Aspekte aus den Zahlenbildern westdeut= scher Hotelbetriebe 1952 bis 1956" schreibt. Beide Aufsätze sind sorgsam abgefaßt und mit reichlichen Zahlenangaben versehen. Gei= gant will "einem breiten Personenkreis das wichtigste verfügbare Zahlenmaterial über den transfrontalen Fremdenverkehr innerhalb West=Europas zugänglich machen" und "den Interessenten . . . mühevolle Zusammenstel= lungen ersparen" (S. 42). Schulz zeigt in sei= nem 5 jährigen Zahlenvergleich, der im übri= gen eine Weiterführung des in Hest 9 der Schriftenreihe dieses Instituts behandelten Themas ist, den Trend einiger für die Hotel= lerie typischer Zahlenreihen (Vermögens= und Kapitalstruktur, Aufwandsentwicklung, Er= lösstruktur, 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 um= schließt bereits die Bedeutung "grenzüber=

Den Abschluß bilden Berichte aus der Tätig= keit des Instituts ("Fremdenverkehr in Forschung und Lehre") mit dem Verzeichnis der im Sommersemester 1957 in München abge= haltenen Lehrveranstaltungen über Fremden= verkehr und das Kapitel "Fremdenverkehrs= chronik", das die bedeutendsten internatio= nalen Fremdenverkehrstagungen im 2. Halb= jahr 1957 aufführt. Dipl.=Kfm. Kaufmann

"London", Band 11, Mai's Auslands=Taschen= bücher. Von Egon Larsen, München 1958,

Der Verlag "Volk und Heimat" versucht mit dieser Taschenbuchreihe den bewährten Reise= führern eine Form zu geben, die dem heutigen Reisen besser gerecht wird. Erfahrungsge= mäß werden dem Reisenden im Ausland heute von Fremdenverkehrsverbänden, Reisebüros und städtischen Verkehrsämtern an Ort und Stelle genügend Informationsmaterial, Weg= weiser und Karten übergeben, so daß ein mo= dernes 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 georde net und in einem angenehmen Plauderton geschrieben. Nach einer Einführung in Abr mosphäre und Geschichte Londons gibt der Verfasser, der selbst begeisterter Londoner ist, jeweils in kurzen Abschnitten einen Über blick über Natur, Besiedlung und Bevölke rung, Verwaltung und Wirtschaft, Sozialwes sen, Gesellschaft, Sprache und Kultur. Die Anleitungen zu Besichtigungsgängen 70it 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 Veranstaltung gen der englischen Tradition nicht vernach lässigt. Wichtige Adressen zusammen mit dem Namen= und Sachregister vervollständis gen das nützliche Handbuch.

Dipl.=Volksw. Fruhner

Storke, Lade- und Löschfristen, Liegegelder, Frachtzuschläge und Vertragsrabatte in der europäischen Binnenschiffahrt. Deuts scher Verkehrs-Verlag Hamburg 1959, 72 Seiten, DM 3,75.

Zusammenstellung und Kommentar der in den europäischen Ländern unterschiedlichen Bestimmungen, die als spezielle Frachtkoms ponenten oft eine wesentliche Rolle spielen. Die Bestimmungen entsprechen im allgemeis nen behördlichen Regelungen. Sie werden übersichtlich nach dem Stand vom 1. 1. 1959 für die Länder Deutschland, Belgien, Nieder lande, Frankreich und Schweiz dargestellt und können als praktischer Helfer für alle im Bins nenschiffs=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 Darstel lung ist knapp, exakt und übersichtlich ge-Dipl.=Kfm. Jolines halten.

"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 Charles diesem Zusammenhang eine Reihe von
leoretie-I für den industriellen Standort ist. Es sind in diesem Zusammenhang Für und Wider retischen Ausführung der Wertsland der Wertsland von eine Reihe von eine Re theoretischen Ausführungen gemacht worden, ohne daß damit jedoch das Für und Wider Von einer kostenechten Coatalia einer kostenechten Gestaltung des Werttarifs ausreichend erörtert worden ware.

Von allen Stage Von allen Staffeln des DEGT gehen grundsätzlich dezentralisierende kostenorientiert Wirkungen aus. Da die Erick Staffeln des Degraphen grundsätzlich dezentralisierende ausgesprochen kostenorientiert sind im Abraenstaffel ausgesprochen kostenori Wirkungen aus. Da die Entfernungs= und Mengenstaffel auf die Berücksichtigung der Sell. sind, ist nicht recht einzusehen, warum man bei der Wertstaffel auf die Berücksichtigung der Selbstkosten vorsichen, warum man bei der Wertstaffel auf die Berücksichtigung der Selbstkosten vorsichen. der Selbstkosten verzichtet, wenngleich das Prinzip des "What man muß jedoch bedenken, daß sich den Kostenges". Selbstkosten verzichtet, warum man bei der Wertstand the traffic can beat natürlich den Kostengesichtspunkt ex definitione ausschließt. Man muß jedoch bedenken, daß sich die Situation der Kostengesichtspunkt ex definitione ausschließt. War marktbeherrschender Tarifa politik daß sich die Situation der Eisenbahnen gegenüber einer Zeit marktbeherrschender geht es mehr de politik gewandelt hat. So ist denn auch die Begründung für die Wertstaffel heute nicht mehr die einer gewissen einer der Preisdifferenzierung, wobei denn darum mehr die einer gewissermaßen monopolistischen Preisdifferenzierung, wobei denn allzuleid. darum, mit Hilfe der Wertstaffel raumpolitische Zielsetzungen angestrebte Raumpoliti in ihrem übersehen wird die Begründung rur die Vielmehr gent den Vielmehr gent den Alzuleicht übersehen wird der Wertstaffel gent Wertstaffel angestrebte Raumpoliti in ihrem übersehen wird der Wertstaffel der Wertstaffel angestrebte werden in ihrem ubersehen wird der Wertstaffel angestrebte werden in ihrem werden der Wertstaffel angestrebte werden in ihrem werden der Wertstaffel angestrebte werden der Wertstaffel ange allzuleicht übersehen wird, daß eine mit Hilfe der Wertstaffeln in ihrem Erfolg durch die Auguste allzuleicht übersehen wird, daß eine mit Hilfe der Wertstaffeln in kann. Mer Erfolg durch die Verschafteln in Landeren Staffeln in Landeren St in ihrem Erfolg durch die Wirkungen der anderen Staffeln berücksichtigen. Wenn kann. Man muß hier des Z kann. Man muß hier das Zusammenwirken der einzelnen Gestaltung der Wertstallen welden man nun beurteilen will man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel über über industriellen Standort aus den einzelnen Standort aus den Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort aus den einzelnen Stanfeln berücksichtigen. Vydam man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den einzelnen Stanfeln berücksichtigen. Vydam man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den einzelnen Stanfeln berücksichtigen. Vydam man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den einzelnen standort aus den eine kostenechtere Gestaltung der Wertstandort aus der eine kostenechtere Gestaltung der eine Ge industriellen Standort auswirken müßte, inwieweit sie mithin in Gegensatz zu bestimmten raumpolitischen Vonzt-II Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse eine Antwort geben.

Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse eine Antwort geben. einige empirische Beispiele zu diesem Problemkreis dargelegt worden.

I.

Die positiven und negativen standortbildenden Kräfte der Wertstaffel

der Werter Green gegen der Werter Green gegen Von der Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen sind sowohl dezentralisierende wie zentralisierende Wirkschlechth:

Daß diese Form der Tarifdifferenzierung der Schlechth: zentralisierende Wirkungen ausgegangen.
Schlechthin dezentralisierend wie Alfons Schmitt überzeugend nach gewiesen 1 schlechthin dezentralisierend gewirkt habe, ist, wie Alfons wiederholte Behauptung von den Rohelberten Bewiesen hat, eine unbalden. Bewiesen hat, eine unhaltbare, wenn auch immer von neuem wiederholte Behauptung des Stoffgebiet. dezentralisierend gewirkt habe, ist, wie Alfons wiederholte Behauptung / On the Wertstaffel hat nur im Sinne einer Emanzipation der Verarbeitung von den Sinne einer Emanzipation gleichzeitig auf Fördert, ist davon Wirtschag gewirkt Stoffgebieten gewirkt. "Ob diese Emanzipation gleichzeitig auf Fördert, ist davon Wirtschaftslebens hinzung diese Emanzipation gleichzeitig auf Dezentralisierung des Wirtschaftslebens hinzung diese Emanzipation gleichzeitig auf Dezentralisierung des Wirtschaftslebens hinzung diese Emanzipation gleichzeitig auf der dezentralisiert abhängio Wirtschaftslebens hinausläuft oder vielleicht sogar eine Konzentration der dezentralisierung auf Dezentralisierung Wirtschaftslebens hinausläuft oder vielleicht sogar eine Konzentration fördert, ist davon abhängig, ob die in Eranzipation gleichzeitig auf Dezentralisiert auftreten"? Avirtschaftslebens hinausläuft oder vielleicht sogar eine Konzentration fördert, ist davon abhängig, ob die in Frage kommenden Rohstoffe selbst lokalisiert oder dezentralisiert auftreten"2).

2) ebenda S. 280.

¹⁾ Schmitt, A., Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in Wirtschaftscheorie und Wirtschaftspolitik, Festagbe für Adolf Weber, Berlin 1017 5 280

Industrie= und Siedlungsballungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen vor Verstellungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorskommen von Rohstoffen von Rohstoffe kommen von Rohstoffen, vor allem, wenn diese bei der Verarbeitung an Gewicht verslieren (Gewichtsverlustmaterie). lieren (Gewichtsverlustmaterialien), da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffs vorkommens einen mehr allem, da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffs vorkommens einen mehr oder weniger großen Transportkostenvorteil gegenüber der "abseitigen", peripheren Voralt in der Transportkostenvorteil gegenüber der Lamerations" "abseitigen", peripheren Verarbeitung aufweisen, zu dem noch manche Agglomerations vorteile hinzutreten³) In die vorteile hi vorteile hinzutreten³). In diesem Sinn ist das Ruhrrevier mit Kohle, Roh- und Walzeisen als ballenden Kräften ein Stellen in als ballenden Kräften ein ausgesprochenes Ballungsgebiet. Kohlen und Eisen stellen in der Bundesrepublik lobalisiert and von der Bundes der Bundesrepublik lokalisierte Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlens förderung 93 % auf das Balan Materialien dar. förderung 93 % auf das Ruhrgebiet und 5 % auf das Aachener Revier. Der Anteil Nordschein-Westfalens in der Walter und 5 % auf das Aachener Revier. Der Anteil Nordschein-Westfalens in der Walter und 5 % auf das Aachener Revier. rhein=Westfalens in der Walzstahlproduktion betrug im gleichen Jahr 84%. Bei der Kohle handelt es sich um Ginner Revier. Der Anten von Kohle handelt es sich um ein reines Gewichtsverlustmaterial. Bei der Verarbeitung von Walzeisen ist im Durched wir der Was Walzeisen ist im Durchschnitt mit einem Schrottanfall von 20–25% zu rechnen. Was die eisenverarbeitende und die eisenverarbeitend die eisenverarbeitende und die große Mengen an Kohle verbrauchende Industrie ans belangt, verhindert der Giel Wille die Große Mengen an Kohle verbrauchende Industrie ans belangt, verhindert der Giel Wille differens belangt, verhindert der einheitliche Tarif die Dezentralisierung, während der differenzierte Tarif der räumlichen Von zierte Tarif der räumlichen Konzentration der Industrie entgegenwirkt. Dank des Einsatzes der Wertstaffel werlicht in Materia. satzes der Wertstaffel verliert die Gravitation der Industrie entgegenwirkt. Dank des lien, insbesondere Gowiekten der Gravitation der Standorte nach lokalisierten Materia lien, insbesondere Gewichtsverlustmaterialien, an Kraft.

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

Die Tariffachleute der deutschen Eisenbahnen verschlossen sich keineswegs der Erkenntsnis, daß im Fall gestreit vorlieierende nis, daß im Fall gestreut vorkommender Rohstoffe von der Wertstaffel zentralisierende Wirkungen ausgehen Lännen Citationer Rohstoffe von der Wertstaffel zentralisierende Wege Wirkungen ausgehen können. Sie suchten, soweit möglich, dieser Gefahr auf dem Wege über die Einstufung der Generalisieren der Tarie über die Einstufung der Güter in dem Regeltarif zu begegnen. Hierfür bietet die Tarif
fierung von Mehl und Cottoil. fierung von Mehl und Getreide ein schon klassisch gewordenes Beispiel. Seit alters her berechnen die deutschen Eigenbal berechnen die deutschen Eisenbahnen trotz des verschiedenen Wertes der beiden Güter für Getreide und Mehl die aleit des verschiedenen Wertes der beiden Güter Mühlen für Getreide und Mehl die gleichen Frachtsätze. Auf diese Weise erfuhren die Mühlen auf dem Lande eine wirken Vertes der beiden Gebeuten die Lage auf dem Lande eine wirksame Unterstützung. Zugleich wurden die Bauern in die Lage versetzt, die für die Vielenschausen 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 O belastung zu beziehen. Ohne die Gleichtarifierung von Getreide und Mehl wären die

kleinen Landmühlen in den meist industriearmen Getreideüberschußgebieten dem Wett-bewerb der Grandmühlen 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 handelt es sich um Weißzuckerfabriken und Raffinerien. Bei den Rohzuckerfabriken handelt es sich um Betriebe der licht. Die Weißzuckerfabriken erzeugen den Verbrauchszucker direkt aus Zuckerrüben. Ein Teil der Die Raffinerien beschränken Ein Teil dieser Fabriken raffiniert auch fremden Rohzucker. Die Raffinerien beschränken sich auf die Verbrauchszucker auch gemeinen Behruckerfabriken beziehen. sich auf die Verarbeitung von Rohzucker, den sie von Rohzuckerfabriken beziehen. Ihre maschingt und Verarbeitung von Rohzucker, den sie von Weißzucker direkt aus Rüben Ihre maschinellen Einrichtungen gestatten es ihnen nicht, Weißzucker direkt aus Rüben herzustellen

Vor dem 2. Weltkrieg gab es praktisch nur Rohzuckerfabriken und Raffinerien. Der Rohzuckers und Mitteldeutschland sowie herzustellen. Rohzucker wurde in den Rübenanbaugebieten – wie Ost= und Mitteldeutschland sowie Provinz Handen sich außerhalb der großen Provinz Hannover – gewonnen. Die Raffinerien befanden sich außerhalb der großen Rübenanbergeren gewonnen. Die Raffinerien befanden ihren Sitz. Andere Rübenanbaugebiete. Verschiedene Raffinerien hatten in Elbehäfen ihren Sitz. Andere bevorzugten Guite Gerichten Raffinerien hatten in Elbehäfen ihren Sitz. Andere bevorzugten Guite Gerichten Guite Gerichten bevorzugten Süd= und Westdeutschland als Standort. Hier waren damals die Zucker= rüben=Anhangerichten

Zuckerrüben stellen ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial dar. Zur Erzugung vorkommendes Gewichtsverlustmaterial dar. Zur Gewichtsv zeugung von 100 kg Rohzucker sind 700 kg Zuckerrüben erforderlich. Aus diesem Grunde haben B. in Rohzucker sind 700 kg Zuckerrüben erforderlichen ihren natürlichen Grunde haben Rohzuckerfabriken in den Zuckerrübenanbaugebieten ihren natürlichen Standort 7. J. ... Standort. Zuckerrüben tarisieren nach Klasse G. Rohzucker gehörte bis zum 31. 1. 1958 der Repellige der Regelklasse C an. Seit dem 1. 2. 1958 gilt für Rohzucker die neue Regelklasse C/D und für Vo-t und für Verbrauchszucker die Klasse A/B. Eingehende Frachtvergleiche des Verfassers ergaben das I ergaben, daß keine noch so ausgeprägte Wertstaffel die Rohzuckerfabrikation vom Fundort des A. Fundort des Materials zu emanzipieren vermag. Scholtissek irrte sich, als er in seiner Dissertation Dissertation "Die gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarifpolitik unter besonderer Berücksichtigen. Berücksichtigung ihrer standortpolitischen Bedeutung" die Behauptung aufstellte, daß die Zuckerfel die Zuckerfabriken wegen der Wertstaffel in den Nachfragezentren, also im übervölkerten Ballkerten Ballungsraum, optimale Standortbedingungen antreffen⁶).

Völlig anders liegen die Verhältnisse für Raffinerien, die Weißzucker aus Rohrzucker herstellen zur 1. herstellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd= und west= deutschen Bestellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. deutschen Raffinerien mußten vor dem Kriege den Rohzucker über relativ weite Ent-fernungen bestieden Rohzucker über relativ weite Entfernungen beziehen. Sie verdankten ausschließlich der Wertstaffel der deutschen Eisen-bahnen ihre Eisenbahnen ihre Existenz. Der von Tiçac vertretenen Auffassung, daß die relativ große Frachtspappe Techtspappe Frachtspanne zwischen Rohzucker und Feinzucker die Dezentralisierung der Raffinerien gefördert hat

Vor dem 1. Weltkrieg tarisierte Verbrauchszucker nach der obersten Wagenladungs= klasse des Roots auch dem Spezialtarif I an. Die Fracht= klasse des Regeltarifs. Dagegen gehörte der Rohzucker dem Spezialtarif I an. Die Frachtspanne zwischen dem Spezial spanne zwischen den beiden Erzeugnissen betrug 1914 bei 200 km 23 %.

³⁾ Schmitt, A., Wirtschaftliche Probleme der Binnenschiffahrt, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8. Dijsselderf 2002 G. 2002

⁴⁾ Schmitt, A., Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang, ORDO, Jahrbuch für die Ordnung von Wirts schaft und Gesellschaft, 1950, S. 108. 5) Schmitt, A., Über einige Grundfragen . . . , a.a.O., S. 280.

^{7.} Freiburger Dissertation 1955, Manuskript, S. 79.

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

Am 1. 1. 1923 wurde Verbrauchszucker mit anderen Lebensmitteln aus der Klasse A in die neugeschaffens Viere B die neugeschaffene Klasse B versetzt. Für Rohzucker berechnete die Reichsbahn für Tarifklasse C. Tarif die Neugeschaffene Klasse B versetzt. Tarifklasse C. Trotz des verstärkten Einsatzes der Wertstaffel lag 1938 die Fracht für Rohzucker dank der Alle 16 Rohzucker dank der Abtarifierung des Weißzuckers bei 200 km nur 15% unter ders ienigen für Vorband jenigen für Verbrauchszucker.

Die Bundesbahn änderte nichts an der Einstufung der beiden Zuckerarten in dem Regelstarif. Wegen des Alle tarif. Wegen des Abbaues der Wertstaffel schrumpfte jedoch die Frachtspanne zwischen Verbrauchezuelen und Richten Verbrauchszucker und Rohzucker erheblich zusammen. 1957 betrug sie bei 200 km nur noch 40% noch 4%.

Seit dem 1.2. 1958 tarifiert Weißzucker nach der Regelklasse A/B. Dagegen gehört Rohzucker der Traugust Rohzucker der Tarifklasse C/D an. Geht man von den Frachtsätzen der neuen Haupts klasse (201) 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 Rübenrohzucker ein. Dieser Tarif gewährt seit dem 1, 2, 1958 gegenüber der Tarif 1958 dem 1, 2, 1958 gegenüber der Tarif gewährt seit dem 1, 2, 1958 gegenüber der Tarif 1958 dem 1, 2, 1958 dem 1, 2 gegenüber der Tarifklasse C/D eine Ermäßigung von 2%. Seit dem 1. 2. 1958 beträgt die Frachtspanne Tarifklasse bei die Frachtspanne Tarifklasse C/D eine Ermäßigung von 2%. Seit dem 1. 2. 1958 bei die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker dank des AT 18 B 13 bei 200 km 70 h. Dan AT 25 200 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 Regelz klasse einzustufen Deutstellen D klasse einzustufen. Die deutschen Landwirte brachten in der Vergangenheit den Raffiner rien kein großer Verschen Landwirte brachten in der Vergangenheit den Raffiner zu kein großer Verschen Landwirte brachten in der Vergangenheit den Raffiner verschen Landwirte brachten der Vergangen verschen Landwirte brachten der Vergangen der Vergangen verschen Landwirte brachten der Vergangen der V rien kein großes Interesse entgegen. Die Rohzuckerfabriken stellten ihnen gewaltige Mengen Zudorfutten in der Vergangenheit den twa-Mengen Zuckerfuttermittel zur Verfügung. Die Melasseerzeugung der Raffinerien war im Veroleich zu der im Vergleich zu derjenigen der Rohzuckerfabriken sehr gering und war überwiegend für die Hefefahriken ber die Hefefabriken bestimmt. Die Rohzuckerfabriken führten die Melasse vorzugsweise Futterzweden zu Die Rohzuckerfabriken führten die Melasse vorzugsweise Futterzwecken zu. Da weder die Landwirtschaft noch die Zuckerrübenanbaugebiete auf die Herstellung von 141.10 die Herstellung von Weißzucker auf dem Lande Wert legten, bestand für die deutschen Eisenbahnen keinerleit A. 1.0 Eisenbahnen keinerlei Anlaß zur Gleichtarifierung von Rohzucker und Weißzucker.

Die Ständige Tarifkommission beschäftigte sich 1904 und 1923 mit der Frage der Einstufung des Zudan in der Frage der Einstuffen in der Frage der stufung des Zuckers in den Regeltarif. Ausgelöst wurde die Diskussion über die Frachts spanne zwischen V. 1 spanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker durch die Interessengegensätze zwischen den oote und regelischen den oote und Rohzucker durch die Interessengegensätze zwischen den oote und regelischen den ooten der regelischen der der regelische der regelischen zwischen den ost= und mitteldeutschen Raffinerien einerseits und den süd= und west= deutschen Raffinerien deutschen Raffinerien andererseits.

Die ost= und mitteldeutschen Raffinerien verfügten vor dem Kriege über die günstigsten Standorthod: Standortbedingungen. Die ersten Raffinerien wurden in den Binnenhäfen der Mittelelbe errichtet. Dies deshalb, weil der Zucker noch um die Jahrhundertwende unter den deutschen Ausführen. deutschen Ausfuhrgütern an erster Stelle stand und Ausfuhrzucker praktisch ein Monos 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 die Rohrzucker den Rübenzucker immer stärker vom Weltmarkt. 1937 verbrachte die Elbeschiffshet von der Stärker vom Weltmarkt. 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 Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Raffinerien beim Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Raffinerien beim Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Raffinerien beim Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Raffinerien beim Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Rational der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost= und mitteldeutschen Rational der damaligen Provinz Hannover befanden der damaligen der dama Raffinerien beim Rohzuckerbezug nur geringe Entfernungen zu überwinden. Die großen Raffinerien in Mandall Raffinerien in Magdeburg, Gommern und Tangermünde verarbeiteten neben mittels deutschen auch midden 1. Die Brittels deutschen auch niedersächsischen Rohzucker.

"Kostenechte" Wertstaffel? In Süd- und Westdeutschland gab es keine oder nur wenige Rohzuckerfabriken. Die dortigen Raffinories I... Jud= und Westdeutschland gab es keine oder nur wenige Konzuckerradriken. Die dortigen Raffinerien litten unter Bezugsferne und forderten daher eine möglichst große Frachtspanne wiedersprach aber den Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker. Diese widersprach aber den Interessen der och

Vor dem 1. Weltkrieg kostete die Beförderung von Verbrauchszucker 30% mehr als diejenige von Rolland. diejenige von Rohzucker. Zur Herstellung von 100 kg Verbrauchszucker sind aber nur 12 kg Rohzucker. Till kg Rohzucker erforderlich. Die ost- und mitteldeutschen Raffinerien verlangten 1904 ein dem Mengenung und Die Ost- Erschtverhältnis, d.h. die Herabsetzung der ein dem Mengenverhältnis angepaßtes Frachtverhältnis, d.h. die Herabsetzung der Fracht für Verbrauchen angepaßtes Frachtverhältnis einem Aufschlag von Gem Mengenverhältnis angepaßtes Frachtverhältnis, d.h. die rieradsetzung der Fracht für Rohzucker mit einem Aufschlag von Eracht für Verbrauchszucker auf die Fracht für Einstufung des Rohzuckers in den etwa 10% De die Fracht für Konzucker auf der Einstufung des Rohzuckers in den etwa 10%. Da diesem Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu eine Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu eine Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu eine Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Ausstalle von der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu einem Regeltarif nich Regeltarif nicht zu entsprechen war, beantragten die Ost= und Rohzucker. die Gleichstellung des Rohzucker.

die Gleichstellung der Frachten für Verbrauchszucker und Rohzucker.

Die Statte Spanne von 23% jede Beteiligung der ost= und mitteldeutschen Raffinerien an der Versorgung West- und Spanne von 23% jede Beteiligung der ost= und mitteldeutschen Verhinderte. Umgekehrt sorgung West= und Süddeutschlands mit Verbrauchszucker Verhinderte. Umgekehrt Waren aber die und Süddeutschlands mit Verbrauchszucker Verhinderte. Umgekehrt Wären aber die und Süddeutschlands mit Verbrauchszucker Verhinderte. wären aber die west= und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarifierung von Verbrauchszucker und mitteldeutschen Raffi= Varen aber die west= und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarinerung Visteren aber die west= und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarinerung Visteren aber die west= und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarinerung Visteren Raffinerien Raffinerien Raffinerien Raffinerung Visteren nerien erlegen. Da man sich nicht entschließen konnte, zu Gunsten von Rübenrohzucker einen Ausnahmetericht. einen Ausnahmetarif zu erstellen und diesen mit Frachtsätzen auszustatten, die der jenigen für Verbrand jenigen für Verbrauchszucker um 10–15 % unterschritten, verfiel 1904 der Antrag der Ost= und mittelderten.

Durch die am 1.1. 1923 erfolgte Versetzung von Verbrauchszucker in die neue Regelzklasse B schrumge. Vurch die am 1. 1. 1923 erfolgte Versetzung von Verbrauchszucker in die neue Robert klasse B schrumpfte die Frachtspanne zwischen den beiden Zuckerarten von 23 % auf 15 % zusammen Auf Britischen wird einddeutschen Raffinerien beantragte Verein der Deutschen der Betreiben der Wests und süddeutschen des früheren Verhältnisses Verein der Deutschen Zuckerindustrie die Wiederherstellung des früheren Die Ständige zwischen der Wassel und Rohzucker. Die Ständige verein der Deutschen Zuckerindustrie die Wiederherstellung des truneren Die Ständige zwischen der Wagenladungsfracht für Verbrauchszucker und Rohzucker. 25.–27. 9. 1923 Tarifkommission abelle in Reutlingen vom 25.–27. 9. 1923 Tarifkommission stellte aber auf ihrer 133. Standortbedingung der ost= und mittelstellte daß die friiber Geschaften der Gescha fest, daß die frühere Spanne von 23 % die Standortbedingung der Ost= und mittels deutschen Raffingsia 133. Sitzung in Reutlingen vom 25.-27. 9. 1927 der Ost= und mittels der Ost daß die frühere Spanne von 23% die Standortbedingung der OSIE und Mitteleng von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von deutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches Kräfteverhältnis zwischen den beiden Gruppen den Der Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den beiden Gruppen der Der Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches kräfteverhältnis zwischen den Verbrauchszucker den Verbrauchszuc beiden Gruppen der Raffinerien erreicht worden war, und lehnte den Antrag des Vereins der Deutschen Zuden

Vor dem Kriege lag das Schwergewicht der deutschen Zuckergewinnung in Ost= und Mitteldeutschland Daniel Germann der Germannen von 38:62 zwischen Mitteldeutschland Daniel Germannen von 38:62 zwischen der Germannen von 38:62 zwischen Vor dem Kriege lag das Schwergewicht der deutschen Zuckergewinnung in Ostation Mitteldeutschland. Das 1937/38 bestehende Erzeugungsverhältnis von 38:62 zwischen Mitteldeutschland. Das 1937/38 bestehende betrug 1056/57 65:35. Die Zuckerproduktion der Bundesrepublik von 1937/38 bestehende betrug 1056/57 65:35. der Bundesrepublik und der Sowjetzone betrug 1956/57 65:35. In der DDR wurde der Bundesrepublik und der Sowjetzone betrug 1956/57 65:35. der Bundesrepublik und der Sowjetzone betrug 1956/57 65:35. Die Zuckerproduktion der Bundesrepublik stieg von 1938/39 auf 1957/58 um 182°/0. In der DDR wurde 1957/58 knapp die 17-1828/39 auf 1957/58 au bundesrepublik stieg von 1938/39 auf 1957/58 um 182 1/0. In der 1957/58 1957/58 knapp die Vorkriegserzeugung erreicht. Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 wurden rd. 02 0/0 der 77 landesrepublik aus der eigenen Rübenzuckers wurden rd. 02 0/0 der 77 landesrepublik aus der eigenen Rübenzuckers -957/58 knapp die Vorkriegserzeugung erreicht. Im Zuckerwirtschaftsjam 1937/50 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 Zuckererzausch 1957/58 betrug der Süddeutschland mit 31,5%, Nordrhein= Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 betrug der Anteil Niedersachsens an Nordrhein=
deutschen Zuckererzeugung 43,4% of the State of the State

Seit dem 2. Weltkrieg wurden zahlreiche nerien zu Weißzuden (1976) und Schleswig-Holstein mit 3,6%.

Rohzuckerfabriken und verschiedene Raffization (1977) gab es in der Bundesrepublik (1977) gab es in der Bunde nerien zu Weißzuckerfabriken umgebaut. Anfang 1957 gab es in der Bundesrepublik nur noch 2 Raffination umgebaut. Niedersachsen (Frellstedt) und in Nordrheins nur noch 2 Raffinerien, davon je eine in Niedersachsen (Frellstedt) und in Nordrheins Westfalen (Uerdinger)

"Kostenedite" Wertstaffel?

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

		vestaeutschen Zuckei	rindustrie 1957	7
- Vicuergach co	Rohzucker=Fabr.	Weißzucker=Fabr.	Raffinerien	Insgesamt
ochleswig-Li-1.	19	26	1	46
Nordrhein=Westfalen Süddeutschland	1	2	_	2 11
		9 12	1	12
Im Zuckonui	20	49	2	71
Süddeutschland Im Zuckerwirtenk Gerei	20		12	11 12 71

1m Zuckerwirtschaftsjahr 1938/39 befanden sich im heutigen Gebiet der Bundesrepublik 75 Zuckerfabriken. Hiervon entfielen auf:

Niedersachsen	
C-L1	52
Schleswig=Holstein	7
Nordrhein=Westfalen	_
Süddeutschland	12
acatsanana	70

Die durchschnittliche Erzeugung je Fabrik stieg von rd. 3800 t 1938/39 auf rd. 6000 t Zuckerfabriken des Bundesgebietes bis zu 7500 t Weißzuckerwert. 1954/55 fielen nur 1957/58 betrug die der 1958/50 t.

1957/58 betrug die durchschnittliche Kampagnedauer der deutschen Zuckerindustrie 88 9 pro Tag 20 000 dz und mehr Zucker herstellen. Auch in Nordrhein=Westfalen übereine tägliche Kapazität von 20 000 dz und mehr auf. Von den 4 größten Zuckerfabriken befinden sich 2 in Bayern (Regensburg 55 000 dz und Ochsenfurt 48 000 dz) und je 1 Betriebe. Von der gesamten handelt es sich überwiegend um kleinere und mittlere noch 50 % auf Niedersachsen.

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

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

Niedersachsen Nordrhein=Westfalen Süddeutschland Insgesamt	111000 t = 44 88 000 t = 34 58 000 t = 22
Goodiff	257 000 t = 100

Wie die Rohzuckerfabriken haben auch die Weißzuckerfabriken ihren natürlichen Standsort in den Rübenanbaugebieten. Da es sich bei den Zuckerrüben um ein gestreut vorskommendes Gewichtsverlustmaterial handelt, konnte die Wertstaffel weder die Rohzuckerfabriken noch die Weißzuckerfabriken in die Verbrauchsgebiete drängen. Ebenso zuckerfabriken noch die Weißzuckerfabriken in die Verbrauchsgebiete Raffinerien. hat die Wertstaffel keinen Einfluß auf die Standortbedingung der beiden Raffinerien. Sie befinden sich außerhalb der Ballungsgebiete. Nur 2 Weißzuckerfabriken wählte Sitz in Großstädten (Stuttgart und Regensburg). Von den Rohzuckerfabriken wählte eine Braunschweig als Standort. Ihre Kapazität ist sehr klein. Die Zuckerindustrie eine typische Klein und Mittelstaft-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 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, Zuckerrüben über weitere Entfernungen befördert werden, so ist dies dem AD 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 (Süddeutsch=land). Die Frachtausgleichskasse wurde durch die gesamte Zuckerindustrie finanziert.

