklung des Verkehrswesens wie auch seine aktuelle Situation einmal in den Rahmen der wirtschaftlichen Raumgestaltung der Welt, er stellt zweitens (auch das ist eine originelle Art der Darstellung) den Verkehr in seiner Gesamtheit in den Rahmen der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und der funktionalen Beziehungen zwischen den einzelnen Teilgebieten der Wirtschaft wie auch der allgemeinen Wirtschaftstheorie. Damit ergibt sich für Predöhls Buch eine vorwiegend „horizontale“ Betrachtungs- und Darstellungsweise, welche die einzelnen Verkehrsträger und ihre Probleme nicht isolierend behandelt, sondern sie als voneinander abhängige Teilfaktoren im gesamten verkehrs- und volkswirtschaftlichen Prozeß ansieht. Das hat den Vorteil, daß vor allem die Wettbewerbsbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, die Kosten- und die Preisfragen, speziell die Preispolitik und ihre Gestaltung durch den Staat, in ihrem inneren Zusammenhang wie auch im Zusammenhang mit den gesamtwirtschaftlichen Problemen plastisch herausgearbeitet werden. Allerdings muß dieser Vorteil bezahlt werden mit einer geringeren Geschlossenheit und Plastizität der Darstellung des Gefüges der einzelnen Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel. Immerhin bietet der erste Teil des Buches demgegenüber insofern einen gewissen Ausgleich, als er die Entwicklung und Situation der einzelnen Verkehrsmittel

in ihrem Werden und ihrer Struktur darlegt. Diesem ersten Teil: Die Entwicklung des Verkehrs, folgt im zweiten Teile die Behandlung der Organisation des Verkehrs hinsichtlich der Betriebe, der Märkte und der Tarife, im dritten Teile die systematische Darstellung der eigentlichen Verkehrspolitik: „Die Gestaltung des Verkehrs“.

Die beiden ersten Teile sind m. E. die am besten gelungenen. Der 3. Teil fordert in manchen Punkten zur Kritik heraus. Sicherlich muß man in der Auswahl der Mittel und Wege zur Erreichung wirtschafts- und sozialpolitischen Ziele „pragmatisch“ sein und sich oft der Vielfältigkeit des Lebens ohne grundsätzliche allgemeine Bindung an bestimmte Formen und Mittel anpassen. Aber der Weg und die Mittel entscheiden oft über die Realität und Möglichkeit der Zielsetzung selbst. Diese selbst kann nur grundsätzlich und nicht pragmatisch sein. Verfährt man aber bei der Verfolgung der Ziele rein pragmatisch, je nach der berechneten (aber keineswegs immer garantierten) Zweckmäßigkeit des Mittels im einzelnen, so gefährdet man die Zielsetzungen selbst. Das kann auch bei einer zu „pragmatisch“ eingestellten Verkehrspolitik geschehen. Pragmatismus im Sinne einer weitgehenden Elastizität in der Wahl der Mittel (auch sog. „dirigistischer“) in Ehren, aber der Pragmatismus des Verfassers erscheint mir doch gelegentlich so stark akzentuiert, daß er in Gefahr gerät, nicht nur bei der Mittelwahl, sondern auch bei der Zielsetzung grundsatzlos zu werden.

Tatsächlich ist allerdings Predöhls Verkehrspolitik keineswegs immer so pragmatisch, wie sie sich dem Leser zunächst gibt. In seinen Pragmatismus schleichen sich an manchen Stellen durchaus antipragmatische, grundsätzliche Überlegungen ein und geben dadurch dem Begriff etwas stark Schillerndes und Unbestimmtes, im übrigen vom Verfasser oft selbst Korrigiertes.