Obwohl die Zuckerrübenanbauslächen 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 Süd= und Westdeutschlands im Fall der Einbeziehung des Zuckers in die Marktwirtschaft in der Lage wären, in ihren natürlichen Absatzgebieten dem Wettbewerb der niedersächsischen Weißzuckerfabriken erfolgreich zu begegnen. Darüberhinaus gilt es zu prüfen, sisch die seit dem Kriege erfolgten Wandlungen der Eisenbahngütertarispolitik auf die Standortbedingungen der Rohzuckerfabriken auswirken werden, wenn sie den Gesetzen der Mandlungen der Rohzuckerfabriken auswirken werden, wenn sie den

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 21 000 dz und in Rethen Bar 30 000 dz Verbrauchszucker gewonnen werden. Schladen ist mit ihrer Kapazität von 20 000 dz die 2000.

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 Molecule 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 Steinholder. 36 kg Steinkohlen erforderlich. Zur Erzeugung von 100 kg Weißzucker aus Rohzucker werden 47 kg Keller von 100 kg Weißzucker aus Rüben werden 47 kg Keller von 100 kg Weißzucker aus Rüben werden 43 kg Kohlen benötigt. Die Kohlenmenge zur Trocknung der Nebenprodukte ist hierin nicht and Lie ist hierin nicht enthalten

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

Als Entfernungen kommen in Frage:

(Rohzucker)	₅₁₁ km
(Weißzucker)	₅₀₄ km
(Steinkohlen)	₄₄ 6 km
(Steinkohlen)	₂₄₀ km
	(Weißzucker) (Steinkohlen)

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

7. 7970												
1.	Die	Frachta	uf	wei	ndung	gen	der	Weiß	zuck	erfab	rik	Stuttgart
										•		~

	311 km 362 Pf 146 km 41 Pf
Zusammen	403 Pf

2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Rethen

TO TTACH	taul wellul	mge	ii dei vv	elbzuckerre	IDIIN IN
	Weißzuck				
_43 Kg	Kohlen	ΑT	6 B 1	240 km	34 Pt
Zusamr	nen				414 Pf

II. 1959

1. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Stuttgart

Frachtaurwendungen der Wei	ßzuckertal	orik Stu
112 kg Rohzucker AT 18 B 13 36 kg Kohlen AT 6 B 1	511 km 446 km	
Zusammen		689 Pf

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

"Kostenechte" Wertstaffel?	
2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfa	brik Rethen
2. Die Frachtaufwendungen der von kg Weißzucker Klasse A/B 504 km 240 km	566 Pf 84 Pf
100 kg Weißzukker 43 kg Kohlen AT 6 B 1	650 Pf
Zucammen	gogenüber

Während sich die Weißzuckerfabrik Stuttgart vor dem Kriege gegenüber ihrer Kon-kurrentin im B. d. kurrentin in Rethen eines Frachtvorteils von 11 Pf = 2,7% erfreute, befindet sie sich heute gegenüber in Rethen eines Frachtvorteils von 12 Nachteil.

Es ist möglich, daß es sich vor dem Kriege bei der Stuttgarter Zuckerfabrik um eine Raffinerie bes 1 Raffinerie handelte. Auf jeden Fall hat aber Delander gewonnen. Ihre Existenz hing Verbrauchszuckers aus niedersächsischem Rohzucker gewonnen. Ihre Existenz hing damals von der sich von der si

Es werden heute in Süddeutschland sehr viel mehr Zuckerrüben als von dem Kriege erzeugt. Die zugen der Kriege erhöhten sich von 1949/50 auf werden heute in Süddeutschland sehr viel mehr Zuckerrüben als von 1949/50 auf erzeugt. Die süddeutschen Zuckerrüben=Anbauflächen erhöhten sich von 1949/50 auf 1957/58 um 75.0%.

1957/58 um 122%. Im gesamten Bundesgebiet betrug die Zunahme nur 75%.
Heute 21. Heute gibt es in Süddeutschland keine Raffinerien. Die süddeutschen Weißzuckerfabriken erzeugen ihren Z erzeugen ihren Zucker ganz überwiegend direkt aus Rüben. 1957/58 war der niederscheinerzeugen ihren Zucker ganz überwiegend direkt aus Rüben. Zuckererzeugung aus Rüben. sächsische Rohzucker nur mit 11,6% an der süddeutschen Zuckererzeugung aus Rüben beteiligt. Süddeutsch beteiligt. Süddeutschlands Anteil an der deutschen Zuckererzeugung aus Rüben stieg von 22,3% 70. 70.75 Von 22,3% 1949/50 auf 31,9% 1957/58. Süddeutschaftsräumen. Was für Süddeutschaftsräumen. seines Zuckerverbrauchs in anderen deutschen Wirtschaftsräumen. Was für Süddeutschland festgestellt was in anderen deutschen Westfalen.

Wenn auch die süddeutschen Weißzuckerfabriken und die Verarbeitung von fremdem Rohfalens sehr viel venn auch die süddeutschen Weißzuckerfabriken und diejenigen Nordernen Rohfalens sehr viel weniger als vor dem Kriege auf die Verarbeitung von fremdem Rohzucker angewiesen dem Kriege auf der Aufhebung der Zuckerbewirt= zucker angewiesen sind, so werden sie doch im Fall der Aufhebung der Zucker Rohzucker schaftung auf die Verarbeitung von rremuem Rohzucker zucker angewiesen sind, so werden sie doch im Fall der Aufhebung der Zuckerbewirtschaftung auf die Verarbeitung von rremuem Rohzucker zucker angewiesen sind, so werden sie doch im Frachtspanne zwischen Rohzucker schaftung auf die Wiederherstellung der früheren auf dem Wege der Senkung der und Verbraucherstellung der Lucker Berkung der ber bei der früheren auf dem Wege der Senkung der Lucker Berkung der Senkung der Senkung der Lucker Berkung der Senkung de und Verbrauchszucker drängen. Dies könnte nur auf dem Wege der Senkung der Frachtsätze der AT 2000 verbrauchszucker drängen.

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

Sehr viel stärker noch als die Weißzuckerfabriken daran interessiert, daß im Fall der Westfalen sind Nieden vestfalen sind Niedersachsens Rohzuckerfabriken daran interessiert, daß mit fan det Vorkriegs-Frachts Uberführung der Zuckerindustrie in die Marktwirtschaft wieder die Vorkriegs-Frachtsuberführung der Zuckerindustrie in die Marktwirtschaft wieder sie Aussicht, ihre spanne zwischen Behand spanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker gilt. Nur so hätten sie Aussicht, ihre heutigen Absatzmänlich und Nordrhein-Westfalen zu behalten. panne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker gilt. Nur so hätten sie Aussich, mit behalten.

heutigen Absatzmärkte in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen und die Raffinerie

1957/58 Verarbeiteten. 1957/58 verarbeiteten die niedersächsischen Weißzuckerfabriken und Heißzuckerfabriken und Frellstedt nur 400/2 Jahren der Anfallenden Rohzuckers. Die Beschränkung Frellstedt nur 44% des in Niedersachsen anfallenden Rohzuckerfabriken Rohzuckerfabriken auf den Absatz Niedersachsen affallenden verschiedener Rohzuckerfabriken auf den Absatz Niedersachsen hätte die Stillegung verschiedener Rohzuckerfabriken zur Folge. Nur ein Teil zur Folge. Nur ein Teil von ihnen könnte in Weißzuckerfabriken umgewandelt werden.

An dem Fortbester in Niedersachsen hätte die Stillegung verschiedener Konzuckerfabriken umgewandelt werden.

An dem Fortbester in Niedersachsen hätte die Stillegung verschiedener Konzuckerfabriken umgewandelt werden. An dem Fortbestand der Rohzuckerfabriken sind auch die hinter ihnen stehenden Landwirte interessiont

Den einzelnen Zuckerfabriken sind feste Absatzgebiete zugewiesen. Für Zucker wird

"Kostenedite" Wertstaffel?

Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 wurden von den Zuckerfabriken 1410000 t Verschrausbezurken 1410000 t von brauchszucker zum Versand gebracht. Hierbei entstanden Frachtaufwendungen und 27,5 Mill. DM oder DM 1,95 je 100 kg. Im gleichen Jahr bezogen die Raffinerien und die Weißzuckerfahriken. 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 Werkverkehr	74,71 ⁰ / ₀ 11,89 ⁰ / ₀	142 km 77 km
Bundesbahn Binnenschiffahrt	12,73 ⁰ /0 0,67 ⁰ /0	102 km ?
		_

Die Zuckerindustrie bevorzugt bei der Belieferung ihrer Abnehmer mit Verbrauchszucker wegen seiner Haus-Haus-Vorteile den Krastwagen. Anders liegen die Verhältnisse beim Robuston Seine Bettil den Krastwagen. beim Rohzucker. Seine Beförderung erfolgt von Gleisanschluß zu Gleisanschluß. Die Bunderbah ist dahar al. der Bundesbahn ist daher sehr stark am Versand der Rohzuckerfabriken beteiligt. Da der AT 18 R 27 out der De der Schriften beteiligt. 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 Rohzuckerfabriken zu Verbrauchszuckerfabriken zu Verbrauchszuckerfabrik transporte einbüßen. Da der gewerbliche Straßenfernverkehr für Verbrauchszucker die gleichen Frachtsätze wie 1. D. gleichen Frachtsätze wie die Bundesbahn berechnet und der Werkverkehr nur relativ Wenig Weißzucker befördert, würde sich im Fall offenen Marktes für Zucker die standorts bildende Kraft der DEGT. bildende 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 Fahribationslaste. Fabrikationskosten DM 30,93. Die Zuckersteuer beträgt DM 10,-, die Umsatzsteuer DM 702 Dor Anteil 1 700 Der 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 vers doppelt. In der gleichen Periode stiegen bei 200 km die Frachten für:

Verbrauchszucker Rohzucker Steinkohlen	um	56 º/o 70 º/o 148 º/o
--	----	-----------------------------

1957 betrug der Rohzuckerpreis ab niedersächsischer Fabrik DM 67,40 je 100 kg. Im Zuckerwirtschafteige. Detrug der Rohzuckerpreis ab niedersächsischer Fabrik DM 67,40 je 100 kg. mig Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 machte die durchschnittliche Rohzuckerfracht 3,7% des Rohzuckerpreises Rohzuckerpreises aus. Die Fabrikationskosten der Rohzuckerfabriken Marktwirtschaft

OM 11, ie 100 km. DM 11,— je 100 kg angenommen werden. Zu ihnen würden bei Greier Marktwirtschaft die Beförderungsten. die Beförderungskosten in Höhe von DM 2,52 je 100 kg treten. Die Weißzuckerfabriken erhalten heute für 3: 17 Die Frachtkosten für Rohzucker betrugen 1957/58 rd. 55% des Werklohnsatzes. Es ist also kein Zweifel also kein Zweifel darüber, daß die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker nach Aufhalten. Zucker nach Aufhebung des Zuckergesetzes vom 5.1.1951 für einen Teil der Zucker industrie ihre standand verbrauten. industrie ihre standortbildende Kraft zurückgewinnen würde.

Gegenwärtig haben die Transportkosten für Rohzucker wegen des von der Gesamtheit der Weißzuckerfahrt. der Weißzuckerfabriken und der Raffinerien finanzierten Frachtausgleichs für Zucker und wegen der Alexander die Erzeugungsgebiete für die Standort die Standort die Erzeugungsgebiete für die Standort die Erzeugungsgebiete für die Standort die Erzeugungsgebiete für die Standort die Standort die Erzeugungsgebiete für die Erzeugungsgebiete für die Erzeugungsgebiete für die Erzeugungsgebiete für die Standort d Weißzuckerfabriken und der Raffinerien finanzierten Frachtausgleichs für die Standorts und wegen der Absatzgebietsaufteilung auf die Erzeugungsgebiete für die hedingungen der Bellen in Redeutung. Sie berühren auch nicht das bedingungen der Bellen in Redeutung. wegen der Absatzgebietsaufteilung auf die Erzeugungsgebiete tur die bedingungen der Rohzuckerfabriken keinerlei Bedeutung. Sie berühren auch nicht das bedingungen der Rohzuckerfabriken keinerlei Bedeutung. Wettbewerbsverbälten Wettbewerbsverhältnis zwischen den niedersächsischen Rohzucker verarbeitenden Weißzuckerfabriken in Card zuckerfabriken in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen einerseits und der Einsächsischen Weißerschaft und Nordrhein-Westfalen einerseits und der Einsächsischen Weißerschaft und Nordrhein-Das dürfte sich aber im Fall der Einselber sächsischen Weißzuckerfabriken andererseits. Das dürfte sich aber im Fall der Einsächsischen Weißzuckerfabriken andererseits. Sliederung der Zuckerindustrie in die freie Wirtschaft entscheidend ändern.

Wie in der Vergangenheit wird auch in Zukunft die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbraucherung der Zuckerindustrie in die Roh und Verbrauchszucker nicht zu einer Standortverlagerung der Zuckerrübenanbaugebiete die natürs Ballungsgebiete führen. Verbrauchszucker nicht zu einer Standortverlagerung der Zuckerinaustne in die Ballungsgebiete führen. Nach wie vor bilden die Zuckerrübenanbaugebiete Raffinerien lichen Standorte der Erne Verbrauchszucker. Die Raffinerien bal lichen Standorte der Erzeugung von Rohzucker und Verbrauchszucker. Die Raffinerien haben eine sehr gerind. haben eine sehr geringe Bedeutung. Die beiden Raffinerien befinden sich in den Zucker rübenanbaugehieten

Der Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Sägeindustrie

Vor dem 1. Weltkrieg gehörten Stammholz und Schnittholz dem Spezialtarif II an. Der Regeltarif war allendingen der Forstwirtschaft eine leere Form. In Preud Or dem 1. Weltkrieg gehörten Stammholz und Schnittholz dem Spezialtarif II all. I. Regeltarif war allerdings für die Erzeugnisse der Forstwirtschaft eine leere Form. In Preußen und Sachson Preußen und Sachsen galt für Holz des Spezialtarifs II der allgemeine Ausnahmetarif I.

Dieser gewährte word. Dieser gewährte, wenn man von den ausgerechneten jedoch im Interesse der Von 12-14%. Die zuglichte Prachten ausgeht, wenn man von den ausgerechneten jedoch im Interesse der Von 12-14%. Die zuglichte Prachten verzichteten jedoch im Interesse der Von 12-14%. Die zuglichte Von 12-14% of Die zuglicht Von Von 12—14%. Die süddeutschen Eisenbahnen verzichteten jedoch im Interesse der Waldbesitzer auf die kriftig von Stamm= und Schnittholz. Sie berecht Waldbesitzer auf die kriftig von Stamm= und Schnittholz. Waldbesitzer auf die tarifliche Gleichstellung von Stamm- und Schnittholz. Sie berechten beten für Schnittholz. T. Für Stammholz führten sie den AT 1 ein Schnittholz. T. Für Stammholz führten sie den AT 1 ein Schnittholz. neten für Schnittholz die Frachtsätze des AT 1. Für Stammen statteten den letztgenannten ein. Die badischen wat an Auger in Schnittholz die Frachtsätze des AT 1. ein. Die badischen und württembergischen Eisenbahnen statteten Eisenbahnen aus. Im Ausnahmetarif mit zu. Ausnahmetarif mit niedrigeren Frachtsätze des Alexande zwischen Schnittholz und Stammholz Binnenverkehr Bayona in Die Leganne zwischen Schnittholz und Stammholz bei Grannings Binnenverkehr Bayerns betrug die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km nur 8 70% In Bushen Stammberg stellte sich dagegen das Spannungszeiten verhält. bei 200 km nur 8,3%. In Baden und Württemberg stellte sich dagegen das Spannungsverhältnis bei 200 km.

Die Ständige Tarifkommission empfahl 1924 auf Vorschlag der RBD Karlsruhe mit 12 gegen 1 Stimme eine Frank Gebrittholz und Stammholz von rd. 10%. Hiers gegen 1 Stimme eine Frank Gebrittholz und Stammholz von rd. 10% Bezeichs auf Ständige Tarifkommission empfahl 1924 auf Vorschlag der RBD Karistutte int 12 gegen 1 Stimme eine Frachtspanne für Schnittholz und Stammholz von rd. 10%. Hiers Bezeich 2 auf erstellte die Reichtspanne für Schnittholz und AT 1b (spätere Bezeich Dauf erstellte die Reicht) Teen 1 Stimme eine Frachtspanne für Schnittholz und Stammholz von ra. 10-70. Inchanauf erstellte die Reichsbahn mit Wirkung vom 22. 9. 1924 den AT 1b (spätere Bezeichauf erstellte die Reichsbahn mit Wirkung vom 22. 9. 1924 den heutigen Tarifklassen D nung AT 1 B 1) dessen D erstellte die Reichsbahn mit Wirkung vom 22. 9. 1924 den AT 1b (spatere Dezention of the Processe of the Proce und E lagen. Seine Frachtsätze unterschritten diejenigen der Klasse D bei 200 km um 8,3 %. Am gleichen Tage 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 Uiteren der zwischen den beiden Hölzern betrug bei 200 km rd. 10%. Am 15. 7. 1928 gelangte der AT 1 zur Aufhahme Charles in der Die AT 1 zur Aufhebung. Gleichzeitig wurde Stammholz in die Tarifklasse E eingestuft. Die Folge war eine geringe Verwind. Folge war eine geringe Verminderung des Spannungsverhältnisses zwischen Schnittholz und Stammholz im Harland bei und Stammholz. Im Herbst 1933 betrug die Frachtspanne bei 200 km 8,9 % und bei 400 km 8,5 % 400 km 8.5 %.

Der Rohstoff Holz ist ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial. Nach Ilse geben während der Vieren was der Vieren währende von der Vieren währende von der Vieren was der Vieren w gehen während der Herstellung von Schnittholz 30% des Inhalts der Stämme durch Borke. Sägeschnitt und Cal Borke, Sägeschnitt und Schwarte verloren⁹). Durch den Trocknungsprozeß erfährt das Schnittholz eine weitere Greichtes Schnittholz eine weitere Gewichtsverminderung. Faißt beziffert den gesamten Gewichtsverminderung. Faißt beziffert den gesamten Gewichtsverminderung. den Gewichtsverlust bei der Schnittholzgewinnung mit 40 % an¹¹). Die Forstrachieute 5 auf fassung schließt eich der North schließt sich der Verfasser an. Wegen des großen Gewichtsverlusts bedeutete ein Spans nungsverhältete zu der nungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz von 8–9% eine Begünstigung der dezentralisierten well. dezentralisierten wald-rohstoff-orientierten Sägewerke und eine Benachteiligung der absatz-orientierten Sägeindustrie.

Die Tarifgleichheit für Rohstoffe und Endprodukte widerspricht dem Eigeninteresse der Eigenhahmen In die Fisenhahmen In die Fis Eisenbahnen. In diesem Fall tragen die Eisenbahnen, wie Spieß unter Hinweis auf die Gleichtarifierung von Christope und Eisenbahnen, wie Spieß unter Hinweis auf die Gleichtarisierung von Getreide und Mehl 1936 bemerkte, betriebswirtschaftlich nicht dem Umstand Podernierung von Getreide und Mehl 1936 bemerkte, betriebswirtschaftlich nicht dem Umstand Rechnung, "daß der Rohstoff schon wegen des Fabrikationsabfalles stets der Eisenbahn allemal ein größeres Umsatzerträgnis winkt als aus dem Fertigfabrikat (12), hen Nach Endres stand auch die 1933 bei 400 km nur 8,5% große Frachtspanne zwischen Schnitthola und Ct. Schnittholz und Stammholz nicht im Einklang mit den Belangen der Reichsbahn. 20 cbm Schnittholz oder 76 fm Par II I Schnittholz oder 16 fm Rundholz wiegen im Durchschnitt 10 t. Mitte 1933 erzielte die Reichsbah bei 1933 erzielte die Reichsbah 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 und Pharmannen Frachteinnahme von RM 113,40. Es wurde somit die Gewichtseinheit Schnittholz wesents lich billion als die Gewichtseinheit Schnittholz wesents lich billiger als die Gewichtseinheit Rundholz verfrachtet. Nach Endres war dies uns natürlich und ein zusen die Gewichtseinheit Rundholz verfrachtet. natürlich und ein zwingender Grund, das Spannungsverhältnis zu vergrößern¹³).

Wie Hamm mit Recht hervorhebt, muß man sich aber hüten, vorbehaltlos jedes Ans wachsen des Transportvolumens gutzuheißen¹⁴). Auch Spieß lehnte unnötigen Verkehr entschieden abis Verschilden abis verschi entschieden ab15). Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, liegt im Fall der Anwendung einer dem Gewichtsverlust voll Rechnung tragenden Frachtspanne zwischen Schnittbalz und Ctanal auf Tragenden Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz Transportvergeudung vor. Nach Köstler ist es volkswirts schaftlich nicht vertretbar, "daß hohe Frachtspannen zum überflüssigen Transport von Abfällen und Wasser (Trocknungsgrad!) führen 16). Schließlich hängt die Existenz der Schnittholz und Schnittholz und Schnittholz und Rundhol- Frachtspanne zwischen Rohstoffen Rundholwaldnahen Sägeindustrie von einer geringen Frachtspanne zwischen Waldgebieten ballend was Da hillige Robert vorkommenden Waldgebieten Rundholz ab. Da billige Rohstofftarife bei dezentralisiert vorkommenden Waldgebieten nicht een Wirken, wird die Waldgebieten Relangen der Sägewerke in den Waldgebieten nicht een wirken, wird die Waldgebieten Rohstofftarife bei dezentralisiert vorkommenden Stammenden wirken, wird die Waldgebieten Relangen der Sägewerke in den Waldgebieten nicht een verholz und Stammenden wirken, wird die Waldgebieten Relangen der Sägewerke in den Waldgebieten nicht een verholz und Stammenden ver ballend wirken, wird die Wertstaffel den Belangen der Sägewerke in den Und Stammholz in den Waldschieden bei dezentralisiert vorkommenden Waldgebieten nicht gerecht. Aus dieser Geringen Frachtspanne zwischen Rohstoffen R auend au. Da billige Rohstofftarife bei dezentralisiert voi Aus des Waldgebieten nicht gerecht, wird die Wertstaffel den Belangen der Sägewerke in den und Stammsholz in den Regeltarif Junde muß bei der Einstufung von Schnittholz in den Regeltarif Junde muß bei der Einstufung verletzt werden. Ist das für Schnittholz in den Regeltarif Junde muß bei der Einstufung verletzt werden. wirken, wird die Wertstaffel den Belangen der Sägewerke und Stammtholz gerecht. Aus diesem Grunde muß bei der Einstufung von Schnittholz und Frachtschnittholz in den Regeltarif der Wertgesichtspunkt bewußt verletzt was die Frachtspankt bewußt verletzt was die Frachtschnittholz und Stammtholz und Stammthol Schnittholz und Stammholz erforderliche Spannungsverhältnis geringer als die Ausbanne zwischen den beider Einstufung von Junionen. Ist das für Schnittholz und Stammholz erforderliche Spannungsverhältnis geringer als die Frachtspanne zwischen den beider in der Regelklassen, so hilft man sich durch Erstellung. Junittholz und Stammholz erforderliche Spannungsverhältnis geringer als die Frachtspunkt bewußt verletzt von die Frachtspunkt bewußt verletzt verletzt verletze Franne zwischen den beiden in Frage kommenden Regelklassen, so hilft man sich durch Erstellung eines allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz, der Wie alle allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz, der Wie alle allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz, der Wie der Eingliederung der Ausnahmetarife Regeltarifet Nach Spieß haben bei der Greniber gegensätztigt in der Greniber gegensätztigt und Schnittholz, der Wie alle allgemeinen der Greniber gegensätztigt und Schnittholz, der Wie alle allgemeinen der Greniber gegensätztigt und Schnittholz, der Wie alle allgemeinen der Greniber gegensätztigt und Schnittholz, der Wie alle allgemeinen Ausnahmetarifes gegensätzt ge Ausnahmetarife Regeltarifcharakter hat. Nach Spieß haben bei Außeracht. Die Außeracht. Lichen Gesichtspunkte gegentüber Gesichtspunkte gegentüber Außeracht. Güter in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen betriebswirtschaftlichen in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen den Vorrang der Witten in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber der Außeracht in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber der Vorrang der volkswirtschaftlichen Januarie der Vorrang der volkswirtschaftlichen der volkswirt outer in den Regeltarifcharakter hat. Nach Spieß haben bei uer gegeniber gegensatzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Gunsten Gelbstkosten der
lichen Warrender (1) 1 Auf Spieß haben bei uer gegensatzgegens uchen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang der Volkswirtschaftlichen Zuseifel den Gunsten der Volkswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Gunsten der Volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu Gunsten Selbstkosten lichen Wertklassifikation Leibenbahm der gesamten zur Voraus der gesamten zur Voraus Eisenbahm der Voraus der gesamten zur Voraus der Gunsten der Voraus voraus der Gunsten der Voraus voraus der Gunsten der Voraus voraus der Voraus v der Vorrang / Vo

Die Ständige Tarifkommission und ihr aus Vertretern der Wirtschaft gebildeter Holzskehrsausschuß waren stotzen und ihr aus Vertretern bemüht. Die Alegen Vie Ständige Tarifkommission und ihr aus Vertretern der Wirtschaft gebildeter waldzehrsausschuß waren stets um einen gerechten Interessenausgleich zwischen Die Holzzahare Sägewerken und der Greichte in den Konsumgebieten tragen. Unter den Litte miter nahen Sägewerken und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten und ihr aus Vertretern der Wirtsutation den Holzstalte der Wirtsutation der Holzstalte der Wirtsutation der Holzstalte der Konsumgebieten bemüht. Die desen der Sägewerken und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten tragen. Unter der Konsumgebieten und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten tragen. Unter der Konsumgebieten und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten auf fast unlösbare Umständen. dahen Sägewerken und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten unlösbare Unständen stößt die sichtigen der Forstwirtschaft Rechnung auf fast unlösbare der einzelnen Hölzer drife 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 Sägewerke stellen Waldgebieten Der Schwerpunkt der Verarbeitung des Rundholzes zu Schnittholz liegt in Sägewerke peripheren Waldgebieten Die und den auf Fernabsatz angewiesenen ihnen ohne stellen vorm Waldgebieten Die und den auf Fernabsatz angewiesenen wanden. ver Schwerpunkt der Verarbeitung des Rundholzes zu Schnittholz liegt in den meist. Sägewerke Sägewerke Peripheren Waldgebieten. Die waldnahen auf Fernabsatz angewiesenn ihnen ohne Risiko in den Wir die Handelsware venommen werden. Sägewerke Sägewerke stellen vorzugsweise Bretter und Bohlen her. Nur die Handelsware genommen werden. Sisko in den gängigen Abstant and singe schnitten und auf Lager genomen der Sind auch: stellen vorzugsweise Bretter und Bohlen her. Nur die Handelsware genommen werden. Sind auch im allgemeinen die Transporten als optimale Standorte der hergestellt. Sind auch im allgemeinen die Holzvorkommen als optimale Standorte der Nie Kanton den Verbrauchsgebieten der Nie Faikt and auch im allgemeinen die Holzvorkommen als optimale Standorte der hergestellt.

Wie Faißt mit Recht hermalt die Standortwahl die Standortwahl die Standortwahl die Standorte der hergestellt.

Standortwahl die Standortwahl die Möglichkeit, die Standortwahl die anzusprechen, so werden doch Balken und Kantholz in den Verbrauchsgebieten die Möglichkeit, industrie allein ausschlaggeben, waren für die Standortwahl die Scholz in den Verbrauchsgebieten hergestent. Wie Faißt mit Recht hervorhebt, waren für die Standortwahl die Scholz in den Verbrauchsgebieten hergestent. Wie Säglich werden die Standortwahl die Standortwahl die Standortwahl die Standortwahl die Standortwahl die Standortwahl scholz in den Verbrauchsgebieten hergestent. Wie Säglich werden der Säglich der Wie Standortwahl die Standortwahl die Scholz in den Verbrauchsgebieten hergestent. Wie Säglich werden der Säglich der Wie Säglich werden der Verbrauchsgebieten hergestent. Wie Säglich werden der Verbrauchsgebieten vie Faißt mit Recht hervorhebt, waren für die Absatz von Bauholz, die Möglichkeit, differenzierte Abmessungen zuch werden zu stellen und Stelle zu erfüllen anschlaggebend die Vorteile beim Absatz von Stellen und Stelle zu zeitraubende Abmessungen zuch werden zu stellen und Stelle zu erfüllen anschlaggebend die Vorteile beim Absatz von Bauholz, die Möglichkeit, industrie allein ausschlaggebend die Vorteile beim Absatz von Bauholz, die Möglichken differenzierte Abmessungen rasch zur Verfügung zu stellen und Stelle zu Die Bauholz. utterenzierte Abmessungen rasch zur Verfügung zu stellen und Stelle zu erfüllen zeitraubende Verhandlungen seitens des Baugewerbes an den Verbrauchsgebieten ansässigen Säsigen Säsige Die Bauholzsägeindustrie stellt auch Bretter her. Die in Sägeprozeß anstellen und Sägeprozeß anfalsen Sägewerke können ihr Albert Singer absetzen absetzen absetzen als die in Sägeprozeß anfalsen baben ein seine Singer absetzen absetzen als die in Sägeprozeß anfalsen baben ein seine Singer absetzen als die in Sägeprozeß anfalsen singer absetzen absetzen als die in Sägeprozeß anfalsen singer absetzen absetzen absetzen als die in Sägeprozeß anfalsen singer absetzen absetze Sässigen Sägewerke können ihre Abfälle günstiger absetzen als Johnenden Verwendung lenden Schussen Sch Sassigen Sägewerke können ihre Abfälle günstiger absetzen einer lohnenden Verwanden Verwanden Sie haben sich nicht selten die Möglichkeit zunutze gemacht, die im Sägeprozeß lenden Schwarten durch Appliederung von Kistenfabriken einer lohnenden versuzuführen im Appliederung von Kistenfabriken einer nur als Brennholz versuzuführen im Appliederung von Kistenfabriken einer lohnenden versuzuführen im Appliederung von Kistenfabriken einer lohnenden versuzuführen im den Verwanden Waldgebieten. le haben sich nicht selten die Möglichkeit zunutze gemacht, die im Sägeprozeß anvarlenden Schwarten durch Angliederung von Kistenfabriken einer lohnenden verwendung von Werten.

Ritten Sagewerke können ihre Abfälle günstiger absetzen als die im Sägeprozeß anvarlenden Sägepro zunden Sich nicht selten die Möglichkeit zunutze gemacht, die im Verwendung zuzuführen durch Angliederung von Kistenfabriken einer lohnenden programmenten.

Werten.

Billige R.

Werken der Verbrauchsgebiete Der Abgug des Rundholzes aus den der Sägerichten bewirken eine Senkung der Rundholzes aus den Maldebieten versteuert die B. bei den Sagewerke werzen bei den Sagewerke werzen bei den Sagewerken der Erzeugungskosten bei den verzeugungskosten bei den Verzeugungskosten verzeugungskos verken der Verbrauchsgebiete. Der Abzug des Rundholzes aus den Waldgebieten verteuert die Rohstoffpreise zum Nachteil der waldnahen Grunde fordern die waldnahen Grounde hohe Beförderungspreise für Stammholz und Grunde fordern die waldnahen Sägewerke hohe Beförderungspreise für Stammholz und Robert L., William Spien I., William I.

⁸) Ilse, H., Die Standortsfragen der deutschen Möbelindustrie, Frankfurter Dissertation 1932, S. 21.

 ¹⁶⁾ Faißt, L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Transportkosten. Freihurger Discortation 2010.

¹¹⁾ Endres, M., Handbuch der Forstpolitik, Berlin 1922, Denkschrift des Reichsforstwirtschaftsrats vom März 1935, S. 20 f.

¹¹) Spieß, W., Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife, Archiv für Eisenbahnwesen. In 2026 S. a.

^{13) 173.} Sitzung der Ständigen Tarifkommission am 13. und 14. September 1933 in Freiburg (Breisgau), 5. 55.

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

¹⁶⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941, S. 47-

¹⁶) Köstler, I., Wirtschaftslehre des Forstwesens, Berlin 1943, S. 297.

¹⁰) Spieβ, W. D. Spieβ, W. D. S. 67.

h) Spieß, W. Wirtschaftslehre des Forstwesens, 5.67.
h) Faig.
γ. Der Eisenbahngütertarif . . . , a.a.O., 5.67.

Faist, L., Die Standortbildung ..., a.a.O., 5. 166. Faist, L., ebenda, S. 167.

niedrige Schnittholzfrachten. Die in den Konsumzentren ansässige Sägeindustrie ist an einer möglichst großen Erschlessen. einer möglichst großen Frachtspanne zwschen Schnittholz und Stammholz interessiert.

Die Sägewerke im Wold um den Die Sägewerke im Wald wünschen keine oder nur eine geringe Spanne zwischen den Frachtsätzen für Schriftballen in Die Sie Schriftballen in Die Schriftballen in Die Sie Schr Frachtsätzen für Schnittholz und Rundholz.

Es ist Endres darin zuzustimmen, daß den Sägewerken im Wald kein Monopol zugestanden werden kann²⁰). Aus ein Monopol zugestanden werden kann²⁰). standen werden kann²⁰). Aus raumpolitischen Gründen darf aber das seit Jahrzehnten zwischen den welderebetett zwischen den wald-rohstoff-orientierten Sägewerken und der absatzbetonten Sägeindustrie bestehende Krähere 1 2000. industrie bestehende Kräfteverhältnis unter keinen Umständen durch eisenbahntarifarische Maßnahmen zum Nachteil der sche Maßnahmen zum Nachteil der Sägewerke am Wald verschoben werden.

Die waldnahen Sägewerke sind wegen des großen Gewichtsverlusts bei der Schnittholzsgewinnung auf die Fracktalist in der Schnittholzsgewinnung auf der Schnittholzsgewinnu gewinnung auf die Frachtgleichheit für Schnittholz und Stammholz nicht angewiesen, Soll die Herstellung von Bestieden des großen Gewichtsverlusts bei der Schnittholz und Stammholz nicht angewiesen, die Soll die Herstellung von Bestieden des großen Gewichtsverlusts bei der Schnittholz und Stammholz nicht angewiesen, Soll die Herstellung von Brettern nach dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwiechen Schwill in dem Rohstoff orientiert bleiben Grant dem Rohstoff 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 Stammen holz kaum etwas andern Mital in der Frachten für Schnittholz mit den für Anhebung holz kaum etwas ändern. Wird die Tarifgleichheit auf dem Wege über eine Anhebung der Rundholzfrachten durch Gille Geralten der Abstantie der Bundholzfrachten durch Gille Geralten der Abstantie Gille Geralten der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke der Rundholzfrachten durchgeführt, der Rundholzfrachten der Rundholz satzorientierten Sägewerke des Baugewerbes und der Waldbesitzer zur Folge.

Rundholz ist außerordentlich frachtempfindlich. Im Juni 1933 machte die Fracht für Stammholz bei 200 km die Luise Stammholz bei 200 km die Hälfte und bei 400 km ²/₃ des Fichten=Rundholz=Preises ab Schwarzwald aus Fe darf nicht all Schwarzwald aus. Es darf nicht übersehen werden, daß das Holz im Bauwesen, seinem Hauntverwendungsgebiet. In die Flangt Hauptverwendungsgebiet, durch den Stahl= und Betonbau empfindlich zurückgedrängt worden ist²¹). Überhöhte Der Jie Bau^{*} worden ist²¹). Überhöhte Rundholzfrachten wirken sich äußerst ungünstig auf die Baussägeindustrie und die Faus sägeindustrie und die Forstwirtschaft aus.

sowie Gruben-, Papier- und Zelluloseholz gehörten der Tarifklasse F an. Sieht man vom Brennholz ab. so gelaneter alle der der Tarifklasse F an. Sieht man vom Brennholz ab, so gelangten aber die letztgenannten Erzeugnisse der Forstwirtschaft nach Ausnahmetarifon die die Vi Ausnahmetarifen, die die Klasse G gewährten, zum Versand. Hieraus darf der Schluß gezogen werden daß Stamphale in der Stampha gezogen werden, daß Stammholz zu hoch eingestuft war. Stammholz hatte auf die Tarifsklasse F Angeruch klasse F Anspruch.

Anfang 1933 lagen die Preise für Rundholz 30–40 % unter denen des Jahres 1913. Zur gleichen Zeit überschritten 1: 00. gleichen Zeit überschritten die Stammholzfrachten der Reichsbahn diejenigen der norde deutschen Fisenbahren im Jahren deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 bei 200 km um 42 % und bei 400 km um 31 %.

Die deutschen Waldbesitzer macht Die deutschen Waldbesitzer machten eine ernste Krise durch. Der Reichsforstwirtschafts rat 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. Die Dies bedeutete eine Sonlagen der Die Dies bedeutete eine Senkung der Beförderungskosten für Stammholz von 20%. Die Waldbesitzer grachen sich all Waldbesitzer sprachen sich aber entschieden gegen eine entsprechende Herabsetzung der Schnittholzfrachten aus. Sie wollten zwecks Erzielung angemessener Holzerlöse beim Verbauf nicht allein auf 11. 2011 Verkauf nicht allein auf die örtlichen Sägewerke angewiesen sein, sondern erstrebten zugleich einen umfangreichen Stammholzabsatz in den Konsumzentren. Während der Holzhandelsausschuß des Reichsforstwirtschaftsrats eine Spanne von 20% für angesmessen erachtet. messen erachtete, forderten bayerische Waldbesitzer die Vergrößerung der Spanne von 40%. Die Sante in bayerische Waldbesitzer die Vergrößerung der Spanne von 40%. Die Sägeindustrie in den Verbrauchsgebieten plädierte für eine Spanne von mindestens 70%. Werbrauchsgebieten plädierte rur eine Spanne mindestens 30%. Die waldnahen Sägewerke hätten gern die Rückkehr zur Gleichtaristerung gesehen. fierung gesehen. Sie verlangten aber, daß zum mindesten an der geltenden Spanne festgehalten wurd.

Berichter der Ständigen Tarifkommission war die RBD Karlsruhe. Ihr Vertreter empfahl die Aufheburg der Ständigen Tarifkommission war die RBD Schnittholz in die Tarifklasse E. die Aufhebung des AT 1 B 1 und die Einstufung von Schnittholz in die Tarifklasse E. Dies bedeutets Dies bedeutete eine Ermäßigung der Schnittholzfrachten um 8,8%. Für Rundholz genügte eine Dies bedeutete eine Ermäßigung der Schnittholzfrachten um 8,8% von Stammenügte eine Dur 20%. vedeutete eine Ermäßigung der Schnittholzfrachten um 8,8 10. Für Kunnten genügte eine nur 9 % ige Frachtsenkung nicht. Er schlug daher die Versetzung von Stamme holz aus Klasse T holz aus Klasse E nach Klasse F vor. Diese Abtarifierung erhöhte sich das Span= aus Klasse E nach Klasse F vor. Diese Abtarifierung erbrachte im Standard sich das Spanzoo km eine Frachtermäßigung von 19,6%. Auf diese Weise erhöhte sich das Spanzoo km eine Frachtermäßigung von 19,6%. Auf diese Weise erhöhte sich das Spanzoo km von rd. 9% auf rd. nungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km von rd. 9% auß rd. 20%. Die Footsch 20%. Die Festsetzung der Spanne auf 20% trug nach Meinung des Berichters der außer= gewöhnlichen North gewöhnlichen Notlage der Waldbesitzer Rechnung und entsprach zugleich den berechtigten Belangen. In Ger Waldbesitzer Rechnung und der in den Verbrauchsgebieten tigten Belangen der Sägemühlen im Wald einerseits und der in den Verbrauchsgebieten gelegenen Sägemühlen im Wald einerseits und der Werhandlungen wurde vom Belegenen Sägewerken andererseits²²). Nach eingehenden Verhandlungen wurde vom Verkehrsausschaft. Verkehrsausschuß einstimmig, von der Tarifkommission mit 8 gegen 2 Stimmen beschlossen der B schlossen, dem Rundholz die Sätze der Klasse F, dem Schnittholz die Sätze der Klasse E einzuräumen? einzuräumen²³). Die Reichsbahn entsprach alsbald den Anträgen der Ständigen Tarif-kommission

Von einer neutralen Einstellung der deutschen Eisenbahn gegenüber dem Standort der Sägeindustrie was den letzten Vorkriegsjahren begünstigte Sägeindustrie war niemals die Rede. Auch in den letzten Vorkriegsjahren begünstigte die Eisenbahngere. Die Beförderung von Stammedie Eisenbahngere die Eisenbahngütertarifpolitik die waldnahen Sägewerke. Die Beförderung von Stamm-holz stellte sich F holz stellte sich Ende 1933 bei 400 km um 20,3 % billiger als diejenige von Schnittholz etwa 1,5 cbm Rundholz ers Da jedoch zur T Da jedoch zur Erzeugung eines Kubikmeters Schnittholz entsprechen, war ein im Ruhrsforderlich sind forderlich sind, und 100 kg Stammholz 60 kg Schnittholz etwa 1,5 cpm Runand forderlich sind, und 100 kg Stammholz 60 kg Schnittholz entsprechen, war ein im Ruhrs gebiet ansässiges 6. gebiet ansässiges Sägewerk trotz der Wertstaffel gegenüber seinem Konkurrenten im nördlichen Schwarz

Die relativ geringe Klassenstaffelung einerseits und das große Ausmaß des Gewichts-verlusts anderereit verlusts andererseits bewirkten, daß die deutsche Sägeindustrie, soweit sie nicht Bauholz herstellte, nach dem Bauholz Die Sicherstellung der Streuung der Sägeherstellte, nach dem Rohstoff orientiert blieb. Die Sicherstellung der Sägeindustrie in Walder! Werke in Waldnähe ist ein dringendes Anliegen der Raumordnung. Die Sägeindustrie in den großen Konstellung von den großen Konstellung von den großen Konstellung von den großen Konstellung von vorzugsweise der Herstellung von den großen Konstellung von vorzugsweise der Herstellung von vorzugsweise den großen Konsumzentren widmet sich nach wie vor vorzugsweise der Waldbesitzern.
Bauholz, Die Neuer in Waldbesitzern ihr ebenso zugute wie den Waldbesitzern. Bauholz. Die Neuordnung der Holztarife kam ihr ebenso zugute wie den Regeltarif und die Trotzdem führte. Trotzdem führte die 1933 erfolgte Einstufung von Schnittholz in den Verschiebung des Versetzung von Ben 1133 erfolgte Einstufung von Klasse F zu keiner Verschiebung in Versetzung von Ben 1133 erfolgte Einstufung von Klasse F zu keiner Verschiebung des Kristerung von Ben 1134 erfolgte Einstufung von Einstufung von Ben 1134 erfolgte Einstufung von Einstuffung von Eins Versetzung von Rundholz aus der Klasse E in die Klasse F zu keiner Verschiebung des Kräfteverhältnissen. Kräfteverhältnisses innerhalb der Sägeindustrie. Ihr Schwerpunkt lag nach wie vor in Star Waldgehieter. den Waldgebieten. Die verstärkte Differenzierung der Lage, die Standortbedinsen was der Standortbedinsen der Lage, die Stand Stammholz war, wie Faißt mit Recht hervorhebt, nicht in der Lage, die Standortbedingungen der walden 1

Der seit dem 1. 1. 1950 erfolgte Abbau der Wertstaffel wurde von dem Regeltarif Orientierten Sägewerk Seit dem 1. 1. 1950 erfolgte Abbau der Wertstaffel wurde von den Walder Gemen Regeltarif Orientierten Sägewerken begrüßt. Die Herausnahme von Schnittholz aus dem Regeltarif

^{173.} Sitzung der Ständigen Tarifkommission, a.a.O., S. 30.

^{21) 173.} Sitzung der Ständigen Tarifkommission, S. 51.

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

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

P. Schulz-Kiesow 78

Anfang 1951 bedeutete eine Benachteiligung der absatzbetonten Sägeindustrie. Der alle gemeine Ausnahmetarif zu Ber Gira Chraßens gemeine Ausnahmetarif 1 B 1 für Schnittholz verdankt dem Wettbewerb des Straßens fernverkehrs seine Entstehmen IV. fernverkehrs seine Entstehung. Hiervon zeugt seine unregelmäßige Frachtenbildung. Vom 5.0.1052 bis 27.7.7.7. stigungen von bis zu 16%. Die Ermäßigungen begannen bei 100 km. Sie betrugen von 120 km bereits 12%. Die III. 120 km bereits 12%. Die Höchstermäßigung von 16% galt für Entfernungen von 220—300 km. Dann eingen die Frank 220—300 km. Dann gingen die Frachtvergünstigungen wieder zurück. Bei 400 km betruß die Ermäßigung poch 37.0%. 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 Schnittholz Stammholz	1957 Schnittholz Stammholz
Frachtsätze Spannung	182 Pf 145 Pf 20,3 %	331 Pf 312 Pf 5,7 %

1957 war die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz noch geringer als im Jahre 1024. Damale betwee sie wie 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 Tericht Seine Überführung in die Tarifklasse F würde, wie Präsident Hagner am 7.7. 1950 in einem Vortrag auf der Mitalia I. einem Vortrag auf der Mitgliederversammlung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Universität Müngler auf der Verkehrswissenschaftlichen gich sich schaft an der Universität Münster ausführte, bedeuten, daß das bearbeitete Gut sich in derselben Tarifklasse hofindet wirden. in derselben Tarifklasse befindet wie der Rohstoff, nämlich das Stammholz²⁵). Hagner hält offenbar die Gleichterifierung Geschertigen. hält offenbar die Gleichtarifierung von Schnittholz und Stammholz, die 1952 auf bestimmten dem Kraftwagenwatt zum V stimmten dem Kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu Wirklichkeit geworden war die eine Kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine Kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu wirklichkeit geworden war die eine kraftwagen war Wirklichkeit geworden war, für eine Verletzung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips.
Tatsächlich sind aber von Granden in der von Granden des gemeinwirtschaftlichen Prinzips. Tatsächlich sind aber vom Standpunkt der räumlichen Ordnung der Sägeindustrie gegen eine solche Maßnahma orwal ist ihr bei eine solche Maßnahme grundsätzlich keine Einwände zu erheben. Der Verfasser gibt bei dieser Gelegenheit freimitte zu 1.0 dieser Gelegenheit freimütig zu, daß auch er in der Vergangenheit zu Unrecht für Standnunkt vertrat daß auch er in der Vergangenheit zu Unrecht für Standpunkt vertrat, daß ein hoher Spannungsunterschied zwischen den Tarifklassen für Schnittholz und Stampholz im Gr Schnittholz und Stammholz im Sinn einer Dezentralisierung der holzverarbeitenden Industrie wirkt²⁶) Dem gleichen Teiner Dezentralisierung der holzverarbeitenden Industrie wirkt²⁶). Dem gleichen Irrtum unterlag Tiçac 1939 in seiner bereits zitierten Hamburger Discortetion²⁷ Hamburger Dissertation²⁷).

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

"Kostenedite" Wertstaffel?

79

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

		sowie was	II. 400	km
	I. 200	km	15 t	20 t
	15 t	20 t		4,2 0/0
Klasse E		3,3 ^{0/0}	11,5 %	6,1 0/0
Klasse F AT 1 B 1	9,6 ⁰ /0 14,2 ⁰ /0	4,5 ^{0/0} 8,8 ^{0/0}	13,6 %	
**1 1 D 1	14,2 1		4	Härker al

Es wurden somit am 1.2.1958 die Schnittholzfrachten stärker als die Frachtsätze für Stammholz erroll in 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

	bei 400 km sen	** ***********************************
	I. 15=t=Sendungen	Schnittholz Stammholz
•	Schnittholz Stammholz	358 Pf 331 Pf
Frachtsätze Spannung	376 Pf 348 Pf 7,4 ^{0/0}	7,5%

(Wird fortgesetzt)

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

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

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 Nutzkraft-wagen hat in den letzten Tall Wagen hat in den letzten Jahren immer wieder zu bedeutenden verkehrspolitischen Diskussionen und der Gesamtgewichte von Nutzen Diskussionen und teilweise scharfen Auseinandersetzungen geführt. Man kann sich der Eindruckes nicht erwebere das der Eindruckes nicht erwehren, daß sie häufig weit über das Maß hinausgingen, Lommt. Bedeutung dieser Frage in das der Bedeutung dieser Frage innerhalb des verkehrspolitischen Gesamtgeschehens zukommt.
Andererseits soll keineswaren. Andererseits soll keineswegs verkannt werden, daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch ein daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch ein daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch ein daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch ein daß es sich hierbei nicht nur um ein daß es sich hierbei nicht nur um ein technisches Problem handelt auch ein daß es sich hierbei nicht nur um ein daß ein daß es sich hierbei nicht nur um ein daß technisches Problem handelt, sondern auch um eine Frage von großer privatwirtschafts licher und im weiteren Sinne zud licher und im weiteren Sinne auch von volkswirtschaftlicher Tragweite.

Anlaß zu dieser verkehrspolitischen Diskussion war und ist die "Verordnung zur Änderung der Straßen" Änderung der Straßenverkehrs=Zulassungs=Ordnung – STVZO – und der Straßenstehrs-Zulassungs=Ordnung – STVZO – und der Straßenstehrs-Ordnung – und der Straßenstehrs-Ordnung – und der Straßenstehrs-Ordnung – u verkehrs=Ordnung — STVO — und der 51125/11).

verkehrs=Ordnung — STVO — (Abmessungen und Gewichte) vom 21. 3. 1956/11).

Im Vordergrund stehen delei 1. 3. Im Vordergrund stehen dabei die Änderungen des § 32 STVZO (Abmessungen von Fahrzeugen und Tigen) und der Anderungen des § 32 STVZO (Abmessungen Latt). Fahrzeugen und Zügen) und des § 34 Abs. 3 STVZO (Achslast und Gesamtgewicht).

Daß eine gesetzliche Beschränkung der Maße und Gewichte für Motorfahrzeuge grundssätzlich unerläßlich ist kann als selbste und I. sätzlich unerläßlich ist, kann als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Entsprechende Vorschriften finden sich schon in den Vorschriften finden sich schon in der Vorschriften finden sich schon sich schon in der Vorschriften finden sich schon in der Vorschr Vorschriften finden sich schon in der Verkehrsordnung über den Verkehr mit Kraftscharzeugen vom 3.2. 1010 is werden. fahrzeugen vom 3. 2. 1910, ja praktisch schon viel früher in der "Verordnung über den Verkehr uf Verkehr auf Kunststraßen vom 7. ... 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 County Control of the Straße County Control of the Straße County Control of the Straße County County Control of the Straße County C spruchung der Straße Gewicht, Geschwindigkeit und Art der Bereifung maßgeblich seien.

Daher war friiher und ist zum Teil Daher war früher und ist zum Teil auch heute noch die Bemessung des Gesamtgewichtes der Fahrzeuge sowohl auf die Gestaut in der Bereifung maßgeblichtes der Fahrzeuge sowohl auf die Gestaut in der 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 Sich auf der Sich auf der Fahrzeuge und das Fahrzeuggewicht in einer Beziehung zu der Sicherheit des Verkehrsgeschehens auf den Straßen stehen.

Diese beiden Gesichtenunkt 1.1. Diese beiden Gesichtspunkte haben bis heute ihre Bedeutung für die Begründung staat-licher Regulierung bewahrten. In Geschen der Straßen steatlicher 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 die Verlauf der letzten Jahrzehnte geändert worden. Man hat sie zum Teil der technischen Entwicklung im Kraftfahrzeugsbau und zum Teil der Verlauf der Letzten Jahrzeugsbau und zum Teil der Verlauf der Letzten Jahrzeugsbau und zum Teil der Verlauf der Letzten weit bau und zum Teil der Verbesserung des Straßenbaues angepaßt. Es würde zu weit führen, die in dieser Zeit zulich der führen, die in dieser Zeit gültig gewesenen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Abmessungen und Couriette Abmessungen und Gewichte von Nutzkraftfahrzeugen einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Ein historischer Rückblick zeigt aber, daß eine Änderung dieser technischen Daten keines Daten keineswegs außergewöhnlich ist.

Der Grund, daß die Verordnung zur Anderung der Straßenverkehrs=Zulassungs=Ord= nung und der Grund der Grunden kurz Verordnung über Ab= nung und der Straßenverkehrs-Ordnung (im folgenden kurz Verordnung über Absmessungen und Gegner, so viele Argumente messungen und Gegner, so viele Argumente messungen und Gewichte genannt) so viele Befürworter und Gegener, so viele Argumente und Gegener und Gegenargumente hervorgebracht hat, ja, daß sie in die Reihe der großen verkehrspolitischen Ausziehen A Degenargumente hervorgebracht hat, ja, daß sie in die Keine der großen verkeine politischen Auseinandersetzungen der Nachkriegszeit aufrücken konnte, ist auch nicht in der Gesetse-" in der Gesetzesänderung an sich zu sehen, sondern ausschließlich in dem Ausmaß der Änderung der Al

Und gerade dieser Tatbestand, der besonders hervorgehoben werden muß, ist es, der die Frage der Al die Frage der Abmessungen und Gewichte so kompliziert, ja im wahrsten Sinne pro-blematisch matte.

Hinzu kommt, daß hierbei fahrzeugkonstruktive, straßenbautechnische, straßenverkehrstechnische und technische und verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte aufeinandertreffen, die offenbar schwerlich auf 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: Herabsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Krafträdern von 1,25 m auf 1 m.
 Festoat
- 2. Festsetzung der Gesamtbreite bei Anhängern hinter Nahlauern. Lastkraftsagen, Lastkraftsagen Wagenanhänger 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 Auf diese Plangestelle in der Mitte eine lichte Höhe von mindestens 2 m haben oder auf diese Höhe einstellber
- 3. Herabsetzung der höchstzulässigen Gesamtlänge über alles
 a) hei I-1 a) bei Fahrzeugen mit 3 oder mehr Achsen von 12 m auf 10 m; b) bei Sautil

 - b) bei Sattelkraftfahrzeugen von 14 m auf 13 m;
- 4. Hinter Kraftomnibussen darf nur ein für die Gepäckbeförderung bestimmter An-hänger mitzelin hänger mitgeführt werden. Für Kraftomnibusse, die im Linienverkehr, insbesondere im Berufsverkehr. im Berufsverkehr eingesetzt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde in drin-genden Bedarf-fin genden Bedarfsfällen Ausnahmen bis zu einer Gesamtlänge von 18 m zulassen.
- 5. Herabsetzung der zulässigen Achslast bzw. des zulässigen Gesamtgewichtes
 a) je Einzelach
 - a) je Einzelachse von 10 t auf 8 t;
 - b) je Doppelachse von 16 t auf 12 t;

 - d) je Fahrzeug mit 2 Achsen von 16 t auf 12 t;
 e) je Fahrzeug mit 3 Achsen oder mehr Achsen von 24 t auf 18 t;
 e) je Sattall
 - e) je Sattelkraftfahrzeug von 35 t auf 24 t;
 - f) je Zug von 40 t auf 24 t.

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

- 82
- 6. Bei Sattelkraftfahrzeugen, Lastkraftwagen und Kraftomnibussen sowie bei Lastkrafts wagen= 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 Anderungen 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 zu grunde.

Hauptmotiv für die Verordnung war das außerordentlich starke Anwachsen des Motors fahrzeugverkehrs 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 Verkehrs finanzgesetz 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"2), muß auch das Straßen" finanzierungsgesetz, das jetzt im Referentenentwurf vorliegt, beurteilt werden. In diesem Zusammenhang gewinnt die Frage der Zweckbindung derjenigen Mittel, die als Sonders belastung 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).

Zur Frage der Abmessungen, der Achstasten und der Gesamtgewichte von Lkw.

83

Aus der Tabelle geht ferner hervor, daß die prozentuale Zunahme der Lastkraftwagen mit einer Nutz-Last war geringer geworden, in den mit einer Nutzlast über 7 500 kg von 1951 bis 1954 zwar geringer geworden, in den Jahren 1055 und Jahren 1955 und 1956 aber wieder erheblich angestiegen ist, nämlich um 30,3% bzw. um 57,8% um 57,8 %.

Tabelle I:

Entwicklung des Lkw.=Bestandes im Bundesgebiet³) : West=Berlin und Saarland)

	Entw	icklung (ies Lr	n-din III	d Saarlai	1u)		Zu=	100
		(ohn	e Wes	st=Berlin un		100	Lkw.=Best.	nahme	li H
Jahr	Lkw.=Best. über 7 500 kg	Zu= nahme in 0/0	1951 = 100	Lkw.=Best. 6 000— 7 500 kg	Zu= nahme in ^{0/0}	1051 = 1051	gesamt 414343	in ^{0/0}	100
1951	2809		100	4828	47,7	148	492608	18,9 12,6	
1952	3810	35,6	136	7129	62,1	239	554546	3,2	138
1953	4643	21,9	165	11555	31,3	314	572491	1,5	136
1954	5431	17,0	193	15176	16,6		563887		139
1955	7075	30,3	252	17701	10,6	406		71	144
1956	11166	57,8	398	19578	8,0	438	595393		145
¹ 957 ⁴)	13388	19,9	477	21152	4,7	459			
19584)	14402	7,6	513	22140			r kw.=Besta	ndes mi	t einer er pro=

Vergleicht man damit die entsprechende Entwicklung des Lkw.=Bestandes mit einer Nutzlast von 6 - 1 Nutzlast von 6 000 bis 7 500 kg, so läßt sich eine fortwährende Verringerung der prozentualen Zunglassen.

Darüber hinaus ergibt sich die Tatsache, daß der prozentuale Anteil der Lastkraftwagen wit einer Nuteland mit einer Nutzlast von über 6 000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957 auf - - 0/2000 kg am Gesamtbestand der Lastkraftwagen von 1,9 % im Jahre 1957

Der Absicht der Schonung des deutschen Straßennetzes und im Zusammenhang damit der Ersparnis an St. On und des deutschen Straßennetzes und dafür den weiteren der Ersparnis an St. On und des deutschen Straßennetzes und dafür den weiteren der Ersparnis an St. On und des deutschen Straßennetzes und dafür den weiteren der Ersparnis an St. On und des deutschen Straßennetzes und dafür den weiteren der Ersparnis an St. On und des deutschen Straßennetzes und dafür den weiteren der Ersparnis an St. On und der Bernie der Bernie der Ersparnis an St. On und der Bernie der Ber im Jahre 1951 auf 5,3% im Jahre 1956 gestiegen ist (vgl. Tabelle 2).

Der Abeid. der Ersparnis an Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren Ausbau des Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, entspricht die Herabsetzung des Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren Ausbau des Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren Ausbau des Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren der Ersparnis an Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren der Ersparnis an Straßenbau= und Straßenunterhaltungskosten, um dafür den weiteren der Ersparnis an Straßenbau= und S Ausbau des Straßennetzes verstärkt betreiben zu können, entspricht die Herabsetzung der höchstzuläcsiaat der Ausbau des Straßennetzes verstärkt betreiben zu können, entspricht die Herabsetzung der höchstzuläcsiaat der h der höchstzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Gründen gleichzeitig eine Herabastzulässigen Achslastzulässigen Achsl nochstzulässigen Achslast von 10 t auf 8 t, womit aus technischen Grunden 6.22 zeitig eine Herabsetzung des Gesamtgewichtes des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges verbunden ist

V.

Als zweites Motiv liegt der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastzkraftwagen der Gedarlen vor Verbehrsfluß auf den Straßen "gleichmäßiger und er Gedarlen vor Verbehrsfluß auf den Straßen "gleichmäßiger und er Gedarlen von Lastzkraftwagen der Gedanke zugrunde, den Verkehrsfluß auf den Maße von der Größe und einheitlicher" und einheitlicher" zu gestalten. Der Verkehrsfluß ist in hohem Maße von der Größe und Geschwindigkeit einheitlicher" zu gestalten. Der Verkehrsfluß ist in hohem Maße von der Globe und Geschwindigkeit der Straße wird bei gleicher Größe der Fahrzeuge abhängig. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird abhängig. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird bei gleicher Größe der Fahrzeuge abhängig. Die Leistungsfähigkeit der Amerikal. bei gleicher Größe der Fahrzeuge und bei annähernd gleicher Geschwindigkeit erheblich erhöht (vgl. z. R. der Verkentstate). gleicher Größe der Fahrzeuge abnangig. Der Geschwindigkeit Geschwindigkeit erhöht (vgl. z. B. die Homogenität des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika).

²⁾ Protokoll der 38. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. 7. 1954.

Tabelle II:

Anteil des Lkw.=Bestandes mit einer Nutzlast über 6 000 kg am gesamten I km = Restand3)

Jahr	6000 - 7500 kg		über	7 500 kg	über 6000 kg	
	in ⁰ / ₀	1951 = 100	in ⁰ / ₀	1951 = 100	in ⁰ /0	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 <i>,</i> 7	300
19584)	3 <i>.</i> 7	308	2,4	342	6,1	321

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß besonders die großen und schweren Laste wagen 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 ein-

- a) ihr geringeres Beschleunigungsvermögen gegenüber leichteren Fahrzeugen,
- b) die Erschwerung des Überholvorganges und
- c) die mangelhafte Kurvenläufigkeit gegenüber Fahrzeugen mit geringeren Abmess sungen.

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 Krafträdern, über das Verbot des Anhängers bei Kraftomnibussen, über die Verminderung der höchstzulässigen Gesamt länge 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.

Die in der Verordnung neu festgelegten Höhenmaße der Lastkraftwagen entsprechen den Werten - verordnung neu festgelegten Höhenmaße der Lastkraftwagen entsprechen III den Werten - verordnung "Begrenzung I für Retriebsordnung "Begrenzung II für Retriebsordnung "Begrenzung II für Retriebsordnung "Begrenzung II für Retriebsordnung "Begrenzung II für Retriebsordnung werden in der Verordnung neu festgelegten Höhenmaße der Lastkraftwagen entsprechen Retriebsordnung "Begrenzung II für Retriebsordnung werden den Werten nach Anlage E zur Eisenbahn=Bau= und Betriebsordnung "Begrenzung I für Fahrzeuge im Gleis". Die Aufnahme dieser Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis". Die Aufnahme dieser Werte ist auf Werte ist aus militärischen Gründen mit Rücksicht auf die notwendige Verladefähigkeit der Fahrzeuge

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

Weiterhin: Die Festsetzung der höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichte nach der neuen Vorder neuen Verordnung läßt einen Lastzug mit einem Gesamtgewicht von 24 t und einer Nutzlast von 27 t Nutzlast von 15 t zu. Die Bundesregierung führte dazu in ihrer Begründung aus, daß dadurch der Straß dadurch der Straßentransport von Massengütern auf große Entfernungen wirtschaftlich bei Weitem nicht bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher. Die Unternehmer, die braßengüternasport von Massengütern wird wie bisher. Die Unternehmer, die Straßengütervortet. Straßengüterverkehr betreiben, werden daher künftig bemüht sein, vorwiegend höher tarifierte Gitter

Zusammenfassend können als Begründung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lagel Gewichte von Lastkraftwagen seitens der Bundesregierung folgende Gesichtspunkte ans

Schonung der Straßen im Zusammenhang mit der nicht ausreichenden Straßenbaufinan-serung, Erhöhmen der Verkehrssicherheit, militärische zierung, Erhöhung des Verkehrsflusses, Hebung der Verkehrssicherheit, militärische him wettbewerben von Verkehrsflusses, Hebung der Verschiebung der Verkehrsteilung sowie wettbewerbspolitische Gesichtspunkte, die eine Verkehr zur Folge haben können. hinsichtlich der Beförderung von Massengütern im Fernverkehr zur Folge haben können.