Es geht eben doch auf dem Gebiet der Verkehrspolitik nicht ohne eine Grund- und Gesamtkonzeption, sowohl in der Zielsetzung wie auch in den Mitteln zur Erreichung ihrer Ziele. Allgemeine Ordnungsprinzipien erfordern auch in der Mittelgestaltung trotz allem Pragmatismus im einzelnen grundsätzliche

Entscheidungen über die Mittelwahl, d. h. über die Verkehrspolitik nicht nur in den Zielen, sondern auch in den Methoden. Die pragmatische Behandlung der Verkehrspolitik kann z. B. keine Antwort auf die sehr aktuelle Frage geben, ob gewisse staats-, sozial- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen nicht mit anderen staatlichen Mitteln, anstatt über den Weg der Verkehrspolitik gelöst werden können. Eine systematische Darstellung und kritische Untersuchung nicht nur der Mittel, sondern auch der Zielsetzungen staatlicher Verkehrspolitik muß m. E. in jeder wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Verkehrspolitik eine zentrale Stellung einnehmen. Die fehlende oder doch unzureichende Behandlung dieses wichtigen Komplexes erscheint mir als eine gewisse Schwäche des Buches.

Daß in einer so weitgreifenden, umfangreichen Behandlung der Verkehrstatbestände und -probleme im einzelnen manches zur kritischen Stellungnahme reizt, ist angesichts der Tatsache, daß auf dem vielschichtigen Gebiet des Verkehrs noch manches ungeklärt ist, verständlich. Es seien im folgenden dazu nur einige Anmerkungen erlaubt. Die Stellungnahme des Verfassers gegenüber dem Bau von Binnenschiffahrtskanälen (Seite 40) erscheint mir zu positiv, andererseits unterschätzt der Verfasser (Seite 83) m. E. die Tatsache, daß die Handelsflotte in ihren Dienstleistungen ein wichtiger Faktor einer aktiven Zahlungsbilanz ist. Für problematisch halte ich auch die Auffassung des Verfassers, daß die Eisenbahnen heute noch in größerem Umfang Monopolreservate besitzen und über eine, wenn auch durch den Lastkraftwagen eingeschränkte, Marktstellung verfügen, die die Möglichkeit einer monopolartigen Tarifpolitik (vor allem hinsichtlich des Werttarifs) auch weiterhin geben.

Ebensowenig kann ich mich einverstanden erklären mit der Behauptung (S. 220), daß alle Versuche, mit staatlichen Mitteln das Vordringen des Kraftwagens zu hemmen, wie eine Verringerung des Leistungsangebots durch Beschränkung der Anzahl und der Leistungsfähigkeit der Wagen, auf eine Hemmung des technischen Fortschritts hinauslaufen. Das heißt doch den technischen Fort-

schrift in zu enger Auslegung des Begriffs rein technisch und nicht im Zusammenhang der verkehrswirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Leistungen zu sehen. Es heißt, die Notwendigkeit der staatlichen Ordnungspolitik gerade auf dem zentralen Gebiete der Abstimmung von Eisenbahn und Kraftwagen, aber auch in der Frage der Straßenkapazität und -Sicherheit und der Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge übersehen; es heißt verkenne die Ordnungspolitik zwecks Vermeidung rücksichtslosen Wettbewerbs eine gesamtwirtschaftliche Notwendigkeit darstellt. Schließlich kann ich mich Predöhl nicht anschließen hinsichtlich seiner Ausführungen zur Gemeinwirtschaftlichkeit der Eisenbahnen. Diese Gemeinwirtschaftlichkeit (auch in der Fassung, wie Predöhl sie gibt) besteht heute doch noch wesentlich stärker, als er es wahrhaben will. In diesem Zusammenhang möchte ich bemerken, daß ich in Abweichung von Predöhl die Beförderungspflicht noch durchaus als gemeinwirtschaftliche Aufgabe ansehe, wenigstens soweit diese Pflicht die Eisenbahnen zu Leistungen zwingt (etwa hinsichtlich der zu befördernden Güter oder der kurzen Entfernungen), die ihr in Zusammenhang mit der Betriebspflicht der zu bedienenden Strecken und Stationen wesentliche Opfer auferlegt.