Bei der vorliegenden Betrachtung kommt es weniger auf eine Vollständige Darstellung des gesamten Problemen kommt es weniger auf eine Stellungnahme zu den wichen auf eine Stellungnahme zu den des gesamten Problemkreises an, sondern vielmehr auf eine Vollständige Datstellung den Wichtigsten Fragen. Verordnung über die Abmessungen Wichtigsten Fragen, die sich in Verbindung mit der Verordnung über die Abmessungen Daher sollen im Vordergrund der vorliegenden Untersuchung die Fragen der höchstzulässigen Achelest zulässigen Achslast im Hinblick auf die Beanspruchung des Verkehrsflusses bzw. auf die Lingen Längen Christen Längen Läng Zulässigen Achslast im Hinblick auf die Beanspruchung der Verkehrsflusses bzw. auf die Hebung der Vorl.

Beide Fragenkomplexe fordern eine Betrachtung unter verschiedenen Gesichtspunkten und nicht zustelbeite fahrzeuglich fahrzeuglich (nämlich fahrzeugkonstruktiven, straßenbautechnischen, wirtschaftlichen und nicht zustetzt verkehrspolitiest letzt verkehrspolitischen).

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

Begründ

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

¹⁾ 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 Auslauffristen – schon die ersten Wirkungen der Bestimmungen der Verordnung vom 21. 3. 1956 zeigen.

^{*)} Begründung zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung – StVZO – und der Straßenverkehrs-Ordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Vulassungs-Ordnung – StVZO – und der Bundes
6) Begründung – StVZO – und der Bundes
8) Begründung – StVZO – und der Bundes
9) Begründung – StVZO – und der Bundes
10) Begründung – StVZO – und der Bundes
11) Begründung – StVZO – und der Bundes
12) Begründung – StVZO – und der Bundes
13) Begründung – StVZO – und der Bundes
14) Begründung – StVZO – und der Bundes
15) Begründung – StVZO – und der Bundes
16) Begründung – StVZO – und der Bundes
17) Begründung – StVZO – und der Bundes
18) Begründung – StVZO – und der Bundes
18) Begründung – StVZO – und der Bundes
19) Begründung – StVZO – und der Bundes-

Begründung der Stellungnahme der Bundesregierung zur Bundestags*Drucksache Nr. 611, Anlage 1 der Bundes tats*Drucksache Nr. 47/56 vom 9. 2. 1956.

Begründung der Stellungnahme der Bundesregierung zur Bundestags*Drucksache Nr. 611, Anlage 1 der Bundesregierung zur Bundesregierun rats-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 un möglich sein dürfte, eine generelle Belastungsfähigkeit der Straßen anzugeben. Streng genommen müßte für jeden Straßenzug eine bestimmte höchstzulässige Achslast fest gesetzt 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 gegens seitigen Abhängigkeit betrachten. Als wichtigste Faktoren sind hier zu nennen:

- T. 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 Berechnungsvers fahren 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 wer den 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 fest gestellt werden kann. Es wurde bereits hervorgehoben, daß Art und Zustand der Straßen (Tragfähigkeit des Untergrundes, Dicke und Ausführung der Trag= und Deck= schicht, Entwässerung, Befestigung der Fahrbahnränder 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 Vers einigten Staaten von Amerika durchgeführte "Maryland Road Test" und der "Washo» Test". Es kann in diesem Rahmen darauf verzichtet werden, eine ausführliche Beschreisbung diesen hat.

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

Mit den beiden amerikanischen Straßentests sind in der Offentlichkeit immer wieder die soo die sog. "Lahrer Straßenbauversuche" in Verbindung gebracht worden, obwohl die amerikanischen Straßenbauversuche" in Verbindung zielsetzungen haben.

amerikanischen und deutschen Versuche unterschiedliche Zielsetzungen haben.

Aus der Versuche unterschiedliche Zielsetzungen haben. Aus den Mitteln des Bundeshaushaltes wurde 1952/53 bei Lahr (Baden) eine Versuchestrecke L aen Mitteln des Bundeshaushaltes wurde 1952/53 bei Lahr (Baden) eine Volsuchsstrecke hergestellt, um die Stabilität der verschiedenen Unterbauarten feststellen zu können

Nachdem die Versuche keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der einzelnen Bauweisen gezoigt 1 weisen gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt natten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten, wurde die Strecke ab September 1957 für den öffentlichen Verkehr gezeigt hatten verkehr gezeigt h Verkehr gesperrt und einer Verkehrsbelastung durch 24=t=Lastzüge und 32=t=Lastzüge unterworfen unterworfen, und zwar in der Weise, daß auf der einen Finsatz kamen, und zwar unter und auf der and und auf der anderen Fahrbahn nur 24=t=Lastzüge zum Einsatz kamen, und zwar unter Bleicher Gesand

Aufgrund der bisherigen Versuche sind nur geringfügige Veränderungen an der Fahr-bahnoberfläche G bahnobersläche festzustellen, tiefgreifende Schäden, die auf eine unterschiedliche Stabi-lität der Unter-

Man kann daher die Lahrer Straßenbauversuche nicht ohne weiteres mit der Verord-nung über die Al nung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in Verbindung bringen.
Sie können weder die

Alle Versuche zeitigen weder im Hinblick auf die Straßenbelastung durch 8=t= und 10=t= Achslasten braud 1 Achslasten brauchbare Ergebnisse, noch ist ein Vergleich der Versuchsstrecken mit der augenblicklichen. augenblicklichen und für einen längeren Zeitraum kaum wesentlich zu verbessernden zu verbes

Über die Lahrer Straßenbauversuche hinaus sind in der Bundesrepublik in den letzten Jahren eine Post Jahren eine Reihe weiterer örtlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schwert eine Reihe weiterer ortlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schwert eine Reihe weiterer ortlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schwert eine Reihe weiterer ortlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schwert eine Reihe weiterer ortlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen durch den schwert eine Reihe weiterer ortlicher Versuche über die Beanspruchung der Straßen der S durch den schweren Lastkraftwagenverkehr bekannt geworden, die teils gegen, teils die Verorden der Schwing der Statestraftwagenverkehr bekannt geworden. Diese Beispiele lassen ab. für die Verordnung der Bundesregierung zu sprechen scheinen. Diese Beispiele lassen aber in keinem F-11 aber in keinem Fall eine Verallgemeinerung zu, da die Voraussetzungen, unter denen die Versuche liefen die Versuche liefen, unterschiedlicher Natur sind.

χ.

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

⁷⁾ Neumann, E., Die Straßenbeanspruchung durch Achslasten von 8 und 10 Tonnen, Frankfurt/Main 1958, 5.7-

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 Mehre Gemühungen ablassen, "exakte" Berechnungen darüber anzustellen, welche Mehraufen ablassen, "exakte" Berechnungen darüber ander Beraßen, die eine Ausbau bzw. für die Unterhaltung von Straßen, die eine 10=t=Achslast zulassen, notwendig sind.

Es ware 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 durfte, 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 höchsts zulässige Achslast von o 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 Lastz kraftwagenbaues anzusehen als unter dem Gesichtspunkt der Schonung des Straßen netzes. 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 Vorder achse und auf die Hinterachse wie 1:2 verteilt und daß das Gesamtgewicht des Ans hängers nicht höher sein soll als das des Motorwagens. Deshalb ist die Frage 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 Krafträdern 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 festzus stellen, daß ein größerer Anhänger hinter Krafträdern, insbesondere beim Überholungsvorgang 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, auszugleich

Eine Steigerung des Verkehrsflusses und gleichzeitig eine Erhöhung der Verkehrssicher= heit worden auszugleichen. heit werden durch die Vorschrift einer bestimmten Motorleistung und einer Motorsbremse bestimmten bestimmten bestimmten und Verzögerungsstelle bestimmten bremse bewirkt. Gegen die Verbesserung des Beschleunigungs= und Verzögerungs= vermögene vermögens lassen sich wohl kaum stichhaltige Argumente anführen. Wenn auch theo-retisch hoter in der Verbesserung des Beschleunigungs= und verzugen auch theo-vermögens lassen sich wohl kaum stichhaltige Argumente anführen. Wenn auch theoretisch betrachtet durch die Erhöhung der Motorleistung nur eine geringe Steigerung der Geschwichtet durch die Erhöhung der Maßnahmen in der konkreten der Geschwindigkeit erzielt wird, so vermögen diese Maßnahmen in der konkreten Verkehrseitung. Verkehrssituation unter Umständen erheblich zur Sicherheit im Verkehr beizutragen.
Es bloth Es bleibt allerdings abzuwarten, wie groß die tatsächlichen Auswirkungen sind, die durch die Vorkehrsflusses erzielt werden durch die Verordnung hinsichtlich der Steigerung des Verkehrsflusses erzielt werden sollen. Die Li sollen. Die Homogenität des Verkehrs in der Bundesrepublik dürste durch diese Maß-nahme nahme – so wünschenswert es wäre – nicht wesentlich vergrößert werden; dazu ist die Differenzie die Differenzierung des Verkehrs (vor allem durch Kleinwagen, Mopeds und Krafträder) zu groß.

Im Vordergrund unserer Betrachtungen sollen aber hier die höchstzulässigen Gesamt= längen von Lastkraftwagen und Lastzügen stehen.

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

Wenden wir uns zunächst dem Tatbestand zu, daß die Länge des Lastkraftwagens bzw. des Lastzuges (" von Bedeutung ist.

des Lastzuges für die Durchführung des Überholvorganges von Bedeutung ist. Nach Bod-80. Nach Bode⁸) betragen, wenn ein Personenkraftwagen mit 90 km/h einen mit 60 km/h fahrenden Laufe. fahrenden Lastkraftwagen überholt, die Überholwege bei einem Abstand bis zum Wiedersonenkraftwagen und einem Bischen bische bisch Personenkraftwagens vor dem Überholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Überholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Überholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem Uberholen von 20 m und einem Abstand bis zum Wiederseinbiegen nach dem einbiegen nach dem Überholen von 40 m bei 252 m

20 m Zuglänge 246 m 18 m 234 m 14 m

^{und} die Überholdauer bei

10,1 5 20 m Zuglänge 9,8 5

Selbst wenn die Überholwege als beträchtlich länger angenommen werden, bleiben die durch die 7:--1: die durch die Zuglänge bedingten Unterschiede unverändert.

^{*)} Bode, O., Gutachtliche Stellungnahme zu der Frage über Achslasten, Gesamtgewichte und Gesamtlängen von Kraftfahrzeugen und Zügen Andergatse Drucksache 47/56 vom 9. 2. 1956. 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 Therbalius hinsichtlich des Überholweges und der Überholdauer bei den verschiedenen Lastzug-längen besteht längen besteht.

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

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

Nach Bode⁰) beträgt die Spurweite eines Zuges beim Fahren eines Vollkreises von ^{12 m} Halbmesser der Augestung in der Auge Halbmesser der Außenräder bei

20 m Zuglänge etwa 5,8 m

Bei dem Einbiegen und Kurvenfahren sind die Unterschiede noch geringer. Auch bei diesem Zahlenbeimiel ist die Verlagen und Kurvenfahren sind die Unterschiede noch geringer. diesem Zahlenbeispiel ist also festzustellen, daß die Kurvenläufigkeit durch die Unterschiede der Zuglängen.

Was besagen nun solche Zahlenbeispiele? Vermögen sie die Maßnahme der Gihren? setzung der Längenmaße zur Hebung der Verkehrssicherheit ad absurdum zu führen? Es findet sich in der A Vielzahl solcher auf exakten Zahlenbeispielen beruhende Gegenargumente.

Eine solche Betrachtungsweise dürfte aber der konkreten Situation im Ablauf des kehrsgeschahen auf der kehrsgeschahen der konkreten Situation im Ablauf des kehrsgeschahen der konkreten Situation der konkreten kehrsgeschehens nicht gerecht werden. Denn das Verhalten des Verkehrsteilnehmers richtet sich in der Abrauer und der konkreten Situation im Ablaur und kehrsgeschehens nicht gerecht werden. Denn das Verhalten des Verkehrsteilnehmers richtet sich in der Praxis kaum nach mathematischen Gesetzmäßigkeiten. Die konkrete Verkehrssituation (Tabal der Praxis kaum nach mathematischen Gesetzmäßigkeiten. Die konkrete Verkehrssituation (Tabal der Praxis kaum nach mathematischen Gesetzmäßigkeiten. Verkehrssituation (Fahrbahnbreite, Fahrbahnzustand, Sichtweite, Witterungseinflüsse, Steigungen Coccili Tempers, Steigungen, Gefälle, Kurven u. a. mehr), der psychische Zustand des Verkehrsteilnehmers, seine Rocking (1917), der psychische Zustand des Verkehrsteilnehmers, bei seine Reaktionsfähigkeit und sein psychologisches Einfühlungsvermögen bleiben bei diesen Zahlonheim 1 diesen Zahlenbeispielen völlig außer acht.

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

Die Auseinandersetzungen über die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gestellt wie weiter die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gestellt wie weiter die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gestellt wie weiter die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gestellt wie weiter die Verordnung vom 21. 3. 1956 haben jedenfalls gestellt weiter die Verordnung v zeigt, wie unsicher die Begründung einer verkehrspolitischen Maßnahme sein kann, wenn man die Verlagen und verben wenn man die Verlagen verkehrspolitischen Maßnahme sein kann, wenn man die Vielzahl der Gesichtspunkte und die Fülle der Argumente und Gegens argumente einmal zusammenträgt bzw. gegenüberstellt.

XIII.

Inwieweit bei der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen der Gedanke zugrunde lag, die Wirtschaftlichkeit des Straßengüterverkehrs einzus schränken sell bei der schränken, soll hier nicht näher untersucht werden. Eine gewisse Beeinträchtigung der Wirtschaftlatten ich näher untersucht werden. Wirtschaftlichkeit ist jedenfalls nicht zu leugnen, ganz gleich, ob sie beabsichtigt war oder nicht, oder ob dem Straßengüterverkehr andere Ausgleichsmöglichkeiten sei 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 doutel. auf die deutsche Kraftfahrzeugindustrie, insbesondere auf den Export von Kraftfahrzeugen augung der Abmessungen und Germannen un zeugen, auswirken könnte¹⁰), sofern die Produktionsumstellung für den deutschen Markt Auswirkunger Auswirkungen auf die Erzeugungsstruktur der Kraftfahrzeugindustrie haben sollte mit der Folge den der Folge, daß schwere Lastzüge für den Export nicht mehr hergestellt werden können. Wie groß hie Wie groß hier sowie beim gewerblichen Straßengüterverkehr die eintretenden privat-wirtschaftlichen Verluste sind, muß abwirtschaftlichen und darüber hinaus auch volkswirtschaftlichen Berechnungen vorliegen. gewartet werden, obwohl auch hierüber schon umfangreiche Berechnungen vorliegen.

Diese Tatbestände vermögen aber politischen Maßnahmen grundsätzlich noch nicht den Boden zu anteile werden, obwohl auch hierüber schon umrangreitet. Diese Tatbestände vermögen aber politischen Maßnahmen grundsätzlich noch nicht den Boden zu anteile werden, obwohl auch hierüber schon umrangreitet. Boden zu entziehen. Die sich ergebenden Vor= und Nachteile müssen gegeneinander abgewogen abgewogen werden. Die sich ergebenden Vor= und Nachteile mussen gegenenntetes abgewogen werden. Dabei ist selbstverständlich, daß öffentliche Interessen, zumal es hier um die St. 1. hier um die Sicherheit im Verkehr geht, höher zu bewerten sind als privatwirtschaftliche Überlegunger

Ausschlaggebend für die Durchsetzung der Maßnahmen muß letzten Endes der Tatzbestand sein die Durchsetzung der Maßnahmen muß letzten Endes der Tatzbestand sein der Maßnahmen muß letzten Endes der Maßnahmen muß letzt bestand sein, inwieweit sie zu der verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewährsbzw. inwieweit sie zu der verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewährsbzw. inwieweit sie zu der verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewährsbzw. bzw. inwieweit sie zu der verkehrspolitischen Zielsetzung beizumagen vermagen bzw. inwieweit ihre Einordnung in die verkehrspolitische Gesamtkonzeption gewähreleistet ist leistet ist.

Der Gedanke, den sich die Bundesregierung seit Jahren zu eigen gemacht hat, nämlich den Motorfalten den Motorfahrzeugverkehr, insbesondere den Lastkraftwagenverkehr, den deutschen Straßenverhälte. Straßenverhältnissen anzupassen, findet sich eigentlich in konsequentester Durchsetzung in dem Vorschlagen.

Hier ist ein Plan entstanden, der in seiner Einfachheit (hinsichtlich der Gedankenstührung) zupäcken. führung) zunächst bestechend ist und uns der großen Problematik, die sich aus der Diskussion Diskussion um die Abmessungen und Gewichte ergeben hat, zu entheben scheint.

Jedenfalle die Vers Jedenfalls ein Kompromißvorschlag, der bei den Auseinandersetzungen über die Versordnung seinasst.

Es geht bei diesem Vorschlag um die Aufgliederung des gesamten deutschen Straßen= netzes in ein

Netz der Fernstraßen, das auch für den schwersten Güterverkehr geeignet ist, in ein Netz der all

Netz der übrigen Straßen, auf dem der Verkehr weitgehenden Gewichtsbeschränkun-Netz der übrigen Straßen, auf dem der Verkehr weitgehenden Straßen unterworfen ist. gen je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Straßen unterworfen ist.

gen je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Straßen für den schwers Mit anderen Worten: Es würde ein ausgewähltes Netz von Fernstraßen für den schwers

⁹⁾ Bode, a.a.O.

¹⁰⁾ Um eine Vorstellung über den Export an Krastfahrzeugen zu geben, seien folgende Zahlen genannt:
Im Jahre 2056 hebrer 2008 om 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 2001. unt einer Nutzlast über 7000 kg. Im gleichen Jahr belief sich der Export von Lastkraftwagen aus der Neuproduktion des Bundesgebietes auf 69 576 Stück, davon 2 556 (1 5 7 8 1) von Lastkraftwagen aus der Neuproduktion des Bundesgebietes auf Neuproduktion des Bundesgebiete 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.

Sill, Stellungnahme 2012 Lastkraftwagen aus der Ahmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Nutzlast über 7 000 kg. Quelle: Verband der Automobilindustrie: Quelle verband der Automobili

Latsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1956/57, Frankfurt/Main 1957.

Sill, Stellungnahme zur beabsichtigten Neuregelung der Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte der Nutzkraftfahrzeuge für den Ausgaben (Nr. 70) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundestages, Anlage 4 der Bundestages, Anlage 4 der Neuregelung der Ausgaben (Nr. 70) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundestages, Anlage 5 der Bundestages, Anlage 6 der Bundestages, Anlage 6 der Bundestages, Anlage 6 der Bundestages, Anlage 8 der Bundestages, Anlage 8 der Bundestages, Anlage 9 der B Nutzkraftfahrzeuge für den Ausschuß (Nr. 30) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 Bundesrats-Drucksache Neuergelung der Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundesrats-Drucksache Neuergelung (Nr. 30) für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages, Anlage 4 der Bundesrats-Drucksache Neuergelung (Nr. 30) für Verkehrswesen des Deutschen Bundesratges, Anlage 4 der Bundesratges, Anlage 4 der Bundesratges, Anlage 4 der Bundesratges, Anlage 4 der Bundesratges (Nr. 30) für Verkehrswesen des Deutschen Bundesra

93

sten Güterfernverkehr entstehen, auf dem auch eine höchste Achslast von 10 t zuges lassen werden könnte

lassen werden könnte. Für dieses Netz kämen in erster Linie die Bundesautobahnen, die wichtigsten Bundesstraßen und einzelne Linie die Bundesautobahnen, die wichtigsten Bundesstraßen und einzelne Linie die Bundesautobahnen, die wichtigsten Bundess straßen und einzelne Landstraßen I. Ordnung in Frage. Um ein geschlossenes Netz von ausreichender Verkehrebedertigt. ausreichender Verkehrsbedeutung zu erhalten, müßten darüber hinaus auch einzelne Straßen mit ausenblickticht. Straßen mit augenblicklich noch zu geringer Tragfähigkeit einbezogen werden. Der Ausbau dieser Straßen zu 2000. Ausbau dieser Straßen müßte dann bevorzugt durchgeführt werden.

Die Verteilung über das allgemeine Straßennetz auf das flache Land und die Gemeinder gebiete soll nach ein gebiete soll nach Sill entweder nach Abladen eines Teiles der Ladung mit verringerter Achslast (maximal 2.1) 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 Klassifizierung – nach dem Gesichtspunkt der Baulast durch Bund, Länder, Kreise und Gemeinden und und Gemeinden vorgenommen werden, sondern nach der Verkehrsbedeutung und nach der Reschaffent nach der Beschaffenheit und Tragfähigkeit der Straßen.
- 2. Die für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Mittel könnten planmäßig bevorzugt für die mit im die mit di zugt für die wichtigen Fernstraßen und Verkehrsstraßen eingesetzt werden, während die übrigen Straßen und die übrigen Straßen vor vorzeitiger Zerstörung infolge Überbeanspruchung bewahrt bleiben bleiben.
- 3. Bund, Länder, Kreise und Gemeinden werden sich bemühen, verkehrswichtige Straßen so auszubauen, daß sie in das Fernstraßennetz für den schweren Güterverkehr einsgestuft werden bei gestuft werden können.
- 4. Die Kraftverkehrswirtschaft wird das leichtere und in seiner Beweglichkeit weniger eingengte Falung eingeengte Fahrzeug mit maximal 8 t Achslast bevorzugen und den schwersten Lastzug mit einen zu Tichten den Schwersten Lastzug mit einen zu Tichten den schwersten Lastzug mit einen zu Tichten der Schwersten Lastzug mit einen zu Tichten der Schwersten Lastzug mit einen zu Tichten der Schwersten Lastzug mit einen zu Ernabe zug mit einer 10-t-Triebachse nur noch dort einsetzen, wo es die Verkehrsaufgabe unbedingt sohaten. unbedingt geboten scheinen läßt.
- 5. Die vorhandenen schweren Fahrzeuge können auf dem Fernstraßennetz ohne große Einbuße ihren I. 1. ... ihr Einbuße ihrer Lademöglichkeit weiterhin wirtschaftlich eingesetzt und aufgebraucht werden 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 entgegenzutzeten. 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 Kons kretisierung 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 vorgebracht werden können, eingegangen werden. Grundsätzlich würde durch die vorgebracht werden können, eingegangen werden. geschlagene Klassifizierung der eigentliche Sinn des Kraftwagenverkehrs, nämlich Flächenverkehr, weitgehend in Frage gestellt, wenn auch zugegeben werden muß, daß der Kraftverkehr der Kraftverkehr inzwischen weit über diese Aufgabe hinausgewachsen ist.

Der seit Jahrzehnten bestehenden Tendenz innerhalb der Verkehrswirtschaft zum

schweren Lastkraftwagen auf ein leichteres Transportgefäß entgegen gewirkt. Darüber hinaus werden hinaus müßte eine Vielzahl von Umladestellen geschaffen werden.

Diese Einwände gehen aber dann am Kernpunkt der Sache vorbei, wenn man den Vorschlag Sill -1 schlag Sill als Alternativlösung zu der Verordnung vom 21. 3. 1956 ansieht; und als solcher was zu der Verordnung vom Bedauern festzustellen, daß dieser Plan in der Offentlichkeit kaum diskutiert worden ist. Erst recht vermag man der Arouse-Verkehr der Arouse-Verkehr der Argumentation der Bundesregierung nicht zu folgen, daß der Haus=Haus=Verkehr dadurch es dadurch so gut wie unmöglich gemacht würde und eine solche Regelung praktisch nicht kontrollierher

Der Haus-Haus-Verkehr würde doch offensichtlich nur für Lastkraftwagen mit einer höheren 4-1 höheren Achslast als 8 t und mit einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and in die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and in die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and in die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and in die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und auch hier nur, soweit and die einem entsprechenden Gesamtgewicht, und einem entsprechenden Gesamtgewicht entsprechen Gesamt nur, soweit er das eigentliche Fernstraßennetz verlassen muß, entfallen; diese Einschränkung geschicht. kung geschieht aber durch die Verordnung ohnehin. Überdies ist der Haus-Haus-Verkehr kein "Naturgen " kein "Naturgesetz" des Straßengüterverkehrs. Wo durch ihn social costs in einem wirtschafter und des Straßengüterverkehrs. Ausmaß entstehen (so z. B. beim Verswirtschafter und des Straßengüterverkehrs. wirtschafts= und sozialpolitisch unerwünschten Ausmaß entstehen (so z. B. beim Verskehr schwerer Verschungen verzichten müssen. kehr 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 vertragen. näher vertraut machen. Es ließen sich fraglos Verbesserungsmöglichkeiten finden, die diesen Vorschlagen. vertraut machen. Es ließen sich fraglos Verbesserungsmößlichen ließen. diesen Vorschlag für eine praktische Durchführung zweckmäßig erscheinen ließen.

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

Es ist gleichsam ein dem Verkehr immanenter Tatbestand, daß er über die Grenzen der Länder hinausselt. Länder hinausgeht. Internationale Absprachen und Vereinbarungen auf dem Sektor des Verkehrs sind 3-1 Verkehrs sind daher nichts Außergewöhnliches, ja sie sind vielfach schon aus technischen Gründen unschwart.

In einem internationalen Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹²) war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich der teile Abkommen aus dem Jahre 1926¹² war festgestellt worden, daß hinsichtlich w hinsichtlich der technischen Daten für Kraftfahrzeuge die jeweilige nationale Gesetz-gebung Gillicht von gebung Gültigkeit haben muß. Seit dieser Zeit ist aber der Ruf nach weitgehender Vereinheitlichung der Gebiet nicht mehr verstummt. einheitlichung der Gesetzgebung der Länder auf diesem Gebiet nicht mehr verstummt. Seit Inkrafttraten Seit Inkrafttreten des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gewinnen internationale Weiterhaltsgemeinschaftsgemeinsch internationale Vereinbarungen für den Bereich dieses zu integrierenden Wirtschafts-raumes erhähte Ber

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

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

¹³⁾ Internationales Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr sowie Internationales Abkommen über den Straßenverkehr, Parie zeit

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

Aus der Präambel dieses Abkommens geht hervor, daß die Vereinbarung der Bestims mungen in dem Bostoria mungen in dem Bestreben erfolgt, "die Entwicklung und Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch Ausgelt! Straßenverkehrs durch Aufstellung einheitlicher Regeln zu fördern."

Im Artikel 23 dieses Abkommens wird bestimmt, daß die Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtspreichte. zulässigen Gesamtgewichte der zum Verkehr auf den Straßen eines Vertragstaates zugelassenen Fahrzougen. zugelassenen Fahrzeuge von der Landesgesetzgebung festgelegt werden. Auf einzelnen Straßen, die von der Vertragen von der Landesgesetzgebung festgelegt werden. Auf einzelnen solche Straßen, die von den Vertragstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen von den Vertragstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen von den Vertragstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen von den Vertragstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen fehlen von den Vertragstaaten durch regionale Abkommen oder, wenn solche Abkommen oder wenn Abkommen fehlen, von einem Vertragstaat allein bestimmt werden, gelten die im Anshang 7 festgelegten VIII 1 hang 7 festgelegten Höchstabmessungen und zulässigen Gesamtgewichte.

In diesem Anhang sind folgende Höchstabmessungen und =gewichte (es seien hier nur die wichtigeten gestellt auf eine Michael eine Michae die wichtigsten genannt) festgelegt worden mit der Einschränkung, daß kein Fahrzeug eine schweren I I I in 711lass eine schwerere Ladung befördern darf als die von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewillte in der State von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewillte in der State von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewillte in der State von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewillte in der State von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes bewillte in der Einschränkung, daß kein Fahren von der Zulassungslandes behörde des Zulassungslandes bewillte in der Einschränkung daß kein Fahren von der Zulassungslandes behörde des Zulassungslandes bewillte in der Einschränkung daß kein Fahren von der Zulassungslandes behörde des Zulassungslandes behördes des Zulassungslandes behörde des Zulassungslandes beh sungslandes bewilligte Nutzlast.

2,50 m
3,80 m
10,00 m
11,00 M
14,00 m
18,00 m
8 t

"Die Vertragstaaten können in regionalen Vereinbarungen höhere als die in der Liste angegebenen zulus. angegebenen zulässigen Gesamtgewichte vorsehen. Es wird jedoch empfohlen, das zu lässige Gesamtgewichte vorsehen. lässige Gesamtgewicht auf der am stärksten belasteten Achse 13 metrische Tonnen nicht übersteigen — 1 übersteigen zu lassen."

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

Jeder Vertragstaat kann den Kraftfahrzeugverkehr auf den Straßen einschränken oder untersagen oder Landen untersagen oder das Gesamtgewicht beschränken, wenn Art und Zustand der Straßen den Verlebe zu 1. 2.1 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 Veronderen in die 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 Bauge Ratifizierung bestehen rein juristisch für die Bundesrepublik ausreichende Mögliche keiten ander Allen ein bestehen die Bundesrepublik ausreichende Mögliche keiten ander Allen ein bestehen die Bundesrepublik ausreichende Mögliche keiten ander Allen ein bestehen die Bundesrepublik ausreichende Mögliche keiten ander Allen ein bestehen die Bundesrepublik ausreichende Mögliche keiten die Bundesrepublik ausreichen die Bundesrepublik ausreiche Bundesrepublik a keiten, andere Abmessungen und Höchstgewichte für das deutsche Straßennetz fest zusetzen.

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 wirted der der wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen in der Welt, insbesondere im Hinblick auf die Furger die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft angebracht, von den international festgelegten technischen D

Bei der Beantwortung dieser Frage müssen wir wieder auf die Motivierung der Ver-ordnung Ordnung vom 21. 3. 1956 seitens der Bundesregierung zurückgreifen. Gehen wir davon aus, daß die Justinen Geraßennetzes und die technischen Daten abzuweichen? aus, daß die beiden Motive – die Schonung des deutschen Straßennetzes und die Hebung der Herabsetzung Hebung der Verkehrssicherheit — als ausschließliche Beweggründe der Herabsetzung der Ahmeeder Abmessungen und Gewichte angesehen werden können, 50 sind gegen eine ab-Weichende R Weichende Regelung wohl kaum Einwände vorzubringen, solange der augenblickliche Zustand Zustand auf den Straßen noch nicht behoben ist und andere wirksame Maßnahmen auf diesem Color

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

Eine Anpassung an die international festgelegten Abmessungen und Gewichte wäre im Hinblick auf Hinblick auf eine kontinuierliche, die Integrationsbestrebungen der BR Deutschland, die kehrspolitik kehrspolitik zu fordern. Aufgrund der geographischen Lage der BR Deutschland, die gerade für der T pflichtung, den internationalen Vereinbarungen und Absprachen nach Möglichkeit nachzukommen. Bei den Vereinbarungen und Absprachen Güterkraftverkehrs zukommen. Bei der starken Zunahme des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs dürfte eine Rock in der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden und Gewichten für dürfte eine Rock in der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden und Gewichten für der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden und Gewichten der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden gewichten der Starken zu der Sta dürste eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für Wenige, ausgewildt der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden Guterkant der Gewichten für dürste eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für Wenige, ausgewildt der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden Guterkant der Gewichten für dürste eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für Wenige, ausgewild der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden Guterkant der Gewichten für dürste eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für Wenige, ausgewild der Starken Zunahme des grenzüberschreitenden Guterkant der Gewichten für dürste eine Beschränkung für Fahrzeuge mit höheren Abmessungen und Gewichten für Wenige, ausgewild der Gewichten gewichten geschlichten geschli Wenige, ausgewählte Straßenzüge u. U. nicht als ausreichend anzusehen sein¹³).

Bei der

Bei der zukünstigen Regelung innerhalb des Gemeinsamen Marktes könnte sich die Möglichkeit Möglichkeit ergeben, daß ausländische schwere Fahrzeuge die deutschen Straßen beschwere, wenn daß ausländische schwere Fahrzeuge die deutschen Güterkraftverkehrs fahren, wenn man nicht der Freizügigkeit des internationalen Güterkraftverkehrs wieder neue Februarien den Konstantionalen Güterkraftverkehrs wieder neue Februarien den Konstantionalen den Konstantionalen den deutscher wieder neue Februarien den Konstantionalen den deutscher wieder neue Februarien den konstantionalen den deutscher wieder neue Februarien den deutscher den deutscher den deutscher den deutscher den deutscher den deutscher deutscher den deutscher deutsche deutscher deutsche wieder neue Fesseln anlegen will. Theoretisch ist es sogar denkbar, daß ein deutscher Fahrzeughalter ein Nach-Fahrzeughalter seine Fahrzeuge mit größeren Abmessungen und Gewichten im Nachsbarland anmeldet.

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

Infolge der unterschiedlichen Verkehrsordnungen in den der Europäischen Wirtschafts=

8emeinschaft angel :: gemeinschaft angehörenden Ländern würden durch eine forcierte Freizügigkeit schwiezige Situationen rige Situationen entstehen, die wiederum neue verkehrspolitische Probleme hervorrufen müßten

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

¹³⁾ Im Jahre 1957 beförderten ausländische Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs im Gebiet der Bundesrepublik rund 423 Mill. tkm.

Bundesrepublik rund 463 Mill. 1864 August 1864 Bundesrepublik rund 423 Mill. 1864 Bundesrepublik rund 465 Mill. 1864 Bund um Jahre 1957 beförderten ausländische Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs im Gebier der Bundesrepublik rund 1,612 Mill. t. Dieses Verkehrsaufkommen betraf sowohl die Ein- und 423 Mill. tkm. Gegeneit. auch den Transitverkehr. Die Verkehrsleistung auf den deutschen Strecken belief sich damit die beförderte Gütermenge um Gegenüber 1,279 Mill. † und Transitverkehr. Die Verkehrsleistung auf den deutschen Strecken damit die beförderte Gütermenge um 26 % und 1,279 Mill. † und 1,279 Mi auch den Transitverkehr. Die Verkehrsleistung auf den deutschen Strecken belief sich auf rund 423 Mill. telle Gegenüber 1,279 Mill. t und 323,7 Mill. tkm im Jahre 1956 erhöhte sich damit die beförderte Gitermenge um 266% und die tonnenkilometriehe Verkehrs-Zeitung Nr. 45 vom 16. 4. 1959). Degenüber 1,279 Mill. t und 323,7 Mill. tkm im Jahre 1956 erhöhte sich damit die beförderte Gutermense and 26 % und die tonnenkilometrische Leistung um 30,7 %. (Deutsche Verkehrs-Zeitung Nr. 45 vom 16. 4. 1959).

Wirtschaftsgemeinschaft. Die Harmonisierung, wozu zweifellos auch die Angleichung der Abmessungen und Gerichtung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen gehört, hat der Koordinierung unbedingt vorauszusch im Der von Lastkraftwagen gehört, hat der koordinierung werden, unbedingt vorauszugehen¹⁴). Es muß aber in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß dabei auf diejeniage V. daß dabei auf diejenigen Länder, die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz vers fügen, Rücksicht genommenten die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz vers fügen, Rücksicht genommenten die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz vers fügen, Rücksicht genommenten die über ein weniger gut ausgebautes Straßennetz vers fügen, Rücksicht genommenten die genommenten die genommenten der genommenten d fügen, Rücksicht genommen wird und eine internationale Angleichung unter Umständen erst nach Jahren erfalt. erst nach Jahren erfolgen kann. Die Angleichung der Maße und Gewichte im nationalen Rahmen aus kann. Die Angleichung der Maße und Gewichte im Land, nationalen Rahmen muß sich stets nach dem Minimumfaktor, d. h. nach dem Land, dessen Straßennetz aus dessen Straßennetz am wenigsten leistungsfähig ist, richten.

XVI.

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

Mit den Darlegungen konnten nur die wesentlichsten Gesichtspunkte, die mit der Versordnung im Zugen welche ordnung im Zusammenhang stehen, aufgezeigt werden; aber sie machen deutlich, welche vielschichtigen Problem. vielschichtigen Probleme eine in ihrer Konzeption einfache verkehrspolitische Maß, nahme hervorgeren ber nahme hervorrufen kann.

Grundsätzlich muß man sich gegen die Unterstellung wehren, daß der Bundesregierung bei der vorliegen bei der vorliegenden Verordnung rein wettbewerbspolitische Gedanken im Sinne einer Drosselung des ausgelätzt. Drosselung des gewerblichen Straßengüterverkehrs zugunsten der Deutschen Bundesbahn nahegelegen bei bahn nahegelegen haben, obwohl der in der Begründung zu der Verordnung enthaltene Satz, daß dadunt in Gerbaren bei Gerbaren bei der Begründung zu der Verordnung enthaltene wirtschaftlich bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher", darauf schließen lasson bei weitem nicht mehr so interessant bleiben wird wie bisher", schließen lassen könnte.

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

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

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

¹⁴) Nach dem Stande von 1958 betrugen die wichtigsten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte von Last* kraftwagen:

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

In Italien sind durch ein Dekret des Präsidenten der italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Strada) folgende Abmessungen und Gewichte Vorante italienischen Republik vom 27. 10. 1958 (Codice della Republik vom 27. 10. 1958 (Strada) folgende Abmessungen und Gewichte vorgesehen: Gesamtlänge des Lastzuges bis zu 18 m, Gesamts gewicht des Lastzuges bis zu 22 t Advolut vorgesehen: gewicht des Lastzuges bis zu 32 t, Achslast pro Einzelachse 8 t.

den Straßenverkehr sieht folgende neuen Abmessungen und Gewichte vor: Länge des Lastzuges 18 m, Gesamts gewicht des Lastzuges bis zu 26 t. hächsten Bernard und Gewichte vor: Länge des Lastzuges 18 m, gewicht des Lastzuges bis zu 26 t, höchstzulässige Achslast 10 t.

Daß von dieser Verordnung insbesondere der gewerbliche Güterfernverkehr erheblich betroffen und Verordnung alle Fahrzeuge trifft, betroffen wird, läßt sich nicht leugnen, wenn auch die Verordnung alle Fahrzeuge trifft, sanz gleich im Werknah= oder ganz gleich, ob sie im gewerblichen Güternah= oder =fernverkehr, im Werknah= oder im Werknah= oder bierhei beachtet werden, daß im Werkfernverkehr zum Einsatz kommen. Jedoch muß hierbei beachtet werden, daß im gework! im gewerblichen Güterfernverkehr der Unternehmer an die Fahrzeugkonzession gebunden ich Der Guterfernverkehr der Unternehmer an die Fahrzeugkonzession gebunden ich Der Guterfernverkehr der Unternehmer an die Fahrzeugkonzessionen – der zur Verfügung bunden ist. Dadurch wird – bei gleicher Zahl der Konzessionen – der zur Verfügung stehende Ist. stehende Laderaum eingeschränkt, so daß diese entstehende Lücke durch andere Verskehrsträger (* D. 2000). kehrsträger (z. B. Werkfernverkehr, Bundesbahn) ausgeglichen werden muß.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Verordnung schränken also offensichtlich die Wett-bewerbefährt. bewerbsfähigkeit des gewerblichen Güterfernverkehrs in gewissem Maße ein. Insofern kann die Van kann die Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen werden der in der Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenentlastungsgesetzes angesehen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenen verden der in Verordnung schon als Vorläuferin eines Straßenen verden der in Verordnung schon Werden, das ein Beförderungsverbot für bestimmte Massengüter im Fernverkehr zum Inhalt haben. Inhalt haben soll; ihre Auswirkungen können u. U. ein Straßenentlastungsgesetz über-flüssig word

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

Vor allem ist aber hervorzuheben, daß eine politische Einzelmaßnahme nicht isoliert betrachtet werd. betrachtet werden darf, sondern letzten Endes nur im gesamtpolitischen Zusammenhang, im vorliegenden Zusammenhang. im vorliegenden Fall innerhalb der gesamten Verkehrswirtschaft gesehen werden muß. Die Varleit Die Verkehrswirtschaft erfordert hinsichtlich der Verkehrspolitik eine grundlegende Konzeption Konzeption, ein Leitbild, das eine kontinuierliche Verkehrspolitik gewährleistet. Die einzelnen Mag einzelnen Maßnahmen müssen auf dieses Leitbild abgestimmt sein und dürfen den Grundsätzen die Aufgrenzeiten. Grundsätzen, die dieses Leitbild ausmachen, nicht widersprechen.

Bei jeder dieser Maßnahmen steht die Verfolgung verkehrspolitischer Zielsetzungen im Vordergrund der Wirtschaft-Vordergrund. Andere Überlegungen, wie z. B. die der Beeinträchtigung der Wirtschaft-lichkeit der von lichkeit der von einer solchen Maßnahme betroffenen Betriebe, müssen dagegen in den Hintergrund Hintergrund treten. Damit ist keineswegs gesagt, daß einzelwirtschaftliche Gesichts=

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

Die Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen hat aber noch auf einen andere Train allgemeinen eine auf einen anderen Tatbestand aufmerksam werden lassen. So sehr im allgemeinen eine Diskussion politik. Diskussion politischer Maßnahmen in der Offentlichkeit zu wünschen ist und zu einer Klärung sowie Klärung sowie zu einer Abstimmung der unterschiedlichen Auffassungen beizutragen der unterschiedlichen Auffassungen und Gewichte auch die Abmessungen und Gewichte auch die Abmessungen und Gewichte auch vermag, hat doch die jahrelange Diskussion um die Abmessungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch die negative Sollande in der unterschiedlichen Autrassungen und Gewichte auch der unterschiedlichen Autr 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 Diskussier 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 auch sachlichen Entscheidung mehr abträglich als förderlich gewesen.

Die sehr unterschiedlichen Beschlüsse zur Neuregelung der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in der Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen in den Ausschüsse zur Neuregelung der Abmessungen und Gewalso bereits vor Erlaß den Van den Ausschüssen des Deutschen Bundestages im Jahre 1955, also bereits vor Erlaß den Van den Bundestages im Jahre höchste bereits vor Erlaß der Verordnung, stimmen schon sehr bedenklich. Für das höchste zulässige Gesamtogwicht. zulässige Gesamtgewicht eines Lastzuges wurden 32 t, 20 t, 24 t bzw. 28 t vorgeschlagen, für die 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. wenn siner gänzlichen Aufach Einer gänzlichen Aufgabe sachlicher Begründung scheint es aber gleichzukommen, wenn heute, nachdem eine X heute, nachdem eine Änderung der Verordnung vom 21. 3. 1956 mit Sicherheit zu erwarten ist die Abstract erwarten ist, die Abmessungen und Gewichte von Lastkraftwagen mit dem bevorstehenden Straßenbergen und Gewichte von Lastkraftwagen mit dem man die Belastungen, die sich für den Kraftverkehr aus beiden Maßnahmen ergeben, auf einander abzuetimmen. einander abzustimmen versucht (z. B. bei einer Erhöhung der Grenzwerte der Abmessungen und Gewichte sungen und Gewichte eine zusätzliche Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer für den Laste kraftwagen oder eine zusätzliche Anhebung der Kraftfahrzeugsteuer für den 28 kraftwagen oder eine progressive Besteuerung bei Lastzügen mit einer Nutzlast von 28 bis 32 Tonnen) bis 32 Tonnen).

Durch derartige "Manipulationen" würde eine rationale Verkehrspolitik, in diesem Fall die Motivierung der Verkehrspolitik der Verkehrspoli die Motivierung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Lastkraft wagen seitens der Parktraft von Lastkraft van der Parktraft von Lastkraft von wagen seitens der Bundesregierung, tatsächlich ad absurdum geführt. "Die Unsachlich keit in der verkehrendten keit in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung bedeutet natürlich eine Erschwernis in der Durchsetzung zu in der Durchsetzung rational begründeter Ziele. Es ist dabei nicht nur ein Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu eine Denken in zu kurzen Kausalbatter for in zu eine Denken in zu eine Denke kurzen Kausalketten festzustellen, sondern auch das Unvermögen, in volkswirtschaft lichen Kategorien zu zustellen. lichen Kategorien zu rechnen¹⁵)."

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

Während sich der Lastkraftwagenbestand im Bundesgebiet von 1950 bis 1958 von 358 047 auf 602 202 358 047 auf 602 838, also um 68,4 % erhöht hat, stieg die Zahl der Personenkraftwagen im gleichen Zieren. im gleichen Zeitraum von 515 608 auf 2762850, also um 435,8% (16). Nach Zimmers mann¹⁷) muß im Zeitraum von 515 608 auf 2762850, also um 435,8% (16). Nach Zimmers Zus mann¹⁷) muß im Zeitraum 1957–1967 in der Bundesrepublik mit einer weiteren nahme des Lattlenahme des Lastkraftwagenbestandes um 19,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 153.7 % gersch-zigen des Lastkraftwagenbestandes um 19,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 18,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 18,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 18,4 % und des Personenkraftwagenbestandes um 19,4 % und des Personenkraftwagenbestandes und 19,4 % und um 153,7% gerechnet werden, wobei eine jährliche Zuwachsrate beim Lkw. von 1,8% und beim Phys von 2.8% und beim Pkw. von 9,8 % zugrundegelegt wurde.

Betrachtung dieser Zahlen nicht eine weit größere Beachtung, als sie die Verordnung vom 21. 3. 1956 hervorgerufen hat?



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 Jahrecher Bereits vor der politischen Rückgliederung des Saarlandes an Deutschaft, wirksam Jahresbeginn 1957 auf Grund des Saarvertrages (SV) vom Oktober 1956 wirksam wurde sind Anstrengungen unternommen Wurde, sind von saarländischer Seite aus ernsthafte Anstrengungen unternommen Worden des I inienluftverkehrs ein= worden, das Land, wie vor dem Kriege, wieder in das Netz des Linienluftverkehrs einzubeziehen. De Berne von dem Kriege, wieder in das Planes haben sich in letzter zubeziehen. Die Bemühungen um die Verwirklichung dieses Planes haben sich in letzter Zeit vereitzelt. Zeit verstärkt. Es ist interessant und lohnend, die verschiedenen Interessen kennen-zulernen und zulernen und gegeneinander abzuwägen, die bei der Verwirklichung dieses Investitions= vorhabens berührt werden.

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

Im Gegensatz zu jener Periode zwischen den beiden letzten Kriegen, in der eine ganze Reihe deutscher Gritten Reihe deutscher Städte auf einen eigenen Verkehrsflugplatz nicht verzichten zu können glaubte, haben R Blaubte, haben Prestigegesichtspunkte bei dem Projekt eines saarländischen Verkehrsflughafens wohl flughafens wohl kaum mitgesprochen. Bei der Begründung der Notwendigkeit einer solchen Verbebsolchen Verkehrsanlage liegt der Nachdruck von saarländischer Seite aus vielmehr auf der Behebung der Nachdruck von saarländischer hingewiesen, daß die der Behebung der "Verkehrsferne" des Landes. Es wird darauf hingewiesen, daß die Ursprünge diese "Verkehrsferne" des Landes. Landes behemaligen Saargebietes zurück-Ursprünge dieses Mangels bereits bis in die Zeit des ehemaligen Saargebietszeit als reichen. Die Personnen der Tachtana des Landes. Es wird darauf hingewiesen, das die Ursprünge dieses Mangels bereits bis in die Zeit des ehemaligen Saargebietszeit als reichen. Die Personnen der Jacob der darauf hingewiesen, das die Zeit des ehemaligen Saargebietszeit als reichen. Die Personnen der Jacob der des darauf hingewiesen, das die Zeit des ehemaligen Saargebietes zurücken. reichen. "Die Beseitigung der Grenzlage wurde sowohl in der alten Saargebietszeit als auch nach dieser V auch nach diesem Kriege immer als das Kernstück saarländischen Stellen nicht allein da²). angesehen"1). Mit dieser Ansicht stehen die saarländischen Verkehrsflughafens darin Ferner wird eine Rechtfertigung für den Bau eines eigenen Verkehrsflughafens darin Besehen, daß og die Saarlandes von den beiden Wirtschaftsgesehen, daß es gilt, die "Absatzferne" des Saarlandes von den beiden Wirtschafts-räumen zu beseite räumen zu beseitigen, auf die es z. Z. und künftig angewiesen ist. "Das Saarland ist. von Gebieten von Gebiet von Gebieten umgeben, die entweder Konkurrenten (Lothringen) oder wegen ihrer nicht sehr bedert. nicht sehr bedeutenden Bevölkerungsdichte nur begrenzt aufnahmefähige Märkte sind"2). Nicht zule sind"2). Nicht zuletzt spricht die Rolle, die dem Saarland laut SV als wirtschaftlichem Bindeglied zwieden Bevölkerungsdichte nur begrenzt autnanmerange stillen sind"2). Nicht zuletzt spricht die Rolle, die dem Saarland laut SV als wirtschaftlichem Bindeglied zwieden sind sind zukunft zufällt, für eine Verwirke Bindeglied zwischen Deutschland und Frankreich in Zukunft zufällt, für eine Verwirk= lichung der saarland verwirksteren der saarland und Frankreich in Zukunft zufällt, für eine Verwirkstehung der saarland verwirksteren der saarland verwi

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 Schriftenreibe der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland im Fesen 1959. Jahre 1967, Nr. 14 der Schriftenreihe des Rheinisch-Westfällischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen 1959.

^{*)} An der Durchführung und Auswertung statistischer Erhebungen im Zusammenhang mit der vorliegenden Untersuchung war Herr Diel Von Transportend beteiligt.

ontersuchung war Herr Dipl. Kfm. T. Sauer maßgebend beteiligt.

1) s.: Stellungnahme der Industries und Handelskammer des Saarlandes im "Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundassesiere und Handelskammer des O. 109.

1) s. v.

oaarlandes an die Bundesregierung vom 13. 11. 1957", S. 109.

s.: W. Bosch, "Die Saarfrage, eine wirtschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und "Untersuchungen über die Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse "Unterschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Wittenschaftliche Analyse "Verlag Quelle & Wittenschaftli ".: W. Bosch, "Die Saarfrage, eine wirtschaftliche Analyse", 1954, Verlag Quelle & Meyer, Heidelberg, und der "Untersuchungen über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Saarlandes unter den Gesichtspunkten der Eingliederung in die Bundessendelt Contersuchungen über die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Prof. Dr. W. Schwantag. Eingliederung in die Bundesrepublik", 1957. Gutachten erstattet von Prof. Dr. W. Schwantag.

101

2. Die Mitwirkung der öffentlichen Hand bei der Verwirklichung eines solchen Investiz tionsvorhabens

Indessen läßt sich ein solches Vorhaben nicht ohne Investitionen von beträchtlicher Höhe realisieren Diese him ut Höhe realisieren. Diese hätte überwiegend die öffentliche Hand zu leisten. Erste Voraussetzung für die Hand zu leisten. aussetzung für die Hergabe von Mitteln, vor allem, wenn diese mit vom Bund gegeben werden sollten mildte in werden sollten, müßte eine positive Beantwortung der Bedürfnisfrage sein. Es müßte also nicht nur eine Werden sollten, müßte eine positive Beantwortung der Bedürfnisfrage sein. Es müßte also nicht nur ein öffentliches Interesse, sondern auch ein solches von mehr als nur regionaler Bedeutung and regionaler Bedeutung nachgewiesen werden. Hinzu käme der Nachweis eines aus reichenden Infanzialen reichenden Luftverkehrspotentials im Einzugsraum des geplanten Flughafens.

Diesem Zweck dienen marktanalytische Untersuchungen, wie sie der vorliegenden Studie zu Grunde liegen³) zu Grunde liegen³).

3. Das Saarland im Luftverkehr der Vorkriegszeit

Wie nicht allgemein bekannt, verfügt das Saarland bereits über eine längere Lufts verkehrstradition Soit Januari verkehrstradition. Seit dem Jahre 1928 war es über den Flugplatz Saarbrücken—St. Arananual einen Milita-dien 1928 verkehrstradition. nual, einen Militärflugplatz aus der Zeit vor dem 1. Weltkriege, zunächst in das französische Luftvorlechen 1. zösische Luftverkehrsnetz, später in das deutsche Netz einbezogen. Die französische Luftverkehrsnetz, später in das deutsche Netz einbezogen. Die französische Luftverkehrsnessellschaft Lichten nach deutsche Netz einbezogen. Luftverkehrsgesellschaft LIGNES FARMAN, eine Vorgängerin der heutigen FRANCF betrieb zeitweisen. FRANCE, betrieb zeitweise eine Linie Paris—Saarbrücken—Frankfurt/M—Halle/Leipzig-Berlin. Anfang der dreißiger Jahre nahm die "Deutsche Lufthansa AG" (DLH) eine Linie Saarbriiden Ville Barlen auf Deutsche Lufthansa AG" (DLH) eine Linie Saarbriiden Ville Barlen auf Deutsche Lufthansa AG" (DLH) eine Linie Saarbriiden Ville Barlen auf Deutsche Lufthansa AG" (DLH) eine Linie Saarbriiden Ville Barlen auf Deutsche Lufthansa AG" (DLH) eine Linie Lufthansa AG" (DLH) eine Lufthansa Linie Saarbrücken-Köln in Betrieb, die zeitweise auch bis Düsseldorf führte, sowie eine Linie Saarbrücken-Köln in Betrieb, die zeitweise auch bis Düsseldorf führte, Jorte eine Linie Saarbrücken-Mannheim-Stuttgart-München⁴). Im Laufe der Zeit änderte sich die Linienführung mal 6 der Zeit anderte sich die Linienführung mehrfach. Im Sommer 1936 wurde z.B. auch ein Kurs Saars brijken-Frankfurt/M St. brücken-Frankfurt/M-Stuttgart-Friedrichshafen geflogen. Der letzte Sommerflugplander DIH von dem Veisenschaften geflogen. der DLH vor dem Kriegsausbruch 1939 enthält die beiden Linien Saarbrücken-Köln-Essen/Mülheim—Bremen—Hamburg sowie Saarbrücken—Frankfurt/M. Beide wurden werktäglich heffenen werktäglich beflogen.

Als der Flugplatz St. Arnual im Laufe der Entwicklung für die größeren und schnelleren Verkehrefluggeren im Angeles Verkehrsflugzeuge in seinen Abmessungen nicht mehr ausreichte, wurde ein Ahtet. Gelände bei Ensheim, etwa 10 km östlich Saarbrücken, für den Luftverkehr hergerichtet. Es stand nach Kriegsausbruch der deutschen Luftwaffe zur Verfügung. Ob der Flugplatz Ensheim, der heute dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der heute dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung dem gewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung der dem gewerblichen und nichtgewerblichen Gelegenheitsverkehr dient, zum Verkehrstung dem gewerblichen Gelegenheitsverkehr dem gewerbli zum Verkehrsflughafen ausgebaut werden soll, läßt sich aber nicht geschichtlich rechtsfertigen sondern häret im der soll ber soll bei der soll bei d fertigen, sondern hängt in erster Linie von den bereits angedeuteten Voraussetzungen ab.

4. Der Bau eines saarländischen Verkehrsflughafens unter dem Blickwinkel west deutscher Luftverkehrspolitik

Ein etwaiger Wiederanschluß des Saarlandes an den Linienluftverkehr muß aber auch aus der Gesamtsicht westdeutscher Luftverkehrspolitik heraus beurteilt werden.

Nutzung des saarländischen Luftverkehrspotentials Z. Z. wird die Anzahl von neun westdeutschen Verkehrsflughäfen vorerst als ausreichend angesehen⁵). Z. 16.11 angesehen⁵). Zweifellos wird sich diese Einstellung etwaigen Anderungen der Luftzverkehrssitust: verkehrssituation anpassen. Die z. Z. vertretene Ansicht ist aber deswegen von Bedeutung, weil – weil tung, weil – wie bereits erwähnt – auf eine mehr oder weniger große Mitwirkung der öffentlichen Herbilder auf eine mehr oder Größe eines Flughafenneubaus öffentlichen Hand bei Investitionsvorhaben von der Größe eines Flughafenneubaus nicht verzichtet. nicht verzichtet werden kann. Insbesondere ist die Höhe einer Beteiligung des Bundes immer noch immer noch so wesentlich, daß ohne sie ein Neubau mit Sicherheit in Frage gestellt sein würde Ale Verein wurde aber nicht sein würde⁶). Als Voraussetzung für eine Beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein wurde ein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß sich auch um ein nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß sich auch um ein nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung auch der sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein öffentlicht werden sein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein beteiligung an den Baukosten muß aber nicht nur ein beteiligung auch der sein beteiligen der sein beteili nur ein öffentliches Interesse nachgewiesen werden, sondern es muß sich auch um ein solches von mal solches von mehr als nur regionaler Bedeutung handeln⁵). Das gleiche würde für die Hergabe von College von Colle Hergabe von Subventionen zum Betrieb eines neuen Flughafens während einer mehr oder wenigen.

falen über je zwei Verkehrsflughäfen. Im stark industrialisierten Nordrhein-Westfalen befindet sich der Verkehrsflughäfen. befindet sich der zweite Hafen, Köln/Bonn, nach seiner Freigabe durch die NATO in kräftiger Aufweite kräftiger Aufwärtsentwicklung. Dagegen stagnierte das Aufkommen des Hafens Nürnsberg, der eret im V berg, der erst im Jahre 1956 neu in Betrieb genommen worden war, während der letzten Jahre?). Der Chille. Jahre?). Der Stillstand muß um so mehr überraschen, als nach dem Stande heutiger Erkenntnig alle V Erkenntnis alle Voraussetzungen für ein mehr als ausreichendes Luftverkehrspotential Vorhanden sein mit den Bau Vorhanden sein müßten. Die Zurückhaltung der öffentlichen Hand inbezug auf den Bau Weiterer Verleberg und der Verleberg und den Verleberg und der Verleberg weiterer Verkehrsflughäfen in Westdeutschland hat dadurch neue Nahrung erhalten.

5. Die Bedienung eines weiteren westdeutschen Verkehrsflughafens durch die nationale Luftverkehrense !!

Ein weiterer Umstand luftverkehrspolitischer Art dürfte in der Einstellung der natioznalen Luftverkalt nalen Luftverkehrsgesellschaft zu der Frage zu sehen sein, ob sich die Bedienung eines neuen Westdowtneuen Westdeutschen Verkehrsflughafens mit den Grundsätzen ihrer Betriebs= und Wirtschaftsfüheren.

Die DLH ist als Unternehmen, das vorwiegend nach kommerziellen Grundsätzen zu arbeiten hat. Aufnahme neuer Liniendienste zu arbeiten hat⁸), gehalten, strenge Maßstäbe an die Aufnahme neuer Liniendienste zu

Flughafen Frankfurt AG.
Flughafen Hannover-Langenhagen G.m.b.H. mit 35.3 v.H.
Köln-Bonnover-Langenhagen G.m.b.H. mit 70.8 v.H.

Köln-Bonner Flughafen Wahn G.m.b.H. : mit 28,0 v.H.

Flughafen Stuttgart G.m.b.H.

Nur Bauvorhaben dieser Flughäfen sind bisher vom Bund mit finanziert worden.

Sa.: Die offiziellen Ansprachen anläßlich der Vortragstagung der "Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrs"

Und Bauvorhaben dieser Flughäfen sind bisher vom Bund mit finanziert worden.

Ger "Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrs"

Die offiziellen Ansprachen anläßlich der Vortragstagung der "Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrs"

Der tr. nughäfen" in Nürnberg am 29. 5. 1958.

Geschäftsjahr 1957 darauf Liceur hat anläßlich seiner Rede auf der Jahreshauptversammlung der DLH für das in erster Linie nach kommerziellen in erster kommerziellen in erster Linie nach k

Geschäftsjahr 1957 darauf hingewiesen, daß die DLH ihre Verkehrspolitik in erster Linie nach kommerziellen und nicht nach gemeinwirtschaftslahr Geschäftsjahr 1957 darauf hingewiesen, daß die DLH ihre Verkehrspolitik in erster Linie nach kommerziellen und nicht nach gemeinwirtschaftslahr Geschäftspauszurlichten habe, s. "LUFTHANSA-Nachrichten" Nr. 126, 1058 G. 1958 Deschäftsjahr 1957 darauf hingewiesen, daß die DLH ihre Verkehrspolitik in erster Linie nach kommerziehen und nicht nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten habe, 5. "LUFTHANSA-Nachrichten" Nr. 126, 15. 8. 1958, S. 1.

³⁾ s.: V. Porger unter Mitarbeit von T. Sauer, "Die Marktanalyse als Mittel der Investitions" und Subventions" planung im Luftverkehr". Verlag Handelsblatt C. in Verlag Hande planung im Luftverkehr", Verlag Handelsblatt G.m.b.H., Düsseldorf 1958. Erschienen im Rahmen der "Forschungsberichte des Instituts für Verkehrenderschaft.

⁴⁾ s.: "Reichsluftkursbuch", Ausgabe Sommer 1932.

⁵⁾ S.: Die Vorträge des Herrn Bundesverkehrsministers auf der Jahresversammlung der Förderergemeinschaft des
"Instituts für Verkehrswigerend der Von der Verkehrswigerend der Verkehrschafte der Verkehrswigerend der Verkehrswigeren Von Ministerialdirektor Korff/Bundesfinanzministerium auf der Vortragsveranstaltung der "Schriftenreihe der Schaft deutscher Verlebbengungen an Schaft deutscher Verlebbengungen der "Arbeitsgemeinschaft deutscher Verlebbengungen auf der Vortragsveranstaltung der "Schriftenreihe der Arbeites" veröffentlicht in der "Schriftenreihe der Arbeites" veröffentlicht in der "Ansenrachen anläßlich der Arbeites" veröffentlicht in der "Ansenrachen anläßlich der "Schriftenreihe der "Schriftenreih von Ministerialdirektor Korff/Bundesfinanzministerium auf der Vortragsveranstaltung der "Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen" in Nürnberg am 29.5, 1958, veröffentlicht in der "Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen" in Nürnberg am 29.5, 1958, veröffentlicht in der "Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen" in Nürnberg ammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der Jahresverteile verkehrsflughäfen" in Nürnberg ammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der Jahresverteile verkehrsflughäfen von Nürnberg ammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der Jahresverteile verkehrsflughäfen von Nürnberg ammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der Jahresverteile verkehrsflughäfen von Nürnberg ammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der och aft deutscher Verkehrsflughäfen" in Nürnberg am 29.5. 1958, veröffentlicht in der "Schriftenreine der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen" in Nürnberg am 29.5. 1958, veröffentlicht in der "Schriftenreine der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen, Sammlungen der Vorträge und Ansprachen anläßlich der Jahresversammlungen der ARJI" Jahresversammlungen der ADV", Jahresversammlung 1958 in Nürnberg.

1) Der Bund ist am Aktien- bzw. Gesellschaftskapital folgender fünf Flughafengesellschaften beteiligt:

1) imit 25,9 v.H.

2) imit 25,9 v.H.

legen. Es ist bekannt, daß der Betrieb der innerdeutschen Linien des DLH=Netzes, soweit sie ausschliebligt. 1 soweit sie ausschließlich dem Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Überschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen, nicht nur keine Uberschüsse abswirft, sondern auch nach bei Inlandsverkehr dienen und bei wirst, sondern auch noch hohe Zuschüsse erfordert. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus läßt sich die Existenz geld. aus läßt sich die Existenz solcher Linien nur dann rechtfertigen, wenn sie den Kontinenstals, vor allem aber den Unter dann rechtfertigen, wenn sie den Kontinenstals, vor allem aber den Unter den Kontinenstals von den Ko tal=, 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 Eigenwirtschaftst. Grad an Eigenwirtschaftlichkeit erreicht. Sie wird in ihrem Bemühen um weitere Steisgerung fortfahren um Grad an Eigenwirtschaftlichkeit erreicht. Sie wird in ihrem Bemühen um weitere Steisgerung fortfahren um Grand in eine Bemühen um weitere Steisgerung fortfahren um Grand in eine Bemühen um weitere Steisgerung fortfahren um Grand in eine Bemühen um weitere Steisgerung fortfahren um weitere Steisgerung fortfah gerung fortfahren, um so mehr, als die Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand in absehbarer Zeit antfallen. III. als die Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand in wenn die absehbarer Zeit entfallen sollen. Unter diesen Umständen wird sie auch, wenn die Bedienung eines saarländigt. Bedienung eines saarländischen Verkehrsflughafens zur Erörterung stehen sollte, die bereits angedeuteten Cosielten Verkehrsflughafens zur Erörterung stehen sollte, die bereits angedeuteten Gesichtspunkte und Maßstäbe anwenden, welche auch andere Luftverkehrsgesellschaften bei der Maßstäbe anwenden, welche auch andere Luftverkehrsgesellschaften bei der Beurteilung der Kosten= und Ertragsaussichten neuer Dienste anzulegen pflage.