Auch hinsichtlich der Bewertung der Bedeutung der Tarifgleichheit im Raume für die Standorte der Industrie und in etwa auch der Gesamtwirtschaft habe ich gewisse Zweifel. Selbst wenn sich die Tarifgleichheit heute im wesentlichen nur noch auf die Regeltarife und einen Teil der allgemeinen Ausnahmetarife bezieht, so ist die Bedeutung dieser Tarifgleichheit für die peripheren Gebiete doch wesentlich größer als Predöhl annimmt. Diese Tarifgleichheit bedingt andererseits für die Deutsche Bundesbahn immer noch gewisse preismäßige Opfer, also immer noch gemeinwirtschaftliche Leistungen. Schließlich kann ich mich auch der Meinung Predöhl's nicht anschließen, daß die Methoden des Gutachtens des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium hinsichtlich der Zurechnung der Straßenkosten für den Kraftverkehr „nicht zum Ziele führen“ — unter Bezugnahme auf *Ritschl* und die „Mehrheit der Kritiker“ (welcher?) —. Diese Meinung erscheint

mir durch seine Ausführungen keineswegs hinreichend bewiesen.

Andererseits möchte ich vielen Ausführungen Predöhl's durchaus zustimmen, so seiner Skepsis hinsichtlich der Feststellung der Kosten der Verkehrsträger, seinen Ausführungen über die Struktur und die Gestaltung des Personennahverkehrs (S. 130), seiner Kritik an der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur, daß der ruinöse Wettbewerb der kleinen Existenzen im Verkehr wie auch sonst in der Wirtschaft neben dem ruinösen Machtkampf der Oligopole viel zu wenig beachtet wird. Ebenso möchte ich mit der Forderung Predöhl's anschließen, die Eisenbahntarife und den Eisenbahnbetrieb unter Einschränkung der nicht mehr wirtschaftlich notwendigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen stärker nach Kostengesichtspunkten auszurichten. Durchaus richtig erscheint mir auch die Kritik an der Bindung der Tarife des Fernlastkraftwagens an die der Eisenbahnen und die Richtung, in der Predöhl diese Bindung aufzulösen vorschlägt; auch nicht zuletzt der Hinweis darauf, daß die Wahl der Marktform in der Wirtschaft und speziell auch in der Verkehrspolitik und ihre Beeinflussung durch den Staat durchaus nicht nur mit „marktkonformen“ Mitteln (der Begriff ist mittlerweile sehr mehrdeutig und damit unbestimmt geworden) durchgeführt werden können, sondern daß auch verwaltungsmäßige (dirigistische) Lenkungsmittel dort notwendig sind, wo die sog. marktkonformen Mittel versagen. Nur eine so verstandene Marktwirtschaft kann der Vielschichtigkeit des Wirtschaftslebens auch auf dem Gebiet des Verkehrs gerecht werden. — Eine „monolithische Marktwirtschaft“, auch als sog. „soziale Marktwirtschaft“, wird sonst zu einem weltfremden Idol.

Die vorstehenden kritischen Anmerkungen können und sollen aber die Anerkennung der großen Leistung, die Predöhl in diesem Buche der Verkehrswissenschaft, wie auch allen denjenigen, die an leitenden und verantwortlichen Stellen des praktischen Verkehrs und der Verkehrspolitik stehen, geschenkt hat, keineswegs mindern. Wer auch immer sich über die Tatsachen und die oft sehr komplexen Zusammenhänge im modernen Ver-

kehrswesen informieren will, der wird sich mit diesem auch in der lebendigen und höchst anregenden Darstellungsweise sehr ansprechenden Buch eingehend beschäftigen und auseinandersetzen müssen.

Prof. Berkenkopf

Morgenthaler, K. und Wollert, H., Die Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen, insbesondere des Verkehrsfinanzgesetzes 1955, auf die Kosten des Güterfernverkehrs. Kirschbaum-Verlag Bielefeld, 1958, Heft 18 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, 148 Seiten, DM 12,—.