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

6. Das Interesse anderer Luftverkehrsgesellschaften an einer Einbeziehung Saarbrück^{ens}

Seit die Pläne für eine Verwirklichung des saarländischen Flughafenprojektes um die Mitte der fünfziger Jahra in die gich die Mitte der fünfziger Jahre in ein entscheidenderes Stadium getreten sind, hat sich die eine oder andere ausländische Controller Stadium getreten sind, hat sich die Redienung eine oder andere ausländische Gesellschaft des Linienlustverkehrs an einer Bedienung Saarbrückens interessiont Gesellschaft des Linienlustverkehrs an einer Bedienung Saarbrückens interessiert gezeigt. So sind z. B. die "British European Airways" und die belgische SABENA von sieden Z. s. 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 bezeit dieserhalb im Saarland vorstellig geworden. einzurichten, waren bereits so weit gediehen, daß diese Linie in den Flugplänen der Gesellschaft, in Werbaarzien weit gediehen, daß diese Linie in den Flugplänen der bzw. Gesellschaft, in Werbeanzeigen und in Schriftsätzen als "geplant" eingezeichnet bzw. angegeben war Die Vorwigtet und in Schriftsätzen als "geplant" eingezeichnet bzw. angegeben war. Die Verwirklichung dieses Vorhabens scheint in der Zwischenzeit auf

Zweifellos liegt es im Interesse westdeutscher Luftverkehrspolitik, bei der Verwirklichung des saarländischen Tille westdeutscher Luftverkehrspolitik, bei der Verwirklichung des saarländischen Flughafensprojektes auch ausländische Gesellschaften des Linienluftverkehrs zur Radionung des Linienluftverkehrs zur Bedienung dieses Hafens zu ermutigen. Aus der Tatsache, daß Frankreich während der Dauer der Bereich und der Be Frankreich während der Dauer der Besatzungszeit dem Bauvorhaben eines saarländischen Verkehreflugbafens wall und Besatzungszeit dem Bauvorhaben eines saarländischen Rückenschen Verkehreflugbafens wall und der Rückenschen Verkehreflugbafens wall und der Rückenschen Verkehreflugbafens wall und der Rückenschen Verkehreflugbafens wall werden verkehreflugbafen verkehreflugba schen Verkehrsflughafens wohlwollend gegenübergestanden hat, kann nach der Rückenschen des Saarlandes zu Doutstellend gegenübergestanden hat, kann nach der Rückenschen des französischen Interesses an seiner Bedienung geschlossen werden. Die vor wenigen Wochen erfolgte Finbeziehung des Bedienung geschlossen werden. Wochen erfolgte Einbeziehung des französischen Flughafens Straßburg in die Linie der AIR FRANCE Paris Frank und Arman den der AIR FRANCE Paris-Frankfurt/M-Berlin könnte darauf hindeuten, daß man den saarländischen Luftverkehremarkt in den könnte darauf hindeuten, daß man den will. Indessen bleibt es ein Ziel der saarländischen regionalen Wirtschaftspolitik, die z.Z.

bestehende wirtschaftliche Verflechtung mit Frankreich auch nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Die Auflichen um aus der geographie wirtschaftliche Verslechtung mit Frankreich auch nach der bevollschaftlichen Rückgliederung an Deutschland beizubehalten, um aus der geographischen Randlage schen Randlage herauszukommen. Daraus ergibt sich als Folgerung für einen Anschluß des Saarlandes des Saarlandes an das Liniennetz des nationalen und internationalen Luftverkehrs, daß eine vom Saarlandes eine vom Saarland ausgehende Fluglinie das Land sowohl mit dem übrigen westdeutschen Wirtschaftsraum. 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 Turk Gestalt der Luftverkehr wird auch der Gelegenheitsluftverkehr, in eister Zuschaft der Luftverkehrspotentials durch den gente des saarländischen Luftverkehrspotentials des saarländischen Luftverkehrspotentials durch den Lufttouristik, zur Erschließung des saarländischen Luttverkeinsporten des saarländischen des saarl saarländischen Luftverkehrsmarktes bereits vor mehr als Jahresfrist in Bearbeitung genommen word. genommen worden. Zu den bisherigen Reisezielen der Luftvuristik, den Kanarischen Inseln, den Ralagen. Zu den bisherigen Reisezielen der Luftvuristik, den Kanarischen Rolagen. Zu den bisherigen Reisezielen der Luftvuristik, den Kanarischen Rolagen. Zu den bisherigen Reisezielen der Luftvuristik, den Kanarischen Rolagen. Inseln, den Balearen, Nordafrika, Italien, der Insel Rhodos u. a. m. dürfte als näher der Belegenes Ziel Belegenes Ziel noch die Schweiz und die französische Riviera treten. An Verbindungen dorthin könnter dorthin könnten auch ausländische Lufttouristikunternehmen interessiert sein.

8. Können die dem Saarland unmittelbar benachbarten Verkehrsflughäfen das saarlän-dische I.... dische Luftverkehrspotential in ausreichendem Maße mit erschließen?

Die Einwand liegt nahe, daß sich die saarländische Nachfrage nach Luftpassagen der Liniendienste das Liniendienste doch auch über die in größerer Nähe gelegenen Flughäfen Luxemburg der Straßburg Lach über die in größerer Nähe gelegenen nur etwa 75 km in oder Straßburg befriedigen ließe. Der erstere ist von Saarbrücken nur etwa 75 km in Luftlinie enter in größerer Nähe gelegenen Flugharen Luttung ist von Saarbrücken nur etwa 75 km in Luftlinie enter in general in der Luftlinie enter in kirzer der Luftlinie entfernt, also nur etwa halb so weit wie Frankfurt/M. Die Entfernung also har bahnfahrt Zwischen Saarbrücken und Straßburg beträgt nur rd. 95 km, ist also etwa 60 km kürzer Saarbrücken und Straßburg beträgt nur rd. 95 km, Die Dauer einer Eisenbahnfahrt als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Die Dauer einer Eisenbahnfahrt als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Die Dauer einer Eisenbahnfahrt als die Limweges über Trier kaum kürzer als die Limweges über Trier kaum kürzer Saarbrücken und Straßburg beträgt nur in. 97 Dauer einer Eisenbacht kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Die Dauer einer Eisenbacht kürzer als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Dauer einer Eisenbacht kürzer über Trier kaum kürzer des Umweges über Trier kaum kürzer des Umweges über Trier kaum kürzer des Umweges über Legite erwähnt, Verligienige zwische erwähnt, als diejenige zwischen Saarbrücken und Frankfurt/M. Dagegen bestehen günstigere Verkehrsgelegenbeit Verkehrsgelegenheiten zwischen Saarbrücken und Straßburg, das, wie bereits erwähnt, seit dem 1.4.107 seit dem 1. 4. 1959 von der AIR FRANCE in den Liniendienst Paris-Frankfurt/Mim keinbezogen im Kanton im im Berlin einbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert und Frankfunden im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert und reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert und Frankfunden zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken zwischen Saarbrücken und Straßburg dauert im besten Falle pund reinbezogen ist. Die Eisenbahnfahrt zwischen Saarbrücken zwischen Zwischen Saarbrücken zwischen Zwischen Saarbrücken zwischen Zwischen Saarbrücken zwischen im besten Falle nur wenig mehr als halb so lang wie diejenige zwischen Saarbrücken All.

Allerdings werden sowohl Luxemburg als auch Straßburg nur in verhältnismäßig gerin-Von e Umfange im Liverbarg als auch Straßburg haß die Reisemöglichkeiten gem Umfange im Linienverkehr angeflogen. Dazu kommt, daß die Reisemöglichkeiten burg Saarbrücken pad Grande in Linienverkehr angeflogen. Dazu kommt, daß die Reisemöglichkeiten burg Saarbrücken pad Grande Paris zu Von Saarbrücken nach Straßburg tageszeitlich bisher so ungünstig lagen, daß in Straßburg übernachtet werd Basel, burg übernachtet werden mußte, um Anschluß an die Verbindungen nach Basel,
Marchinen. Die Leise bekommen. Die Luftverkehrsanschlüsse in Straßburg an die Verbindungen nach Basel, dem Anseille, Rabatur Commen bestelle, Marseille, Rabat und Casablanca, die nur einmal je Woche bedient werden, lassen sich mit steher Friihaus. dem ersten Frühzug ab Saarbrücken erreichen. Weitere Luftverkehrsgelegenheiten beLucy dem ab Straßburg ab Saarbrücken erreichen.

Luxemburg wird noch weniger im Liniendienst angeflogen. Täglich bedient wird nur die EACLE Brüssel-Luxent Dienst der britischen Bedarfsgesellschaft EACLE Brüssel-Luxent stehen ab Straßburg nicht. Linie Brüssel-Luxemburg—Stuttgart. Je ein Dienst der britischen Bedarfsgesellschaft Mad: AIRWAVC EAGLE AIRWAYS und der niederländischen KLM nach London bzw. nach Nizza und (von Ameteria) 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 dürste hervorgehen, daß keiner der beiden vorgenannten Flughäfen das saars ländische Luftverlahade in die keiner der beiden vorgenannten Flughäfen das saars diese ländische Luftverkehrsbedürfnis in ausreichendem Maße befriedigen kann. Für diese Behauptung spricht der Schauptung und Behauptung spricht der sehr geringe Umfang an Luftpassagen, die auf Luxemburg und Straßburg als Abdushäfen. Straßburg als Abflughäfen lauten, wie Erhebungen des Verfassers gezeigt haben.

kehrs bleibt aber in jedem Falle der Nachweis, daß sich die Höhe des Luftverkehrspotenstials im Einzugeraum. Nachfrage tials im Einzugsraum des projektierten Flughafens in einer ausreichenden Nachfrage nach Luftpassagen Bioden bie einer ausreichenden Nachfrage nach Luftpassagen niederschlägt. Für einen solchen Nachweis ist eine ins Einzelne gehende Untersuchung notword: Till Legebnisse Untersuchung notwendig. Über deren Voraussetzungen, Durchführung und Ergebnisse

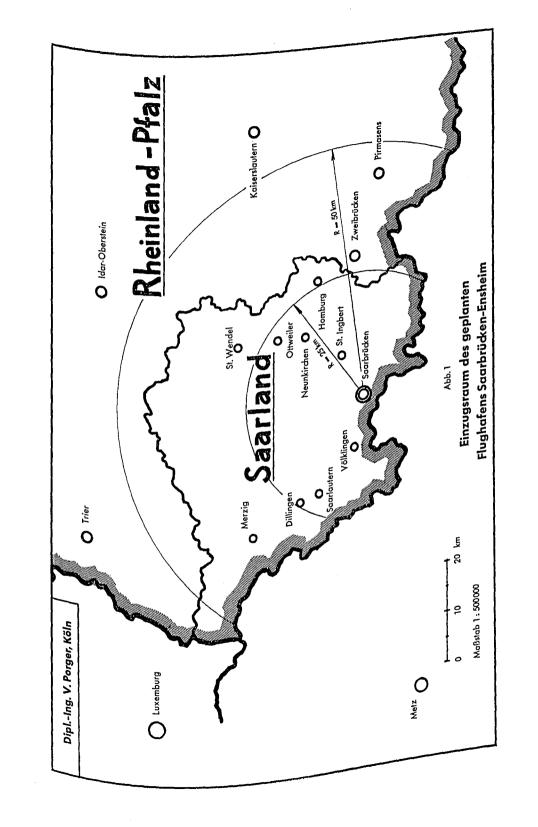
II. Die derzeitige Luftverkehrssituation im saarländischen Raum

Das Luftverkehrsaufkommen eines Raumes tritt in seiner Masse meist auf einem Flugshafen, in geringeren IV. hafen, in geringerem Umfange auch noch auf anderen Häfen in Erscheinung. Es wird in erster Linie durch der Auf anderen Häfen in Erscheinung. erster Linie durch die Anzahl der abfliegenden und ankommenden Luftreisenden gekennszeichnet. solange das C.L. zeichnet, solange das Schwergewicht des Luftverkehrs noch auf der Personenbeförderung liegt. Die Aufkammenten und ankommenden Luftreisenden gestliegt. Die Aufkammenten und ankommenden Luftreisenden gestliegt. Die Aufkammenten und ankommenden Luftreisenden gestliegt. liegt. Die Aufkommenshöhe hängt von einer Reihe verschiedener Faktoren ab. So muß die wirtschaftliche Charles eine die wirtschaftliche Struktur des engeren und weiteren Einzugsraumes zugleich auch eine dichte Besiedlung sich zu des engeren und weiteren Einzugsraumes zugleich auch eine dichte Besiedlung sichern. Ferner muß die Leistungsfähigkeit der zu= und abbringenden Bodenverkehremittel Bodenverkehrsmittel so groß sein, daß sich der Einzugsraum bis in größere Tiefen erschließen laßt Nicht so groß sein, daß sich der Einzugsraum bis in größere Tiefen dem schließen läßt. Nicht an letzter Stelle müssen die angebotenen Luftverkehrsdienste dem Reisenden einen Gerichten dem Reisenden einen Gerichten dem Gerichten Reisenden einen genügend großen Anreiz dazu bieten, dem Luftwerkehrsdienste Vorzug vor dam Bertieren 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 Umbraia 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 1/2 Mio Menschen. In diesem Raum der innerhalb des Saarlandes allein fast 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:	(Stander Anzahl der in der Wirtschaft Tätigen:					
Dillingen	Einwohner	Gemeinde bzw. Stadt:	(Stand: 1. 7. 1958) Einwohner			
Dudweiler	16 676	l'īh.	rtrag: 178 678			
Friedrichsthal	² 7 712	Saarlan'i 1				
Homburg/Stadt	15 484	Saarbrücken	127848			
Merzig/Stadt	26 452	Saarlautern	35 33 ⁶			
Neunkirchen/Stadt	11 666	St. Ingbert	27 775			
Püttlingen	45 588	St. Wendel	10 459			
Quierschied	14414	Sulzbach	23 845			
Riegelsberg	10 160	Völklingen	42 055			
-	10 526	Wiebelskirchen	10 482			
Uber	trag: 178 678	Gesamt:	456 478			



Zum weiteren Einzugsgebiet, d. h. innerhalb eines Umkreises von rd. 50 km Halbmesser um Saarbriicken liggen in de Saarbriicken liggen in de Saarbriicken kais um Saarbrücken liegend, würden die rheinland-pfälzischen Städte Idar-Oberstein, Kaisserslautern. Pirmassas Trichagiehung serslautern, Pirmasens, Trier und Zweibrücken gehören (s. Abb. 1). Bei Einbeziehung dieses Raumes wirde ist die Zweibrücken gehören (s. Abb. 1). dieses Raumes würde sich die Anzahl der Einwohner größerer Gemeinden oder Städte, die im Finzuschaften der Anzahl der Einwohner größerer Gemeinden oder Städte, mehr als 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 Kaiserslautern Pirmasens Trier Zweibrücken	30 230 87,212 52 362 85 471 32 616
Gesamt:	287 891

Indessen braucht die Einwohnerzahl eines Raumes, für sich allein genommen, noch kein zuverlässige. V kein zuverlässiges Kennzeichen für die Höhe des zu erwartenden bzw. des vorhandenen Verkehrsaufbannen des Zu erwartenden bzw. des vorhandenen Verkehrsaufkommens zu sein. So hat z. B. Bremen mit mehr als ½ Mio Einwohnern z. Z. das geringet. z. Z. das geringste Aufkommen unter den westdeutschen Flughäfen aufzuweisen, nacht dem es ale Kriogedem es als Kriegsfolge einen größeren Teil seines Hinterlandes (Mitteldeutschland) verstern im loren hat. Von übergeordneter Bedeutung ist vielmehr die wirtschaftliche Struktur im Einzugsraum der betreffenden Verkehrsanlage.

2. Die Wirtschaftsstruktur im engeren und weiteren Einzugsraum eines saarländischen

Bisher ist die Nachfrage nach Flugpassagen nur auf Seiten eines Teils der saarländischen Wirtschaft in Ti Wirtschaft im Einzugsbereich des geplanten Flughafens rege gewesen. Der Unterschied in der Nachten eines Teils der saarianten eine saarianten eine der Nachten eines Teils der saarianten eine saarianten eine der Nachten eine saarianten ein 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 weiterveraff beitende Industrie, die Flugliniendienste trotz der weiten Wege bis zu den nächsten Flugsbergen der Wege bis zu den nächsten Flugsbergen der Wege bis zu den nächsten wirts häfen stärker in Anspruch, wie noch zu zeigen sein wird. Nach der bevorstehenden wirtschaftlichen Wird. schaftlichen Wiederangliederung des Saarlandes an Deutschland sollen Unternehmen der weiterverarbeitenden Industrie in verstärktem Maße angesiedelt werden, eine Maße angesiedelt nahme, 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 Schuhmaschinen-Industrie im Raume Kaiserslautern und Pirmasens vor. Ein gleiches gilt für die Betriebe der Edelsteinverarbeitung und Schmuckherstellung 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 Verkehrs flughafens in Saarbrücken die Voraussetzungen für eine Einbeziehung des Saarlandes in diese Art des gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs schaffen sollte. Das hohe saars

ländische Niveau des Masseneinkommens⁹) und der entsprechende Lebensstandard berechtigen im V berechtigen im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰) zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Communitation im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Verein mit dem hohen Anteil an Industriebeschäftigten¹⁰ zu der Ansnahme, daß im Verein mit dem hohen Anteil an Verein mit dem hohen Anteil an Verein mit dem hohen Anteil an V nahme, daß im Saarland künftig mit einer starken Inanspruchnahme von Lufttouristik-franken zu rechen. diensten zu rechnen sein dürfte. Jedoch würde in jedem Falle erst eine ausreichende Nachstage nach Flussen zu nach Flussen zu rechnen sein dürfte. Jedoch würde in jedem Falle erst eine ausreichende Existenze habet Grundlage für die Existenze frage nach Flugpassagen der Liniendienste die gesicherte Grundlage für die Existenzsberechtigung eine berechtigung eines saarländischen Verkehrsflughafens abgeben.

3. _{Der Wert} der saarländischen Ausfuhr

Länder mit hoher Ausfuhr besitzen, wie bekannt, meist auch ein hohes Luftverkehrsson nach Flugpassagen auf, Potential und weisen infolgedessen eine lebhafte Nachfrage nach Flugpassagen auf, sofern die Voraus sofern die Voraussetzungen für deren Befriedigung gegeben sind.
Der Wassetzungen für deren Befriedigung diechen Indus

Der Wert der Ausfuhr der verarbeitenden saarländischen Industrie (ohne Bergbau, eisenschaffende I. ...) eisenschaffende Industrie und Energiewirtschaft), die insbesondere nach Frankreich, in sonstige europæie sonstige europäische Länder und nach Übersee geht, ist besonders Milliarden=Grenze gende Tendenz und näherte sich bereits vor einiger Zeit der Zwei=Milliarden=Grenze (in DM), wie folgen ihr den der der der der der der Zwei=Milliarden=Grenze (in DM), wie folgende Übersicht zeigt:

" Wie folgende U	oersicht zeig	:t:			1. Halbja	hr 1957
Absatzgebiet	Wert (Mio DM)*)	Anteil (v.H.)	Wert (Mio DM)*)	Anteil (v.H.) 54,6	Wert (Mio DM)*) 560	Anteil (v.H.)
Saarland Übrige Bundesländer Frankreich und	979 58	56,3 3,3	1082 68	54,0 3,4 43,0	44 45 ²	4,2
sonst. Ausland Insgesamt	702	40,4	833	100,0	1056	100,0
*/ sesamt	1739	100,0	1983			417.

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

*) Zwar.

Norandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung von der Arbeiterverdienst etwas niedriger als derjenige nach den Feststellungen des Statistischen Amtes des Saarlandes der Arbeiterverdienst etwas niedriger als derjenige, der Feststellungen des Statistischen Amtes des Saarlandes der Arbeiterverdienst etwas niedriger als der der gezahlt wurde. Jedoch sind der Jedoch der Je als derjenige, der zur gleichen Zeit in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg gezahlt wurde. Jedoch Schitz Zeit zur gleichen Zeit in Nordrhein-Westfalen und Beden Vergleichsländern (s.: DEUTkom. Zeit in den beiden Vergleichsländern der Angestellten den Kreisen der Angestellten sind die Angestelltungen des Statistischen Amtes des Saarlandes der Arbeitervertemberg gezählt wurde. Jedout sind die Angestelltengehälten Zeit in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg gezählt wurde. Jedout SCHE ZEITUNG & WIRTSCHAFTEREN der Amgestellten den beiden Vergleichsländern (s.: DEUT-kommt Zeitfung ehälter im Saarland höher als diejenigen in den beiden Vergleichsländern der Angestellten den Vergleichsländern der Angestellten der Angestellten der Vergleichsländern der Angestellten der Vergleichsländern der Angestellten der Vergleichsländern der Vergleichslandern der Vergleichs sind die Angestellungen des Statistischen Amtes des Saar.

SCHE ZEITUNG & Wirttempehälter im Saarland höher als diejenigen in den beiden Vergleichsländern (s.: DEUTENT STEITUNG) beiden Vergleichsländern (s.: DEUTENT STEITUNG) beiden Vergleichsländern (s.: DEUTENT STEITUNG) der Angestellten Die folgen vorzugsweise die Nielten Vergleichsländern (s.: DEUTENT STEITUNG) vorzugsweise die Nielten vorzugswei

Nommt aber vorzugsweise die Nachfrage nach Luftouristikdiensten.

der Industriebeschäftigten im Saarland höher als diejenigen in S. 8), Aus den Nordhager Anzahl der Kolende Zahlentafel vermittelt anhand amtlicher statistischer Angaben einen Überblick über die Anzahl weit es zum T. 6). der Industriebeschäftigten im Saarland, im hochindustrialisierten Nordrhein-West Bundesrepublik.

Weit es zum Einzugsbereich des Einstein Windustriebeschäftigten im Saarland, im hochindustrialisierten Nordrhein-Westfalen, in Nordbayern – 50*

es zum Einzugsbereich des Flughafens Nürnberg	gehört – und III und Anzahl	der Industriebeschäftigten Inspecies Einwohner	
Erfassungsraum In	dustriebeschäftigten	je 1000 - 182,5	
	-71 504	138	
Nordrhein-Westfalen Bundesrepublik Nordbayern*) Quelle: L. Hoffmann, "Statistische Untersuchung Flughafene Nürnberg", 1957	492 900 193 263	Luftverkehrsstruktur im Elizeo	
Quelle: L. Hoffmann, Statisticha Untersuchung	der Wirtschaftse und		
des Flughafens Niin-bare" room			

gebiet des Flughafens Nürnberg", 1957.

Die Höhe der Ausfuhrerlöse wirkt sich trotz der ungünstigen Vorbedingungen, die einer Befriedigung des saarlände verben, in Befriedigung des saarländischen Luftverkehrsbedürfnisses heute entgegenstehen, in einer nicht geringen N. 1.6. einer nicht geringen Nachfrage nach Flugpassagen der Liniendienste aus.

Die vorgenannten Gesichtspunkte scheinen in der Mehrzahl für den Wiederanschluß des Saarlandes an der Mehrzahl für den Wiederanschluß des Saarlandes an das Netz des Linienluftverkehrs zu sprechen. Ist es aber notwendig, gerade das I vot. gerade das Luftfahrzeug als das kostspieligste Beförderungsmittel für eine Verbesserung der Verkehrstand in Weste der Verkehrsverbindungen zwischen dem Saarland sowohl mit dem übrigen Westdeutschland als auch mit dem Saarland sowohl mit dem Eingehen deutschland als auch mit den übrigen europäischen Ländern einzusetzen? Ein Eingehen auf dieses Frage bistet A. i. 2. Seiten auf dieses Frage bietet Anlaß und Gelegenheit, sich mit den von verschiedenen Seiten erhobenen Klasse int. erhobenen Klagen über eine "Verkehrsferne" 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 Luftfahrzaug (Private) dem Luftfahrzeug und dem schnellen Schienenfahrzeug, z.T. auch dem (Privatz)
Kraftwagen ab Wille dem schnellen Schienenfahrzeug, z.T. auch dem Luftz Kraftwagen, ab. Wesentliche Vorbedingung dafür, daß der Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenweren den Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenweren den Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenweren den Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenweren der Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienenweren der Verkehrsnutzer den Luftweg dem Schienen der Verkehrsnutzer den Verkehrsnu weg dem Schienenwege oder der Straße vorzieht, ist das Vorhandensein eines genügend großen Zeitvorteil merkmal nicht nur von Luftverkehrs=, sondern auch von allen sonstigen Schnellverskehrsdiensten sonstigen Schnellverschaft des kehrsdiensten sowie als Maßstab für die Größe des Zeitvorteils wird der Begriff des "Zeitvorsprunge" N. 2. "Zeitvorsprungs"-Maßes benutzt, das sich bei einer schnelleren Beförderung gegen" über einer landen. über einer langsameren ergibt¹¹).

Bekanntlich setzt sich die Gesamtdauer einer Luftreise zusammen aus der Flugdauer bzw. der Aufantlate 1. 1. bzw. der Aufenthaltsdauer im Luftfahrzeug, etwaiger Aufenthaltsdauer auf Zwischen landehäfen der Zwischen Landehäfen der Zwischen zu bzw. von den Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der verkehrsmäßigen Abfertigung der Reisenden bewerte der Verkehrsflughäfen sowie der Dauer der Verkehrsflughäfen der Verkehrsflughanden der Verkehrsflughafen der Reisenden bzw. anderen Verkehrsgutes vor Antritt und nach Ende der Luftreise. Die beiden letztenen Verkehrsgutes vor Antritt und nach Ende der Luftreise. beiden letztgenannten Elemente der Gesamtluftreisedauer, d. h. die Fahrzeitdauer dem Zustund Abbeiten dem Zu= und Abbringen sowie die Dauer zweimaligen Abfertigens werden unter dan Begriff Roders unter da Begriff "Bodenzeit"=Dauer zusammengefaßt. Letztere ist eine sogenannte "Totzeit", da während ihrer Dauer zusammengefaßt. Letztere ist eine sogenannte "Totzeit", während ihrer Dauer keine Ortsveränderung im Sinne des Beförderungszweckes erfolgt. Sie sollte daher so kurz als irgend möglich sein.

Reisedauer bei Benutzung des langsameren Verkehrsmittels

Bei einem Zeitgewinn oder Zeitvorteil ist dieser Quotient größer als 1. Wird der Wert des Quotienten so dauern die beiden verglichenes Promisioner Reimstellen verglichenes Reimstellen verglichen verglichenes Reimstellen verglichen ver so dauern die beiden verglichenen Beförderungsvorgänge gleich lange. Ergibt sich bei der Bildung des Quotienten ein Wert kleiner als 7 ge ist die Britanie länger, tienten ein Wert kleiner als 1, so ist die Reisedauer bei Benutzung des schnelleren Verkehrsmittels länger, als wenn das langeamere benutzt werden.

Die Benutzung des Luftweges beginnt in Europa erfahrungsgemäß bei Werten des "Zeitvorsprungs"-Maßes um 2, z. T. auch schon bei etwes nicht zu um 2, z. T. auch schon bei etwes nicht zu und 2, z. T. um 2, z. T. auch schon bei etwas niedrigeren Werten, für alle diejenigen Verkehrskunden interessant der werden, die grundsätzlich zum Elizage bereit in B. sich der werden, die grundsätzlich zum Fliegen bereit sind. Bei Werten um 2,5 kann angenommen werden, daß sich der Anreiz, das Luftfahrzeus zu besutzen der sich der Anreiz, das Luftfahrzeus zu besutzen der 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 Gütemerkmale von Schnell=Verkehrsdiensten
In den p. In den Begriff der Zeitersparnis bzw. des "Zeitvorsprungs"=Maßes spielt als weiteres Gütemerkmal verkalt!" Jie Häufigkeit der Beförderungsgelegens heiten Gütemerkmal verkehrlicher Leistungsfähigkeit die Häufigkeit der Beförderungsselegenscheiten mit hinein Bei der Bescheiten Beschieben Bescheiten Beschieben Bescheiten Beschieben Bescheiten Bescheiten Beschieben heiten mit hinein. Bei strenger Anwendung des Begriffs des "Verkehrsgelegenheiten berücke". muß auch die Wartezeit zwischen zwei aufeinander folgenden berücksichtigt werden aus Reiseweiten. Ersparnisse an Reisezeitdauer werden ferner durch Dieser Bequemlichkeitsfaktor wird so hoch behalt bei kurzen Reisezeit Dieser Bequemlichkeitsfaktor wird ferner durch Dieser Bequemblichkeitsfaktor wird das heiter das heiter durch Dieser Bequemblichkeitsfaktor wird das heiter durch Dieser Bequemblichkeitsfaktor wird das heiter das das Reisezeitdauer werden ferner durch Direktverbindungen bewirkt, die das Reisezeitdauer werden ferner durch Direktverbindungen bewirkt, die das Reisezeitdauer werden ferner durch Direktverbindungen bewirkt, die das Reisezeitdauer werden ferner durch Dieser Bequemlichkeitsfaktor wird Dieser Bequem Dieser B so hoch bewertet, daß z.B. der Schienenverkehr auf den Einsatz von "Kurswagen" kehrslage geringer Kosta. trotz nicht geringer Kosten und betrieblicher Erschwerungen im Wachsen, bei denen im George kehrsluftfahrt ist die Zunahme von solchen Direktverbindungen im Wachsen, bei denen Gegensatz zum Salten. Neben der Güte der Unterbringung im Verkehrsfahrzeug ist vor allem die tageszeitlich sünstige Lage einer Verkehrsfahrzeug ist von Allem die tageszeitlich werden der Güte der Unterbringung im Verkehrsfahrzeug ist von allem die tageszeitlich sollte en Merkmal der Reisebequemlichkeit. So

günstige Lage einer Verkehrsgelegenheit ein Merkmal der Reise vor 7.00 Uhr anzutreten eine Reise z. B. im allogment der Reise vor 7.00 Uhr anzutreten ein Reise vor 7.00 Uhr anzutreten eine Reise vor 7 sollte es z. B. im allgemeinen nicht notwendig sein, eine Reise vor 7.00 Uhr anzutzung sollte Reise 23.00 Uhr zu Lazen bzw. Schlafflugzeugbenutzung bzw. Schlafflugzeugbenutzung bzw. Schlafflugzeugbenutzung bzw. Schlafflugzeugbenutzung bzw. Schlafflugzeugbenutzung sollte Reise vor 7.00 Uhr zu Lazen bzw. Schlafflugzeugbenutzung sollte Reise bzw. und nach 23.00 Uhr zu beenden. Bei Schlafwagen= bzw. Zielort nur in Ausnahmefällen vor 7.00 III anzuretzung sollte Reise nicht später 21. die Reise nicht später als 23.00 Uhr angetreten und am Zielort nur in Ausnahmefällen 7.00 Uhr beendet

Bei der Begutachtung von Gütemerkmalen der Luftverkehrsdienste muß noch auf folsendes geachtet werden.

Angesid Angesichts der Geschwindigkeitssteigerung der Luftschrauben der Luftschrauben die der Luftschrauben turbinen bzw. der reine Geschwindigkeitssteigerung der Luftfahrzeuge, die der Luftschrauben turbinen= bzw. der reine Strahlantrieb in den letzten Jahren bewirkt hat, spielt auf die ims heure Reiseweiten der Luftfahrzeuge, die der Luftschraubert die ims kürzeren Reiseweiten der Luftfahrzeuge, die der Luftschraubert die ims heute die ims heure kürzeren Reiseweiten der Luftfahrzeuge, die der Luftschraubert der den der Luftschraubert der Luftschraubert der der Luftschraubert der Luftschr kürzeren Reiseweiten des europäischen Inland untergeordnete Rolle. Inger kürzer werdende Tillen en geschwinde Rolle nur noch untergeordnete Rolle. Vors gegenübe mer kürzer werdende Flugdauer eine vielfach nur noch untergeorge gelegenen Verseworden viel der Anteil verschaft der Anteil verschaft der Anteil verschaft verschaft der Anteil verschaft verschaft der Anteil verschaft gegenüber tritt der Anteil der "Bodenzeit" = Dauer, die kaum stadtnahe gelegenen kehrsflust ist, immer met eine vielfach nur noch untergeordnete Rolle. länger versenworden ist, immer met eine vielfach nur noch untergeordnete Rolle. länger Versegenüber tritt der Anteil der "Bodenzeit" = Dauer, die kaum stadtnahe gelegenen die kehrsflust ist, immer met eine vielfach nur noch untergeordnete Rolle. Den versegenüber verseg genüber werdende Flugdauer eine vielfach nur noch untergeo. Z. T. sogar langer Verseworden ist, immer mehr in den Vordergrund. Selbst bei stadtnahe gelegenen Wie sich die kehrsflughäfen untergeben. Wie sich die Nordergrund. Selbst bei stadtnahe. Wie sich die kehrsflughäfen untergeben in den Vordergrund. Selbst bei stadtnahe. Wie sich die henacht heitige von den benacht her von den benacht her von den benacht beitige von untergeben. geworden ist, immer mehr in den Vordergrund. Selbst bei stadtnahe gelegenen die kehrsflughäfen unterschreitet sie selten einen Betrag von 1—11/2 Stunden. den damit barten bzw. bevorzugten Elizabeten zuf die Länge der "Bodenzeit" = Maßes der Luftreise auch auf d. bevorzugten Elizabeten zuf die Länge der "Bodenzeit" = Maßes der Luftreise auch auf d. bevorzugten Elizabeten zuf die Länge der "Bodenzeit" = Maßes der Luftreise auch auf d. doseitige Lage der hauptsächlichen saarländischen der "Bodenzeit" = Dauer und damit auch auf den Zeitvorteil Lange der "Zeitvorsprungs" = Maßes der Luftreise auswirkt auch auf den Zeitvorteil bzw. auf die Größe des "Zeitvorsprungs" "Maßes der Luftreise duswirkt, wird noch zu zeitwarten bzw. auf die Größe des "Zeitvorsprungs" "Maßes der Luftreise des "Maßes der Luftreise des

5. Anwendung der Gütemerkmale von Schnellverkehrsdiensten auf die Beurteilung der saarländischen Volumen. auswirkt, wird noch zu zeigen sein. Die Vorgenannten Gütemerkmale werden im folgendet sowie auf die Werbindungen mit Luftverkeh. Schienenschnellverkehrs ab und nach Saarbrücken angewendet sowie auf die notwendigen Abflug und Luftverkehrsverbindungen des Raie gund die Verbindungen des Verbindungen mit folgenden auf die wichtigsten und Luftpassagen mit Abflug und die Nachfrage nach Die notwendigen Raie garländische Nachfrage eilt. Die notwendigen Luftverkehrs ab und nach Saarbrücken angewendet sowie auf die wichtigsten mit Abflug und Ankunft von Leisezeitan. Abflug und Ankunft von bzw. auf den benachbarten Flughären gilt. Die notwendigen Reisezeitangaben entstammen. Reisezeitangaben entstammen den öffentlichen Fahrplänen¹²).

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

[&]quot;Städteverbindungen", Sommer 1958, Aushängefahrpläne für Abfahrt ab bzw. Ankunft in Saarbrücken/Hbf, gültig vom 1, Juni 1958 und 2, T. Mai 1959.
"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 bereite serreit den bereite serreite der bereite serreite serr geben, sich mit den bereits erwähnten Klagen über eine "Verkehrsferne" des Saarlandes auseinanderzusetzen Die Gaarlandes teils auseinanderzusetzen. Die saarländischen und sonstigen Beschwerden richten sich teils ausgesprochen, teils unausgesprochen, teils unausgesprochen. ausgesprochen, teils unausgesprochen an die Adresse des Schienenverkehrs, der unbestritten nach wie vor als stritten nach wie vor als der weitaus wichtigste Verkehrszweig auch im Saarland zu gelten hat.

Das Schwergewicht bei einer Beurteilung der schnellen Schienenverkehrsverbindungen, die aus dem hzw. in des Sanda Leitere die aus dem bzw. in das Saarland führen, liegt weniger auf ihrer Schnelligkeit. Letztere wird zweifellos auch auf den saarland führen, liegt weniger auf ihrer Schnelligkeit. wird zweifellos auch auf den saarländischen Schienenwegen im gleichen Maße gesteigert werden wie im übrigen Wordstatt in den Schienenwegen im gleichen Maße gesteigert dem Gütes werden wie im übrigen Westdeutschland. Der Nachdruck liegt vielmehr auf dem Güter merkmal "Häufickeit der Westdeutschland. Der Nachdruck liegt vielmehr auf dem Güter merkmal "Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten", die beanstandet wird.

Untersucht wurden die von Saarbrücken ausgehenden täglichen Schnellverkehrsversbindungen in Gestalt der Ernaugen mit bindungen in Gestalt der F= und D=Zugverbindungen sowie die E=Zugverbindungen mit westdeutschen Großetädten D: A zugverbindungen sowie die E=Zugverbindungen mit auf 13) ent halten für die Zeit von 0.23–22.15 Uhr insgesamt 30 Abfahrten von F=, D= und E=Zügen.

Cahnellver Diesen stehen in der Zeit von 0.03–23.42 Uhr insgesamt 30 Abfahrten von F=, D= und E=Zubbindungen gegenüber Kursungen 23.42 Uhr insgesamt 28 Ankünfte von Schnellver zugerech bindungen gegenüber. Kurswagenverbindungen sind den Direktverbindungen zugerecht net, so daß sich z. B. in der Ale Leit von den Direktverbindungen zugerecht den Verstere Versteren von Schnen. net, so daß sich z.B. in der Abfahrt ab Saarbrücken nach München insgesamt drei Verbindungen ergeben, darunter sie Verbindungen ergeben, darunter sie Verbindungen ergeben. bindungen ergeben, darunter eine Kurswagen= und eine Schlafwagenverbindung.

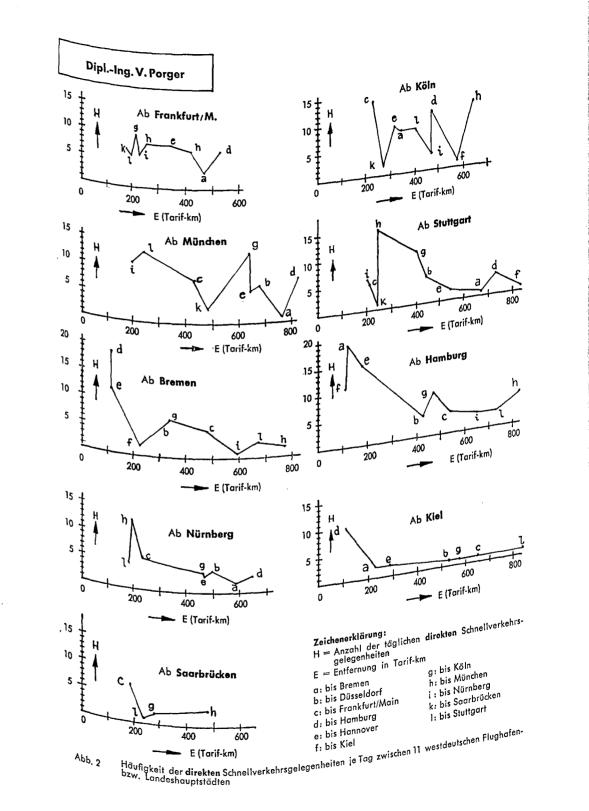
Den Aushängefahrplänen lassen sich demnach kaum Anhaltspunkte für die beanstandete "Verkehreferne" saarländische "Verkehrsferne" entnehmen. Es fällt allerdings auf, daß direkte Schnells verkehrsverbindungen mit Mondalen met Mondalen mit Mondalen m verkehrsverbindungen mit Norddeutschland fehlen, wenn man von der einen E=Zug*

Ein besseres Bild von der Güte der Verkehrsbedienung Saarbrückens auf dem Schienens wege wurde dadurch zu erhalten wege wurde dadurch zu erhalten versucht, daß die Häufigkeit der Schnellverkehrse gelegenheiten ab und an Saarbrücken, daß die Häufigkeit der Schnellverkehrse ringhafens gelegenheiten ab und an Saarbrücken mit derjenigen der westdeutschen Flughafen städte bzw. der übrigen Landoch wurde städte bzw. der übrigen Landeshauptstädte verglichen wurde. Zu diesem Zweck wurde für jede der insgesamt zehn fraglichten Schneils für jede der insgesamt zehn fraglichen Städte verglichen wurde. Zu diesem Zweck werkehrsverbindungen mit den auf den Anzahl ihrer täglichen direkten Schnells verkehrsverbindungen mit den auf den auf den Anzahl ihrer täglichen direkten Schnells verkehrsverbindungen mit den auf d verkehrsverbindungen mit den anderen Flughafen= bzw. Landeshauptstädten angegeben. Lindungen In der bildlichen Darstellung (Abb. 2) ist die Anzahl der F= bzw. D=Zugverbindungen einschließlich der Schlafwagen = 1 ist die Anzahl der F= bzw. D=Zugverbindungen = 1 ist weste einschließlich der Schlafwagenverbindungen sowie der E=Zugverbindungen mit west deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen mit west auf deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen mit west auf deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen mit west auf deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen mit west auf deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen mit west auf deutschen Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der E=Zugverbindungen sowie der Großstädten in Akhanai-Lungen sowie der Großstädten sowie der Großstädten gertaut der Großstädten gertauf gertauf der Großstädten gertauf g deutschen Großstädten in Abhängigkeit von der Reiseentfernung (in Tarif=km) auf-geführt. Die früher erwähnten Die gendes geführt. Die früher erwähnten Richtlinien hinsichtlich des Reisebeginns bzw. =endes ließen sich aus Billigkeitsorinden zuch und der Reisebeginns bzw. =endes ließen sich aus Billigkeitsgründen nicht überall befolgen.

Sämtlichen Verkehrsverbindungen nicht überall befolgen. direkten Schnellverkehrsverbeiten bei gemeinsam, daß die Häufigkeit der täglichen direkten Schnellverkehrsgelegenheiten mit der Länge der Reiseweiten mehr oder weniger stark abnimmt. In grober Appille der Länge der Reiseweiten mehr oder weniger stark abnimmt. In grober Annäherung folgt die Abnahme einer Art hyperbolischem Verlauf derart, daß für nahe gelagen programmen die Abnahme einer Art hyperbolischem Verlauf derart, daß für nahe gelegene Reiseziele erheblich häufigere Verkehrsgelegens

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

iber dem Vorjahr nur unwesentlich geändert. Auch ist die Angeld der Challentergelegenheiten nicht iber dem Vorjahr nur unwesentlich geändert. Auch ist die Anzahl der Schnellverkehrsgelegenheiten nicht



verwiesen, welche als zusammenfassendes Ergebnis des Schaubildes eine Übersicht über die Anzahl der täglichen direkter Character Charact die Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen Anzahl den übrigen wertdeutschaft Die verschaft den Anzahl den Anzahl den Westdeutschaft Die verschaft den Anzahl den Westdeutschaft Die verschaft den Anzahl den Westdeutschaft Die verschaft der Anzahl den Westdeutschaft Die verschaft der Vers und den übrigen westdeutschen Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den mit den gaben geht hervor daß Saarben. gaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den den gaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den den gaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den den gaben geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Aus den geht hervor, daß Saarbrücken keine direkte Schnellverkehrsverbindung mit den sechs Flughafen- bzw. Landeshauptstädten gibt. Kiel und Nürnberg besitzt. Auch hier muß auf weitere Einzelheiten aus Raumgründen verzichtet werden

Wird die Häufigkeit der direkten Schnellverkehrsgelegenheiten je Tag als Gütemerkmal für die angebotenen Verkahrste für die angebotenen Verkehrsdienste anerkannt, so muß festgestellt werden, daß für Saarbrücken in dieser Berich Saarbrücken in dieser Beziehung bisher noch manche Wünsche offen geblieben sind. Der Bezeichnung Verkehrster " Der Bezeichnung "Verkehrsferne" der saarländischen Hauptstadt kann unter die Umständen eine gewisse Productionen der Saarländischen Hauptstadt kann unter die Umständen eine gewisse Productionen der Saarländischen Hauptstadt kann unter die Umständen eine gewisse Productionen der Saarländischen Hauptstadt kann unter die Umständen eine gewisse Productionen der Saarländischen Hauptstadt kann unter die Saarl Umständen eine gewisse Berechtigung schwerlich abgesprochen werden. Daß für die bisherige Beibehaltung die zuwichtige bisherige Beibehaltung dieses Zustandes auf seiten des Verkehrsträgers gewichtige Gründe vorgelegen haben des Gründe vorgelegen haben bzw. noch vorliegen, kann wohl als sicher gelten.

b) Anwendung der vorerwähnten Gütemerkmale auf die derzeitigen Fluglinienverhinderen Fluglinienverbindungen, die der Befriedigung des saarländischen Luftverkehrehodnet

Auf die Zeitdauer sämtlicher Luftreisen vom bzw. ins Saarland wirkt sich die Länge der "Bodenzeit"=Dauer wie hereit 6 "! "Bodenzeit"=Dauer, wie bereits früher angedeutet, außerordentlich nachteilig aus. Letze tere beträgt für Luftzeigen d. tere beträgt für Luftreisen ab bzw. an Frankfurt/M. im günstigsten Fall Dahei ist Stunden und für solche über Stunden. Stunden und für solche über Stuttgart mehr als 43/4 Sunden (Zahlentafel 2). Dabei jet jeweils die kürzeste Zeitdeuer (" jeweils die kürzeste Zeitdauer für die Eisenbahnreise ab Saarbrücken bis zum Abflughafens, für die Eskal zum Eisenbahnreise ab Saarbrücken bis zum Abflughafens. Abflughafens, für die Fahrt zwischen dem Bahnhof am Abflugsort und dem Flughafen sowie für die Abfertierung und dem Bahnhof am Abflugsort und dem Jan und sowie für die Abfertigung vor Antritt der Luftreisen zu Grunde gelegt. Für den ums gekehrten Reisevorgens zu

Mit Hilfe dieser Werte wurde die Gesamtdauer der Luftreise für drei Inlandsreiseziele Bremen. Hamburg und Maria Bremen, Hamburg und München – sowie für sechs Auslandsreiseziele – Brüssel, Kopenschagen, London Paris 141 hagen, London, Paris, Wien und Zürich – ermittelt (Zahlentafel 2). Danach bewegt sich die Gesamtdauer der Luftraien die Gesamtdauer der Luftreisen im Inland jeweils zwischen 5-6 Stunden, während sie für die aufgeführten Auslanden für die aufgeführten Auslandsreisebeispiele zwischen nahezu 51/2 Stunden und beinahe 7 Stunden beträgt also zus

Für einen Vergleich mit der Dauer der entsprechenden Bodenreisen wurde im Hinblick auf die erfreulicherweise wird die erfreulicherweise wird der der entsprechenden Bodenreisen wurde im Lareiten auf die erfreulicherweise wieder zu beobachtende Verkürzung der Eisenbahnfahrzeiten jeweils nur die mittlere Literature Tienen von die mittel von die mittlere Literature Tienen von die mittel von die m jeweils nur die mittlere kürzeste Fahrplanzeit zu Grunde gelegt. Aus Eisenbahnfahr plan= und Luftreisezeiten unschaft. plan= und Luftreisezeiten wurde die Größe der Zeitersparnis sowie der Wert des Zeitersparnissowie der Wert des Zeitersparnisso vorsprungs"=Maßes der schnelleren Reise in bekannter Weise gebildet (Zahlentafel 2).

Der eben erwähnte verhältnismäßig geringe Unterschied in der Dauer der Gesamtluft reisezeiten auf den kürzeren und der reisezeiten auf den kürzeren und weiteren Reiseentfernungen hat seine Ursache in der unverhältnismäßig langen. Bedauer unverhältnismäßig langen "Bodenzeit"=Dauer. Ihr Anteil an der Gesamtluftreisedauer Nutzung des saarländischen Luftverkehrspotentials

beträgt bei den Beispielen der Inlandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der Inlandsluftreisen Rolle der Flugzeit besteht daher auch :veträgt bei den Beispielen der Inlandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher auch im vorliegenden Fallandsluftreisen zwischen rd. 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit besteht daher 3/5 und nahezu 3/4. Die frühere Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer unbedeutenderen Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer unbedeuten Behauptung von der immer unbedeuten Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer unbedeuten Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer unbedeuten Behauptung von der immer der Behauptung von der immer unbedeuten Rolle der Flugzeit der Behauptung von der immer d auch im vorliegenden Falle zu Recht.

Bei Auslandsluftreisen verlängert zwar die Zoll= und Paßabfertigung normalerweise den absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der Passaber angesichts der meist größeren kwird absoluten Betrag der passaber angeschaft großeren kwird gro Dei Auslandsluftreisen verlängert zwar die Zoll= und Paßabfertigung normalerweise den Reises absoluten Betrag der "Bodenzeit"=Dauer. Da aber angesichts der meist größern, wird entfernungen auch die Dauer der Angesten Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, wird entfernungen auch die Dauer der Angesten Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt größer. ausoluten Betrag der "Bodenzeit" Dauer der eigentlichen Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, wird entfernungen auch die Dauer der eigentlichen Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, wird entfernungen auch die Dauer der eigentlichen Luftreise dauer eher kleiner als größer. Das trie entternungen auch die Dauer der eigentlichen Luftreise, d. h. die Flugzeit, zunimmt, when der Anteil der "Bodenzeit"=Dauer an der Gesamtluftreisedauer eher kleiner als größer. Das trifft aber weder "Dauer an der Gesamtluftreisedauer eher "Bodenzeit" Bodenzeit" Bekeher. der Anteil der "Bodenzeit"=Dauer an der Gesamtluftreisedauer eher kleiner als großen ums Das trifft aber weder für Reisen aus dem Saarland ins Ausland noch für "Bodenzeit"=Bekehrter Richtung zu Tallen (7ahlentafel 2) macht der "Bodenzeit" Anteil ods trifft aber weder für Reisen aus dem Saarland ins Ausland noch für solche in ums Rekehrter Richtung zu. In den Beispielsfällen (Zahlentafel 2) macht der "Bodenzeit" Anteil zwischen rund 2/2 ... 1 Cocamtluftreisedauer aus. Werden aus den Quotienten der Eisenbahnfahrplanz und der Beurteilung ihrer der Werden aus Zeitvorenzung zu. Auf der Gesamtluftreisedauer aus.

Werden aus den Quotienten der Eisenbahnfahrplanz und der Beurteilung ihrer der Werte des "Zeitvorenzung". vverden aus den Quotienten der Eisenbahnfahrplan= und der Gesamtluftreisezeiten der Werte des "Zeitvorsprungs"=Maßes gebildet, so muß bei der Werten oberhalb zwei der ordnung berücksichtigt und der Jan Luftweg überschaften der Eisenbahnfahrplan= und der Beurteilung ihrer zwei der Werte des "Zeitvorsprungs"=Maßes gebildet, so muß bei Werten oberhalb zwei der Ordnung berücksichtigt und der Gesamtluftreisezeiten der Gesamtluftreiseze verte des "Zeitvorsprungs"=Maßes gebildet, so muß bei der Beurteilung ihrer Großeit ordnung berücksichtigt werden, daß im allgemeinen erst bei Werten oberhalb zwei der Anreiz groß genug iet werden, daß im allgemeinen gehienenweg auf den Luftweg wechselordnung berücksichtigt werden, daß im allgemeinen erst bei Werten oberhalb zwei überAnreiz groß genug ist, um den Reisenden vom Schienenweg auf den Beispiele von den Wechseln zu lassen¹¹) For and den Reisenden vom Redingung für die drei Beispiele von den Reisenden vom Schienenweg auf den Werden in den Reisenden vom Schienenweg auf den Werden in den Reisenden vom Schienenweg werden in den Reisenden zu lassen¹¹) For and den Reisenden vom Schienenweg auf den Beispiele von den Reisenden vom Schienenweg auf den Beispiele von den Reisenden vom Schienenweg auf den Luftweg auch den Luftweg auf den Luftweg auf den Luftweg auch den Luftweg auch den Luftweg auch den anreiz groß genug ist, um den Reisenden vom Schienenweg auf den Beispiele von Inswechseln zu lassen¹¹). Es zeigt sich, daß diese Bedingung für die Maßes erreicht, Beispiele wir Reisenden vom Auslandsluftreisen in keinem Falls eine Reisenden vom Auslandsluftreisen in keinem Falls eine Reisenden von Reisenden vom Schienenweg auf den Beispiele von Inswerte von Inswert wechseln zu lassen¹¹). Es zeigt sich, daß diese Bedingung für die drei Beispiele von den landsluftreisen in keinem Falle erfüllt wird. Bei den Auslandsluftreisen zu lassen¹² Wenn andsluftreisen in keinem Falle erfüllt wird. Bei den Auslandsluftreisen "Maßes erreicht, Beispielsfällen nur dann ausreichend große Werte des "Zeitvorsprungs" schnelligkeit der Wenn – wie bei der Reise auch Von der London – das Schnelligkeit der Weise m." Verspielsfällen nur dann ausreichend große Werte des "Zeitvorsprungs" "Maßes erreicht, wenn – wie bei der Reise nach Kopenhagen oder London die Schnelligkeit der Weise mit dem Schiff vertexted. Kopenhagen oder London – wie bei der Reise nach Kopenhagen oder London – Bei dem Schiff vertexted. wenn – wie bei der Reise nach Kopenhagen oder London – wen die Schienenfahrzeug zeite weise mit dem Schieff vertauscht werden muß. Ein gleiches gilt, wenn die Schnelligkeit der Weise mit dem Schiff vertauscht werden muß. Ein gleiches gilt, wenn die von einer Bahnreise, wie z. B. zwischen Gertauscht werden zusammen der Zusammen zu der Reise nach Kopenhagen oder London – das Schienenfahrzeug zeite der Lon weise mit dem Schiff vertauscht werden muß. Ein gleiches gilt, wenn die Schnelligkert und Bahnreise, wie z. B. zwischen Saarbrücken und Wien, z. Z. noch verhältnismäßig gering ist.

Zusammenfassend ist footstatten der durchaus berechtigt ist, heute von einer saarländer. Jahnreise, wie z.B. zwischen Saarbrücken und Wien, z.Z. noch verhältnismäßig gering ist. Derechtigt ist, heute von einer Zusammenfassend ist festzustellen, daß es durchaus berechtigt ist, heute von saarländischen "Luftverkehrefene" zu enrachen.

2. Die Verhältnisse bei Vorhandensein eines saarländischen Verkehrsflughafens
Wesenzi.

Verkehrsjungs"-Maßes der Vorhandensein eines saarländischen Verkehrsjungs"-Maßes der Zeitvorsprungs des Zeitvorsprungs besitzen bzw. des "Zeitvorsprungs hafen besitzen bzw. des "Zeitvorsprungs Saarbrücken bzw. des "Verkehrsflughafen besitzen Luftreise würden erhalten von Saarbrücken eigenen Verkehrsflughafen Saarbrücken würde. D. vvesentlich andere Beträge der Zeitersparnis bzw. des "Zeitvorsprungs"=Maßes der Luftreise würden erhalten, wenn das Saarland einen eigenen daß von bestehen. Die würde. Dieser Fall wird hier angenommen, paris bestehen. andere Beträge der Zeitersparnis bzw. des "Leuvychrsflughafen besitzen Die uttreise würden erhalten, wenn das Saarland einen eigenen men, daß von bestehen. Würde. Dieser Fall wird hier untersucht. Dabei ist angenommen, weiteren weiteren weiteren zucht. Erankfurt/M. als auch mit nach weiteren weiteren Bleichen n. wurden erhalten, wenn das Saarland einen eigenen Verkeit daß von Saarbrücken Die wirde. Dieser Fall wird hier untersucht. Dabei ist angenommen, paris bestehen. Wests aus Linienverbindungen sowohl mit Frankfurt/M. als auch mit nach weiteren Stutts gleichen Beispiele wie in Zahlantafal zwurden noch um Reisen Niirnberg und Geutschen Die wurden nach weiteren wests deutschen Die wurden nach weiteren wests der Geschen deutschen Die wurden nach weiteren wests deutschen Die wurden nach weiteren wests deutschen Die weiteren wests deutschen Die wurden nach weiteren wests deutschen Die weiteren wests deutschen Die weiteren wests deutschen Die weiteren weiteren weiteren weiteren weiteren weiteren weiteren deutschen Die weiteren weiteren weiteren deutschen Die weiteren weiteren deutschen Die weiteren weiteren deutschen Die weiteren deutschen Die weiteren deutsche deutschen Die weiteren deutschen Die weiteren deutschen Die weiteren deutsche deutschen Die weiteren deutsche deutsch wus Linienverbindungen sowohl mit Frankfurt/M. als auch mit Nürnberg und Stuttsgleichen Beispiele wie in Zahlentafel 2 wurden Hannover, Köln, Nürnberg keutschen Flughafenstädten auch Dücceldorf, Hannover, Koln, verwicken zunächst über Bert verwicken Flughafenstädten gleichen Beispiele wie in Zahlentafel 2 wurden noch um Köln, Nürnberg und siber deutschen Flughafenstädten – nach Düsseldorf, Hannover, Saarbrücken annahmegemäß Bart – vermehrt (Zahlentafel 7) Alle Luftreisen sollen von besteht annahmegemäß gart — vermehrt (Zahlentafel 3). Alle Luftreisen solche nach Paris; dorthin besteht annahmegemäß eine Direktverbindung.

Den Reisezeitermittlungen lagen einheitlich folgende Voraussetzungen zu Grunde: lt. Flugplanangaben

"Bodenzeit"=Dauer in Saarbrücken im Ausland 20'

im Austand "Martezeit"=Dauer in Frankfurt/M. bei Inlandsreisen bei Auslandsreisen

Saarbrücken-Frankfurt/M.

Saarbrücken-Frankfurt/M.

(Flugzeugmuster Convair 440)

(Flugzeugmuster Convair 440)

führt zu folgendem Ergebnis:

¹⁴) Zwischen Düsseldorf und Saarbrücken besteht während der Geltungsdauer der vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf Worten Geltungsdauer der vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf Worten Geltungsdauer der vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Fahrpläne nicht eine Wochenendverbindung am Sonnahend und Montes Giber auf der Vorerwähnten Giber auch der Vorerwäh eine Wochenendverbindung am Sonnabend und Montag. Sie kann im vorliegenden Zusammenhang nicht gewertet werden.

Auf Inlandsluftreisen erreicht der Wert des "Zeitvorsprungs"=Maßes, mit Ausnahme von Reisen nach Dieseldart Will Wert des "Zeitvorsprungs"=Maßes, mit Ausnahme von Reisen nach Düsseldorf, Köln und Stuttgart, den Betrag von zwei und mehr. Die Reiseweiten zwischen Saarband und Stuttgart, den Betrag von zwei und mehr. Die Reiseweiten zwischen Saarbrücken und den drei letztgenannten Städten sind zu gering, um den Zeitverliet einer Zust und den drei letztgenannten Städten sind zu gering, (Angaben um den Zeitverlust einer Zwischenlandung in Frankfurt/M. wettzumachen. (Angaben über Luftreisezeiten hei Die einer Zwischenlandung in Frankfurt/M. wettzumachen. über Luftreisezeiten bei Direktverbindungen unterbleiben im Hinblick auf die geringen Aussichten für deren Bestiebt.

Bei den im Ausland liegenden Reisezielen lohnt sich der Luftweg, vom Standpunkt des Zeitvorteils aus gesehen im Reisezielen lohnt sich der Luftweg, vom Standpunkt des Zeitvorteils aus gesehen, immer. Die Werte des "Zeitvorsprungs"=Maßes erreichen fast durchweg eine so überzeiten. Die Werte des "Zeitvorsprungs"=Maßes erreichen fast durchweg eine so überzeugende Größe, daß für alle diejenigen Reisenden, die grundssätzlich zur Benutzung der I.G. sätzlich zur Benutzung des Luftweges bereit sind, die Wahl des Verkehrsmittels kaum zweifelhaft sein könnte werden des Luftweges bereit sind, die Wahl des Verkehrsmittels kaum zweifelhaft sein könnte, wenn künftig die Möglichkeit von Luftreisen ab Saarbrücken

Eine Ausnahme besteht bei Luftreisen nach Paris. Dort wird sich die Benutzung des Luftweges erst dans wird. Luftweges erst dann wirklich lohnen, wenn die "Bodenzeit"=Dauer am Zielort nach der Inbetriebnahme des Lan Flug" Inbetriebnahme des bereits im Bau befindlichen Schienenschnellweges zwischen Flug-hafen und Stadtzent-wird. hafen und Stadtzentrum sowie einer entsprechenden Autobahn stärker verkürzt wird. Bei tageszeitlich giber Saar Bei tageszeitlich günstiger Lage würde allerdings eine Flugverbindung zwischen Saar-brücken und Parie auch Laufe würde allerdings eine Flugverbindung zwischen recht brücken und Paris auch heute schon mit den derzeitigen, allerdings tageszeitlich recht unbequemen Friihverbind. unbequemen Frühverbindungen auf der Schiene in ernsthaften Wettbewerb treten

Ein in Kürze realisierbarer Wert des "Zeitvorsprungs"=Maßes von fast zwei dürfte dem Luftweg angesichte des attalle des geinstige Luftweg angesichts des starken Verkehrsaufkommens auf dieser Verbindung günstige Aussichten eröffnen Mannt Verkehrsaufkommens auf dieser Verbindung günstige Raum Aussichten eröffnen. Wurden doch in den Jahren zwischen 1955 und 1957 im Raum Saarbrücken appähared (nach in den Jahren zwischen 1955 und 1957 im Raum geläst als Saarbrücken annähernd fünf= bis sechsmal soviel Fahrkarten 1. Kl. nach Paris gelöst als z. B. nach Frankfurt/A.

III. Das Aufkommen eines saarländischen Flughafens im Personenluftverkehr

Bei dem Versuch, das Verkehrsaufkommen eines geplanten saarländischen Flughafens und die zu ermitteln, wird die Steigerung des vorhandenen Luftverkehrsaufkommens und die Gewinnung Beiten Australieren des vorhandenen Luftverkehrsaufkommens und die Gewinnung neuen Aufkommens unter der Voraussetzung beziffert, daß die derzeitige "Luftverkehrsferne" des Voraussetzung beziffert, daß die derzeitige "Luftverkehrsferne" des Landes zum mindesten "normalen" Verhältnissen weicht. Für den Rechnungsgane den Rechnungsgang war eine Reihe von Annahmen notwendig, ferner eine gesicherte Ausgangsbasis auf der Reihe von Annahmen notwendig, ferner eine gesicherte Ausgangsbasis, auf der sich die Ermittlung desjenigen saarländischen Luftverkehrsaufs Als kommens aufbauen kann, das unter "normalen" Verhältnissen anfallen würde. Als Grundlage der Zahlenrechnung dienten die Ergebnisse einer Erhebung, die der Verfasser bei den saarländigken LATA bei den saarländischen IATA=Agenten über die Anzahl der bei ihnen in den Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebuchten Luftpassagen hatte durchführen lassen 16).

1. Ausgangspunkt und Annahmen für die Durchführung einer Zahlenrechnung

Als Maßstab für die Größe des Verkehrsaufkommens eines Flughafens dient in der Regel die Angel Regel die Anzahl der jährlich von ihm absliegenden (= neu zusteigenden) und auf ihm ankommender ankommenden (= aussteigenden) Fluggäste. Das Aufkommen erhöht sich noch um die Anzahl umsteite Anzahl umsteite den Fluggäste. Das Aufkommen erhöht im vorliegenden Anzahl umsteigender Fluggäste, sofern Umsteigemöglichkeit besteht. Im vorliegenden Falle blieben II. Falle blieben Umsteigende reluggäste, sofern Umsteigemöglichkeit bestent. Im volltageren Falle blieben Umsteigende außer Betracht, da es sich nur um die Ermittlung des Quelle und Zielverkelt.