Der Band bringt eine Neuauflage des am 15. 3. 1957 erstatteten Gutachtens über die „Auswirkungen des Verkehrsfinanzgesetzes, des Sonntagsfahrverbots, der Verordnung über Schichtenbücher sowie die Herabsetzung der Achslasten, Maße und Gewichte auf die Kosten des Güterfernverkehrs“ und des Werk-Betriebswirtschaft GmbH, Düsseldorf, erstatteten „Gutachtens über die Entwicklung der Kosten- und Ertragslage des gewerblichen Güterfernverkehrs von 1954 bis 1956“ (Heft 6 der Schriftenreihe der AGF, Bielefeld, 1958) gewidmet. Sie stellt eine Replik auf die Darlegungen der Betriebswirtschaft GmbH (GB) dar, die die erste Auflage der Untersuchungen von Morgenthaler/Wollert widerlegen sollen. Insofern genügt es, sich mit dieser Replik zu beschäftigen, wenn man unterstellt, daß die Ausführungen der GB richtig widergegeben sind, woran angesichts der außerordentlich präzisen Formulierungen der beiden Verf. kein Zweifel bestehen kann.

Die erste Kritik richtet sich an die Erhebungsmethode der GB, die offenbar die gleichen Wege beschreitet, die seinerzeit der Enquête der Spitzenverbände zum Vorwurf gereichen mußten. Die Erhebungsmasse liegt zum großen Teil unter 10% der Konzessionen, so daß schon in rein quantitativer Hinsicht von einer Repräsentation der Gesamtmasse nicht gesprochen werden kann. Die Auswahl der Testbetriebe war vom qualitativen Gesichtspunkt aus ebenfalls methodisch unzureichend. Ebenfalls schwerwiegende Einwendungen werden

gegen die „in sich unabgestimmte Mischung von überwiegend Planzahlen mit wenigen Ist-Werten“ anstelle der Verwendung „einer verfahrensmäßig einwandfreien Plankostenrechnung“ gemacht.

Es bleibt demnach bei folgenden Feststellungen:

1. Das Verkehrsfinanzgesetz brachte im gewerblichen Güterfernverkehr zwischen 1954 und 1956 Kostenerhöhungen um 7% bis 9%.
2. Während der gewerbliche Güterfernverkehr diese Erhöhungen der Betriebskosten durch eine Verbesserung der Ausnutzung des Laderaums und durch steigende Beschäftigung im wesentlichen ausgleichen konnte, bahnte sich im Werkfernverkehr ein Schrumpfungsprozeß an. Die Erhöhung der Beförderungssteuer führte zu einem Rückgang der Verladungen mit werkseigenen Lkw's, wobei unterstellt werden kann, daß hierbei die unterschiedliche Kostenlage beim gewerblichen Güterfernverkehr und dem Werkfernverkehr noch nicht voll zur Auswirkung kam, da die Werkfernverkehr betreibenden Unternehmungen sich bei ihren Investitions- (und Desinvestitions-) entscheidungen häufig nicht allein von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen leiten lassen. Es ist daher mit einem weiteren Rückgang des Werkfernverkehrs zu rechnen.
3. Das Sonntagsfahrverbot bedingte bei richtiger Disposition im allgemeinen keine Kostenerhöhungen, gelegentlich gar Kostensenkungen durch den Wegfall der Sonntagslöhne.
4. Die Verordnung über die Schichtenbücher bedeutet lediglich eine Kontrollmöglichkeit der Arbeitszeitvorschriften.
5. Hinsichtlich der Durchführung der neuen Bestimmungen über Maße und Gewichte werden Kostenerhöhungen zwischen 9% und 12% erwartet. Wie freilich diese Kostenerhöhungen durch eine Verbesserung der Jahresfahrgrades und eine Verbesserung der Jahresfahrleistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werden sollten, bleibt offen. Es ist schwierig, den Optimismus der Verf. in diesem Punkte zu teilen. Wahrscheinlicher ist, daß im Hinblick auf den Auslastungsgrad nur eine geringe Elastizität der Unternehmungen vorhanden ist, die — wollen sie sich nicht ihres Vorzugs

der raschen Beförderung berauben — häufig nicht voll ausgelastete Lkw.-Züge in Kauf nehmen müssen. Eine Erhöhung der Fahrleistung andererseits ist natürlich eher denkbar, wenn man berücksichtigt, daß leichtere Lkw.-Einheiten höhere Geschwindigkeiten zu erzielen vermögen... sofern die Straßen dieses erlauben! Auch hier scheint uns eine frühe Grenze wahrscheinlich. Schließlich vertreten die Verf. die Meinung, daß Transporte von niedrig tarifierten Gütern auf die Eisenbahn übergehen würden, womit sich eine Erhöhung der Einnahmen im gewerblichen Güterfernverkehr ergäbe. Hier nun wird das Spiel mit den Dominosteinen allzu offensichtlich. Es ist schließlich nicht so, daß dem Lkw.-Unternehmer an jedem Orte ein Sortiment höhertarifierten Güter zur Beförderung zur Verfügung stände, demzufolge er sich in Zukunft nur noch die tarifarischen Rosinen aus dem Kuchen zu picken habe! Und darüberhinaus entscheidet „auch“ die Nachfrage nach Verkehrsleistungen darüber, welches Verkehrsmittel zum Zuge kommt, wobei keineswegs ausgemacht ist, daß eine Verkehrsteilung der Art zustande kommt, die hochtarifizierte Güter auf den Lkw., niedrigtarifizierte dagegen ausschließlich auf die Schiene verweist. Es ist durchaus denkbar, daß der Lkw.-Unternehmer bei der Alternative „Leerrückfahrt“ oder „unwirtschaftlicher Transport niedrigtarifierten Güter“ die Entscheidung zugunsten des zweiten Weges fällen wird, wenn er damit nur wenig mehr erläßt, als die variablen Kosten dieses Transports betragen, ganz abgesehen davon, daß hinsichtlich seiner genauen Kostenkalkulation und seines Wissens um die Gründe partieller Unwirtschaftlichkeit auch einige Fragen bestehen. Insgesamt gesehen dürften die Auswirkungen der geplanten Bestimmungen über die Maße und Gewichte doch gravierender sein, als die Verf. annehmen.

Dr. Seidenfus

„Das Deutsche Verkehrswesen; Handbuch der gesamten deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere für die öffentlichen Verkehrsbetriebe, Eisenbahnen, Hafens-, Schiffahrts- und Luftfahrtbetriebe mit Lieferantenverzeichnis“. Commercia Verlag und Druckerei Seidel und Co., Berlin — Bonn, 6. Ausgabe, 1958, Halbleinen DM 15,—, 206 Seiten.

Dieses bereits sechsmal aufgelegte Werk bietet dem Verkehrswirtschaftler eine Zusammenstellung der wichtigsten Anschriften von Unternehmen, Behörden und Verbänden, Unternehmungen, Behörden und Verbänden, die mittel- oder unmittelbar mit Verkehr zu tun haben. In Teil I (Schienenverkehr) erfährt er von der organisatorischen Gliederung der Deutschen und Österreichischen Bundesbahnen. Es folgen Anschriften und betriebliche Daten aller dem Verband Deutscher Nichtbundes-eigener Eisenbahnen angeschlossener Verkehrsunternehmen. Im Teil II (Kraftverkehr) sind die Organe der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder zusammengefaßt. Sodann findet man alles Wichtige über die zahlreichen Kraftverkehrsverbände. Teil III ist der Schifffahrt, Teil IV der Luftfahrt und Teil V dem Fremdenverkehr gewidmet. Jeder Teil enthält ein Verzeichnis der Spezialiieferanten. Schließlich ist noch ein Fachbezugsquellen-nachweis aufgeführt, der sich in ein Stichwort-„Industriewarengruppen“ und ein Firmenverzeichnis unterteilt.

Dem Nachrichtenverkehr wird kein besonderer Hauptpunkt gewidmet. Anschriftenmaterial über die Deutsche Bundespost als dessen Trägerin ist unter Teil I „Schienenverkehr“ auf knapp zwei Seiten zusammengestellt. Unberücksichtigt blieb bisher der Rohrleitungsverkehr. Will das vorliegende Handbuch Anspruch auf Vollständigkeit erheben, müßte in künftigen Neuauflagen diese Verkehrsart behandelt werden.

Dipl.-Kfm. Sauer

Sanierung über eine Liberalisierung der Tarifpolitik?

Anmerkungen und Fragen zu den
„Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn
zur wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahn“

VON DR. P. HELFRICH, MÜNCHEN

Ähnlich wie im Vorjahr der sogenannte Kapteyn-Bericht im übernationalen Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat in diesem Jahr die Veröffentlichung der „Gedanken des Vorstandes der DB zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“ im nationalen Bereich der Bundesrepublik neue Bewegung in den zähen Fluß der Verhandlungen um die künftige Verkehrs- und Tarifpolitik gebracht. Bedeutsam ist sie doch in der grundsätzlichen Bejahung eines „echten“ Wettbewerbs und damit einer Liberalisierung im Verkehr eine fast völlige Kehrtwendung gegenüber der bisherigen Einstellung der Leitung der Deutschen Bundesbahn. Die sogenannte Siebener-Kommission, die auf Beschluß des Bundestages im Spätsommer 1958 ihre Arbeiten aufgenommen hat, muß sich mit dem zum Teil revolutionären Inhalt der „Gedanken“ ebenso auseinandersetzen wie es der vom Bundesverkehrsminister eingesetzte Sachverständigen-Ausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen der EWG (Beyer-Ausschuß) seit Januar 1959 bei der Vorbereitung eines Gutachtens an den Bundesverkehrsminister getan hat. Auch die im Juli 1959 bekanntgewordenen, lange erwarteten Leitsätze, nach denen der Bundesverkehrsminister mit Billigung des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung durchzuführen gedenkt, gehen ausgesprochen oder unausgesprochen in wichtigen Abschnitten auf den Inhalt der „Gedanken“ ein. Möglicherweise wäre das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung ohne die Aufsehen erregende Verlautbarung des Bundesbahn-Vorstandes vor dem Erscheinen der Gutachten der Siebener-Kommission und des Beyer-Ausschusses noch gar nicht veröffentlicht worden.

In welchem Lager des von vielen Schlagworten verwirrten verkehrspolitischen Meinungsstreites man auch stehen mag, man muß es den „Gedanken“ lassen: Sie sind, in guter und knapper Formulierung, aus einem Guß und endlich so etwas wie eine klare Konzeption, deren Grundanliegen alle Verkehrsträger angehen. —

Wie der Verlauf der bisherigen Diskussion erkennen läßt, begegnet der Bundesbahn-Vorstand allgemeiner Zustimmung und Anerkennung, wenn er als Ziel seiner „Gedanken“ bezeichnet, Maßnahmen aufzuzeigen, die die Grundlagen für eine anhaltende Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn schaffen, sie von laufenden Kassenhilfen unabhängig machen, ihr eine noch rationellere Betriebsführung ermöglichen und ihr damit eine gute Ausgangsposition für den Gemeinsamen Markt geben. Meinungsverschiedenheiten können somit wohl nur hinsichtlich der Mittel auftreten, welche die Bundesbahn auf dem Wege zu solchen Zielen angewendet wissen möchte. Vielleicht und in gewissem Umfang auch darüber, inwieweit den davon handelnden