Die Aufkommensberechnung ermittelt zunächst diejenige Verkehrsmenge, die anfallen würde, wenn I würde, wenn bereits seit dem Jahre 1956 ein Flughafen Saarbrücken in Betrieb gewesen wäre. Sie selt dem Jahre 1956 ein Flughafen Saarbrücken in Betrieb gewesen

Zwischen Saarbrücken und den beiden Luftverkehrsknotenpunkten Frankfurt/M. und Paris im Werten und den beiden Luftverkehrsknotenpunkten verkehrt, 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 Englich ihre den dauf Englich ihre den der Englich ihre der Eng tend auf Frankfurt/M., Paris und Luxemburg als Abflughäfen, gebucht hatten, ihre Luftreise auf Carabaille angetreten hätten. Luftreise auf Grund der Möglichkeit zu 1. bereits in Saarbrücken angetreten hätten.

Tuftreise auf Grund der Möglichkeit zu 1. bereits in Saarbrücken Aufbaukonjunktur Ferner wurde vorausgesetzt, daß die derzeitige westeuropäische Aufbaukonjunktur Während der D während der Dauer des Vorhersagezeitraumes und noch über diesen hinaus im wesent-lichen erhalten. Und der Dauer des Vorhersagezeitraumes und noch über diesen hinaus im wesentlichen erhalten bleibt, daß der Umfang des Personen= und Güterverkehrs zwischen den Ländern der Ländern der westlichen Welt im großen und ganzen ohne Einschränkungen weitersbesteht. daß - 11 6 dem Saarland besteht, daß sich ferner der im SV festgelegte Warenaustausch zwischen dem Saarland und Frankreich und Frankreich nach dem wirtschaftlichen Wiederanschluß der Landes an Deutschland mindestens auf mindestens auf der vertraglichen Höhe hält, und daß der Anteil der weiterverarbeitenden Industrie an der

Die eben genannten Annahmen gelten in gleicher Weise für die Ermittlung des Aufstommens aus der I Gestland kommens aus der Lufttouristik. Auf die Gründe, die für eine starke Inanspruchnahme Son Diensten die Frankliche Gelegenheitsluftverkehrs im Saarland von Diensten dieses Zweiges dieses gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs im Saarland sprechen, wurde bei die Sprechen, wurde bei die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state die state die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state die state die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state die state die state die state in Saarland des sprechen, wurde bei die state d

Unter diesen Voraussetzungen kann damit gerechnet werden, daß die Zuwachsrate des saarländischen Leisen von damit gerechnet während des 5 jährigen Voraussetzungen kann damit gerechnet voraussetzungen kann damit damit damit damit des 6 jahrigen kann damit damit damit der damit des 6 jahrigen kann damit des 6 jahrigen kann damit saarländischen Luftverkehrsaufkommens im Liniendienst während des 5jährigen Vorhersagezeitraumhersagezeitraums mit großer Wahrscheinlichkeit über dem bisherigen Weltdurchschnitt wir 15% liegt D. Wahrscheinlichkeit über Rezessionen kaum etwas ändern, wir 15% liegt D. Von 15% liegt. Daran dürften auch vorübergehende Rezessionen kaum etwas ändern, wie sie im lahra auch vorübergehende westeuropäischen Ländern zu beobach. achten waren, deren Luftverkehrsaufkommen besonders stark von der Höhe des aus der Neuen Welt L. der Neuen Welt kommenden Touristenstromes abhängt. Die Auswertungsergebnisse der der erwähnten Erwähnten Touristenstromes abhängt. Die Auswertungsergebnisse der dag erwähnten Touristenstromes abhängt. Die Auswertungsergebnisse der dag erwähnten Touristenstromes abhängt. bereits erwähnten Erhebungen bei den IATA=Agenten berechtigen zu der Annahme, daß auch im Hinklichten bei den Nachholbedarf mit einer um 20% als sie bis daß auch im Hinblick auf den saarländischen Nachholbedarf mit einer um 20% höheren Zuwachsrate wäher. Zuwachsrate während des Vorhersagezeitraumes gerechnet werden könne, als sie bis zum Jahre 1057 im Ville vorhersagezeitraumes war. zum Jahre 1957 im Weltdurchschnitt zu beobachten war.

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

Als Maßstab für die Höhe des gesamten saarländischen Luftverkehrsaufkommens in den Luftverkehrsaufkommens in den Luftverkehrsaufkommens in den Luftverkehrsaufkommens in den Luftverkehrsaufkommens in Jahran Luftverkehrsaufkommens diente Luftver die Zahl der Luftpassagen, die bei den im Saarland zugelassenen IATA=Agenten in den Jahren 1956, 1057 vo. 1 Jahren 1956, 1957 und z. T. 1958 gebucht wurden. Bei der Beurteilung der Aufkommens

¹⁵) ab Saarbrücken Hbf: D 1118*) an Paris=Ost: 0.23 1.24 *) Schlafwagen 6.35

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 Väl-" und volks" tuts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln", veröffentlicht in der Reihe "Technische und volks" wirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Varlahren in der Reihe "Technische und volks" und Varlahren in der Reihe "Technische und volks" wirtschaftliche Berichte des Wirtschafts= und Verkehrsministeriums Nordrhein=Westfalen, Nr. 45, 1958 und ³).

hebungsmaterial wurde nach den drei Merkmalen "Benutzter Abflughafen", "Zielhafen der Luftreise" sowie Fincal (Propertiet, Die der Luftreise" sowie "Einfach= (E=) oder Hin= und Rückpassage (R=)" aufbereitet. Die Reisezielangaben wurden and Rückpassage (R=)" aufbereitet. Die Bereichen, z. B. Naher oder Ferner Osten usw., zusammengefaßt. Sie erscheinen in der Zahlentafel 4 Dur unter der Gereichen, z. B. Naher oder Ferner Osten usw., zusammengefaßt. Sie erscheinen in der Zahlentafel Zahlentafel 4 nur unter der Gruppierung "Berlin und übriges Westdeutschland" (d. h. Inland), "Übriges Friede" (d. h. übersee" Inland), "Übriges Europa" (d. h. europäisches Ausland) und "Übersee" (d. h. übersee"

Der Anteil an Passagen, die unmittelbar bei den Luftverkehrsgesellschaften gebucht werden, scheint im Caarland unmittelbar bei den Luftverkehrsgesellschaften gebucht werden, scheint im Saarland nach den angestellten Ermittlungen erheblich kleiner zu sein als im übrigen West-Land den angestellten Ermittlungen erheblich kleiner zu sein als im übrigen Westdeutschland und in anderen westeuropäischen Ländern. Für diese Vermutung spricht die August der Vermutung spricht der Vermutung sp diese Vermutung spricht, daß z.B. noch keine Luftverkehrsgesellschaft eine eigene Vertretung oder ein Stadik. tretung oder ein Stadtbüro im Saarland unterhält¹⁷). Daraus folgt, daß die Buchungen bei den saarländischen LATA 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 IAT 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 Z 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

In Zahlentafel 4 gliedert sich dieses Passageaufkommen nach seinen Anteilen an E-und R-Passagen in dan VIII. und R=Passagen in den Jahren 1956 und 1957 für die Reiseziele "Berlin und übriges Westdeutschland" 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 auf Grundsätzlich hat der Anteil der R₌Passagen am Gesamtaufkommen teils mehr, teils weniger stark zugenommen, 50 z. B. der Anteil an Danamaufkommen teils mehr, teils weniger stark zugenommen, so mehr als z. B. der Anteil an Passagen nach "Berlin und übriges Westdeutschland" um mehr als die Hälfte Dahai in den "Berlin und übriges Westdeutschland" um mehr als die Hälfte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die auf Berlin als Reiseziel lautenden Buchungen diejenigen zu berücksichtigen, daß die auf Berlin als Reiseziel lautenden "Lorsteigen. Buchungen diejenigen nach dem übrigen Westdeutschland um ein Vielfaches übersteigen. Im Europa=Verkehr nahm die Anzahl der Passagen nur um wenig mehr als 1/10 zu. Dabei verhielt eich der Anzahl der Passagen nur um wenig mehr als 1/10 zu. Dabei verkenr nahm die Anzahl der Passagen nur um wenig mehr als 7/18 Jahren nahezu konstant.

Jahren nahezu konstant.

Im Übersee=Verkehr hat die Gesamtzahl der Passagen in der betrachteten Zeit um etwa 1/4 zugenommen. Dabei stieg der Anteil der E=Passagen in der betrachteten Zeit um während derienisch den P. P. D. Reises während derjenige der R-Passagen einen Wert von 2/3 nicht ganz erreichte. Als Reises ziele stehen Nordemarike und AC ist der Von 2/3 nicht ganz erreichte. Als Reises zu der Reises zu d ziele stehen Nordamerika und Afrika – beide Passageaufkommen etwa gleich groß – weitaus im Vordergrund II. – Octen. weitaus im Vordergrund. Ihnen folgen die Passageaufkommen etwa gleich geberen Anteil machte ind al. I. et Deren Anteil machte jedoch im Jahre 1957 je nur knapp ½ 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 bistot blanden. Dieser liegt zwar weiter vom Saarland entfernt als andere Häfen, bietet aber häufigere Reisegelegenheiten nach einer größeren Anzahl

von Reisezielen. Etwa 2/5 sämtlicher im Saarland während des Jahres 1956 gebuchten Jahren Espassagen des folgenden Jahren Bassagen des folgenden rd. 350 E-Passagen sowie nahezu der gleiche Anteil der rd. 425 E-Passagen des folgenden R-Pacs weist Franks. In nahezu der gleiche Anteil der rd. 425 E-Passagen sowie nahezu der gleiche Anteil der rd. 1000 saarländischen Robert franks. Jahres Weist Frankfurt/M. als Abflughafen auf. Von den rd. 1000 saarländischen Jahren des Iahren auf. Von den rd. 1000 saarländischen Jahren des Iahren de R. Passagen sowie nahezu der gleiche Anteil der rd. 427 rd. 1000 saarianus R. Passagen des Frankfurt/M. als Abflughafen auf. Von den rd. 1000 saarianus lahre Wiederum et 1956 entfielen mehr als 70% auf Frankfurt/M., im folgenden Nad Wiederum et 1956 entfielen mehr als 70% R. Passagen. Jahre Wiederum etwa der gleiche Anteil der mehr als 1000 auf Flatter Nächst bevon 1956 etwa 1956

Nächst bevorzugter Abflughafen war Paris. Er zog im Jahre 1956 etwas mehr als 1/4 an Fab folgenden I-1 und im folgenden Jahre etwas weniger als 1/5 des gesamten saarländischen Aufkommens als 1/6 t. Las auf etwas weniger als 1/5 des gesamten saarländischen Aufkommens als 1/6 t. Las auf etwas weniger als 1/5 des gesamten saarländischen Anteil auf etwas mehr an E-Passagen auf sich. Bei den R-Passagen belief sich dieser Anteil auf etwas mehr mäßigen Jahre Tore. als 1/6 im Jahre etwas weniger als 1/5 des gesamten saan Anteil auf etwas meile mäßige Rückgane der Bei den Repassagen belief sich dieser Anteil auf etwas mäßige Rückgane der Bei den Repassagen belief sich dieser Anteil auf etwas meile mäßige Rückgane der Beickgane de mäßige Rückgang der Passagen ab Paris fällt mit der gleichen Erscheinung im Eisenbahn=
Die A. Klasse mit Rassen ab Paris fällt mit der gleichen Erscheinung im Eisenbahn=

Die Anzahl der saarländischen Passagen, die auf Luxemburg – den nächstgelegenen Flug-laten – lauten, fällt J verkehr I. Klasse mit Paris zusammen. hafen – lauten, fällt demgegenüber stark ab. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen betrug im Zunah. Jahre 1956 nur rd. 4,5 v.H. und im folgenden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten hältnism um etwas zwar die verschieden Anteilsgröße mag zwar die verschieden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten Anteilsgröße mag zwar die verschieden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten hältnism um etwas zwar die verschieden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten hältnism um etwas zwar die verschieden Jahre nur rd. 5,5 v.H., trotz einer absoluten werden die verschieden verschi Zunahme um etwas weniger als 2/3. Für diese geringe Anteilsgröße mag zwar die wohl noch das glangs Est. hältnismäßig lange Fahrzeit von bzw. bis Saarbrücken maßgebend sein, mehr aber wohl Die A. Seringe A.

Die Anzahl der Passagen, die zum Abflug ab "Sonstigen wie die Summe der Buchungen auf die Albren der Jahren noch das geringe Angebot an Verkehrsgelegenheiten. Die Angebot an Verkehrsgelegenheiten. ist in beiden Jahren annähernd ebenso groß gewesen wie die Summe Sonstigen Flughäfen" gebucht wurden, gebucht wurden ab "Sonstigen Flughäfen" Abflughäfen P. Sonstigen Flughäfen" In beiden Jahren annähernd ebenso groß gewesen wie die Summe Sonstigen Flughäfen" In beiden Jahren annähernd ebenso groß gewesen wie die Summe Jose Diese auf die Abflughäfen Paris und Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab "Sonstigen FlugLahl nat mehr an Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab "gebucht. Diese
Lahl nat mehr al in und Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab "gebucht. Diese
Lahl nat mehr al in und Luxemburg. Im Jahre 1956 wurden ab "gebucht. Diese häfen" etwas mehr als halb so viel E=Passagen wie die Sund Gonstigen Independent num im Jahre 1956 wurden ab "Sonstigen Independent" etwas mehr als halb so viel E=Passagen wie ab Frankfurt/M. gebucht. Diese betrug min Jahre 1956 wurden ab "Sonstigen Independent Diese 1956 wurden Diese 1956 wurden ab "Sonstigen Independent Diese 1956 wurden Diese 1956 wurden ab "Sonstigen Independent Diese 1956 wurden Diese 1956 wur Zahl nahm im Jahre 1957 um etwas mehr als die Hälfte zu. Der Anteil der Repassagen und erhöhte im Jahre 1956 mehr als halb so viel E-Passagen wie ab Frankfurt/M. gebucht. Die Repassagen wie ab Frankfurt/M. gebucht. Die Repassagen betrug 1956 mehr 1957 um etwas mehr als die Hälfte zu. Der Anteil der Repassagen und erhöhte im 1956 mehr als die Zunahme auf betrug 1956 mehr als 1/6 der ab Frankfurt/M. gebuchten R-Passagen und erhöhte eine verein genden 1914 der ab Frankfurt/M. Wahrscheinlich ist die Zunahme auf Wahrscheinlich ist die Zunahme zuse verein genden 1914 der ab Frankfurt/M. Wahrscheinlich ist die Saarland zuseine verein genden 1914 der ab Frankfurt/M. sich im folgenden Jahre auf etwas mehr als die Hälfte zu. Der Ausen und ernorte eine verstärkte Werken auf etwas mehr als 1/5. Wahrscheinlich ist die Zunahme zuscheinzuckzufüt. eine verstärkte Werbung der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften im Gesamten konnten im Sonetien eine Luftverkehrsgesellschaften im Saarland zuständischen Luftverkehrsgesellschaften in und Stuttgart, konnten im Sonetien ein Sonetien im Soneti rückzuführen. — Sonstige näher gelegene Abflughäfen, wie z. B. Straßburg und Stuttgart, Buchunges näher gelegene Abflughäfen, wei z. B. Abflüge ab Zürich lag konnten im Jahre 1957 nur wenig mehr als 1 v.H. bzw. weniger als 1 v.H. des gesamten dieser Anterschaften wenig mehr als 1 v.H. bzw. weniger als 1 v.H. des gesamten dieser Anterschaften wenig mehr als 1 v.H. bzw. weniger a Buchungsaufkommens aus dem Saarland auf sich vereinigen. Für Abflüge ab Zürich lag dieser Anteil mit fast dieser Anteil mit fast 2 v.H. des Gesamtaufkommens nahezu doppelt so hoch. Schwersteinnerhalb der C. L. Gesamtaufkommens im en s im punkte innerhalb der Gruppe "Sonstige Flughäfen" ließen sich bisher nicht feststellen.

C) Die Enternationerhalb der Gruppe "Sonstige Flughäfen" ließen sich bisher nicht feststellen.

c) Die Entwicklung des saarländischen Passages Aufkommens im Erhebn.

Ruchungen in Erhebungen bei zwei saarländischen IATA=Agenten über die Höhe ihrer Buchungen in Hälfte des III

der ersten Hälfte des Jahres 1058 hatten folgendes Ergebnis:

Hälfte des Jahr	res 1958 hatten folge	ndes Elgen	Anten Gesamts
Rei	Ante	[] N	aufkommen (v.H.)
Reiseziel	E=Passagen am Gesamta (v.)	aufkommen H.)	64,4
Berlin und übriges Westdeutschlord		84,5	25,3
Oric	15,5	75,0	10,3
Übersee Europa	25,0	51,6	100,0
	48,4		

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

Ein Vergleich mit den entsprechenden Angaben der Zahlentafel 4 zeigt, daß im Verkehr mit "Berlin und dem ibriger M. Angaben der Zahlentafel 4 zeigt, daß im Verkehr mit "Berlin und dem übrigen Westdeutschland" keine großen Anderungen eingetreten sind. Im Europa-Verkehr haben des Rechands keine großen Anderungen eingetreten im IJbersees sind. Im Europa=Verkehr haben die R=Passagen zugenommen, während sich im Übersees Verkehr die Anteile der F- von B. Die Verkehr die Anteile der E= und R=Passagen zugenommen, während sich im Operational Aufgliederung des Gesamterd. — Die Bereichen 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 Zu=
gang, das ein Flughafon Statil niche des zu erwartenden Aufkommens in Ab= und Zu= gang, das ein Flughafen Saarbrücken innerhalb eines 5 jährigen 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 Vereits voll in so würden – unter der Voraussetzung, daß zu dieser Zeit der Flughafen bereits voll in Betrieb gewesen wäre – im ausgegang daß zu dieser Zeit der Flughafen bereits voll in der Voraussetzung von der V Betrieb gewesen wäre – im ersten Jahr auf ihm rd. 6 200 Personen abgeflogen und rd. 6300 angekommen sein. Diese Ziffern enthalten auch die Beförderungsergebnisse aus der Lufttouristik. Das 2000 virde der Lufttouristik. Das gesamte Verkehrsaufkommen an Zu= und Aussteigenden würde sich dementsprechend in diesem Jahre auf etwa

belaufen haben.

12 000 bis 13 000 Personen

Unter der Annahme, daß sich die erwähnte jährliche Zuwachsrate während des ganzen Vorhersagezeitraumes nicht ändert, würde sich das Gesamtaufkommen in Abflug und

erhöht haben. Diese Ziffern sind Mindestwerte, die unter vorsichtigen Annahmen er mittelt wurden Mit it. Mindestwerte, die unter vorsichtigen Annahmen er geschöpft, mittelt wurden. Mit ihnen ist das vorhandene Potential noch keineswegs ausgeschöpft, bestehen selbst wenn das derzeitige Niveau der Beförderungssätze bis auf weiteres bestehen bleibt. Aus Raumariical von 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 G-20 zu eines der vorstehenden Größenordnung errechnen ließ, sollte wert sein, durch den Bau eines Verkehrsflushafen and der Verkehrsflushafen eines durch den Bau eines Verkehrsflughafens erschlossen zu werden. Eine Erschließung wäre um so mehr gerechte fertigt, als mit der nach eine Erschließung wäre um so mehr gerechte erschließung waren erschließung wäre erschließung wäre erschließung wäre erschließung wäre erschließung wäre erschließung wäre erschließung waren erschließung wäre erschließung wären erschließung wären erschließung wären erschließung wären erschließung waren erschließung waren erschließung waren erschließung waren erschließung waren fertigt, als mit der nach einer 5 jährigen Anlaufzeit zu erwartenden Ziffer die Aufkoms

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 Erass zu anteile 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 Influenziel. erwartendes Luftverkehrsaufkommen bestimmter Höhe an sich schon den Bau eines neuen Flushafens zu ber den neuen Flughafens rechtfertigen könne. Ab und an ist sogar versucht worden, über den vorangegangenen Bestimmter Höhe an sich schon den pau vorangegangen bestimmter habet bestimmter hon den pau vorangegangen bestimmter habet bestimmter hon den pau vorangegangen bestimmter habet bestimmter vorangegangenen Bau des Hafens ein anfänglich unzureichendes Aufkommen ex post in ausreichender Höhe gleichsam "herbei zu zwingen" und sich so nachträglich die Richtigkeit des Rausstadt und sich so nachträglich die Richtigkeit des Rausstadt und sich so nachträglich die Rausstadt und sich so nachträglich unzureichendes Aufkommen ex Put die Rausstadt und sich so nachträglich die Rausstadt und sich so nachträglich unzureichendes Aufkommen ex Put die Rausstadt und sich so nachträglich unzureichendes Aufkommen ex Put die Rausstadt und sich so nachträglich die Rausstadt und sich so nachträglich unzureichendes Aufkommen ex Put die Rausstadt und sich so nachträglich die Rausstadt und sich so nachträglich die Rausstadt und sich so nachträglich unzureichendes Aufkommen ex Put die Rausstadt und sich so nachträglich und sich so nach 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 Uberschreiten einer Ant. Colonia " on Auf-Überschreiten einer Art "Schwelle" oder unteren Grenzwertes des zu erwartenden Auf

kommens die Bemühungen um eine Realisierung des betreffenden Bauvorhabens in ein entscheidendes Statt. entscheidendes Stadium treten. Dafür einige Beispiele.

Das hier zur Erörterung stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt sich um 30 000 Personen/Jahr, ist also von etwo der Stehende Grenzaufkommen bewegt ist also von etwa der gleichen Größenordnung wie im Falle Saarbrücken. Beispiele dieser beide zunächet die Teilen Größenordnung wie im Falle Sur Die Aufkommensentwicklung Art sind zunächst die Flughäfen Köln/Bonn und Nürnberg. Die Aufkommensentwicklung beider Häfen geht beider Häfen geht aus folgender Übersicht hervor:

ociti aus folg	ender Ubers	sicili nor .		-056	1957_
Flughafen:	1953	1954	1955		94 236
Köln/Bonn Nürnberg	23 677			12 603	

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, "Leistungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Deutscher Verkehrsflughäfen, "Leistungen der deutschen Verkehrsflughäfen im Tangit.

Die Pläne, den damaligen sogenannten "Industrieflughafen" Nürnberg durch die heutige Für Krafteber" und Krafteber" Aufkom-Anlage in Kraftshof zu ersetzen, kamen im Jahre 1953 in ein entscheidendes Stadium.

Meneum hab Für Köln/Bonn haben, wie die obige Zusammenstellung ausweist, ähnliche Aufkomschund Grund der damaligen wurde. mensverhältnisse vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen, als mit der Erweiterung der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der Noch zu einer erste vorgelegen der damaligen Behelfsbauten der damaligen Behelfsbau Grund zu einer ersten stärkeren Neubelebung des Hafens nach dem Kriege gelegt wurde. Noch ein Beier: Noch ein Beispiel scheint für die obige Behauptung zu sprechen. Die Uberlegungen, den Zupassen Bern-Beln J. Flughafen Beispiel scheint für die obige Behauptung zu sprechen. Die Überlegungen zupassen Bern-Belp der schweizerischen Bundeshauptstadt neueren Erfordernissen ansignen, haben sich im zupassen, haben sich fast zwei Jahrzehnte hingezogen, wenn die Unterbrechung zwischen europäis 1945 außen Behauptung zu sprechen Erfordernissen. Erfordernissen zwischen Bundeshauptstadt neueren Erfordernissen zwischen Bundeshauptstadt neueren Erfordernissen zwischen zupassen, haben sich fast zwei Jahrzehnte hingezogen, wenn die Unterbrechung zwischen europäis 1945 außen Behauptung zu sprechen Erfordernissen zwischen zwischen zwischen zu den zu de 1939 und 1945 außer Betracht bleibt. Bern=Belp kann schon seit Jahren nicht mehr im Zeitlichen Liniend: europäischen Liniendienst angeflogen werden, da seine Start= und Landefläche für neuaufkomstriel aufkommen z. Z. bei etwa 4 500 Personen. Auch hier kam die Diskussion über einen kommen des Hafens in C. Personen. Auch hier das zu erwartende Aufwammen des Hafens in C. Personen. Auch hier kam die Diskussion über einen kommen des Hafens in C. Personen. Auch hier kam die Diskussion über das zu erwartende Aufwammen des Hafens in C. Personen. Auch hier kam die Diskussion über das zu erwartende Aufwammen des Hafens in C. Personen. Neubau des Hafens in Gang, nachdem eine Untersuchung über das zu erwartende für das Iahr – Auch des Personen in Abflug und Ankunft und kommen für das Jahr 1960 etwas mehr als 30 000 Personen in Abflug und Ankunft und Vorliege Jahr 1965 etwas mehr als 30 000 Personen ließ¹⁸). Kurze Zeit nach für das Jahr 1960 etwas mehr als 30 000 Personen in Abflug und Ankunn das Vorliegen dieser Program Verdoppelung dieser Ziffer erwarten ließ¹⁸). Kurze Zeit nach eine Natur 1965 eine Verdoppelung dieser Ziffer erwarten ließ¹⁸). Aufliegen zu wollen. Vorliegen dieser Prognose sprachen sich zehn europäische Luftverkehrsgesellschaften Eine Doch die den Liniendienst ansliegen zu wollen. einen Neubau aus und sagten zu, den neuen Hafen im Liniendiens sein.

Letzte Entscheid. Eine Positive Entscheidung über den Neubau dürfte inzwischen gefallen sein.

Letztes Beieren in Liniendienst anneren Landen im Liniendienst anneren Letztes Beieren Letztes Be

Letztes Beispiel der Reihe, der Gemeinschaftsflughafen Basel-Mülhausen, der die zu eines St. der Gemeinschaftsflughafen Basel-Milhausen, der die zu eines St. der Gemeinschaftsflughafen Basel-Milhausen, der Gemeinschaftsflughafen Basel-Milhausen, der Gemeinschaftsflughafen Basel-Milhausen, der Gemeinschaftsflughafen Hoheitsgebiet eines St. klein Beispiel der Reihe, der Gemeinschaftsflughafen Basel=Mülhausen, der die zugen gewordenen Plätze Basel=Birsfelden und Mülhausen/Elsaß ersetzt, wurde aufgrund Milhausen/Elsaß ersetzt, wurde aufgrund eines Staatsvertrages ersetzt, wurde aufgrund Mülhausen/Elsaß ersetzt, wurde aufgrund das mit extern ersetzt ersetzt, wurde aufgrund das mit extern ersetzt ersetzt, wurde aufgrund das mit extern ersetzt eines Staatsvertrages vom Sommer 1949 in Blotzheim auf französischem nachdem das Aufkommen 7.5.1 mit exterritorialer Zufahrtsstraße von der Schweiz her gebaut, wiederum nachdem bereits rd. Aufkommen die mehrfach erwähnte Größenordnung ereicht hatte (im Jahre 1958 wurden und dem C 280 000 Par bereits rd. 280 000 Personen gezählt, die sich zu etwa gleichen Teilen aus dem Liniens Wird.

Wird angenommen, daß ein Luftverkehrsaufkommen der eben genannten Höhe geeignet zuhalten eresse der bestilt angenommen Rau eines Flughafens zu wecken und wachz en leine Rau eines Flughafens zu wecken und wachz en leine Rau eines Flughafens zu wecken und wachz eines Rau eines Flughafens zu wecken und wachz eines Rau eines Flughafens zu wecken und wachz en leine Rau eines Flughafens zu wecken und wachz eines Rau eines Flughafens zu wecken und wachz eines Flughafens zu wecken und w und dem Gelegenheitsverkehr rekrutierten). ist, das Interesse der beteiligten Stellen am Bau eines Flughafens zu wecken und wachzesultieren; so liegt es nal zuhalten, so liegt es nahe, den Versuch zu machen, die aus einem solchen Aufkommen muß eine Passaggenten. resulten, so liegt es nahe, den Versuch zu machen, die aus einem solchen Aufkontung eine Passageerlöse einmal abzuschätzen. Zur Vereinfachung der Fragestellung eine Verteilung der Bestageerlöse einmal abzuschätzen zu Grunde gelegt werden, die den muß eine Verteilung der Passagen nach Reiseweiten zu Grunde gelegt werden, die aus einem der Fragesteilung der Bernof. D. Städteflusplatzes

Verteilung der Passagen nach Reiseweiten zu Grunde geitet.

Berne in Schweizer, "Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflusplatzes Grunde geitet.

Bern 1957. H. R. Meyer, "Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Stämpfil & Cie., Bern 1957. S.: Prof. Dr. H. R. Meyer, "Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung Stämpfli & Cie., Bern 1957.

in Europa zu beobachtenden "Normalverhältnissen" entspricht. Unter vorsichtigen Anahmen kommt man auf ein O nahmen kommt man auf eine Gesamtsumme an jährlichen Passageerlösen, die den Betrag von mehr als 21/2 Mio DM überschreitet.

Es soll keineswegs unterstellt werden, daß den Überlegungen, die vor dem Neubau eines Hafens, vor der E-meile werden, daß den Überlegungen, die vor dem Neubau eines Hafens, vor der Erweiterung vorhandener Betriebs= bzw. Verkehrsanlagen oder vor einer erstmaligen Finhagiel. vor einer erstmaligen Einbeziehung eines Hafens in das Liniennetz einer Gesellschaft angestellt werden. Gedenkeren eines Hafens in das Liniennetz einer Gesellschaft angestellt werden, Gedankengänge dieser oder ähnlicher Art voranzugehen pflegen. Im vorliegenden Falle war dieser oder ähnlicher Art voranzugehen pflegen. Im vorliegenden Falle war nur aufzuzeigen, daß das Vorhandensein eines nutzbaren Potentials der obengenannten Guidenstein 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 Luftverkehrse aufkommens, das für den vorliegende gipfelte in einer Prognose des Luftverkehrse Geschrückens aufkommens, das für den projektierten saarländischen Verkehrsflughafen Saabrückens Hafens Ensheim zu erwarten steht. Sie errechnet für den Einzugsraum des geplanten Hafens nach 5 jähriger Anlaufzeit. nach 5 jähriger Anlaufzeit ein Aufkommen, dessen Höhe eine wesentlich stärkere Er-

Nach Entfernung (Tarif=km)		Schnellve mit	inzahl der täg rkehrsgelegen	lichen direkten heiten ab Saarl	orücken:
Frankfurt/Main		F= bzw. D=Zug	mit E=Zug	mit Schlaf= wagen	Gesamt
otuttgart	187	6	1	1 .	
Köln	239	1	-	keine	7
Düsseldorf	268	2		"	1
Nürnberg	308	kein e	-	"	2
München	439	Kenie	····	"	keine
Tannover	479	" 2	-	<i>"</i>	,,
Bremen	553	keine	_	1	3
Hamburg	665*)	veru6	-	keine	keine
Ciel	735*)	"	_	}	2
über Frankfurt/Main	834*)	"	-	. "	"

Anzahl der täglichen direkten Schnellverkehrsverbindungen zwischen SAARBRÜCKEN und den übrigen westdeutschen Flughafen= bzw. Landeshauptstädten

Quelle: "Amtliches Kursbuch der Deutschen Bundesbahn", Sommer 1. 6. 1958–27. 9. 1958 und

Rejective Ritzeste Mittlere Bodenzeit' , Bodenzeit' Gesants Eisenbarns Flugantritt Zielhafens Iuftreisezeit erspannis der Luttreiser		Schienenreise	/ a	Luft	Luftreise			
9 h 20' 2 h 20'1) 6 h 05' 5 h 20' 4 h 10' 1, 2 h 20' 1 h 25'2) 5 h 15'3) 0 h 30' 5 h 20' 4 h 10' 1, 2 h 10' 2) 0 h 45' 5 h 20' 1'4 h 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Reiseziel	Kürzeste mittlere Eisenbahn= fahrzeit	Mittlere Flugplanzeit	"Bodenzeit" bis zum Flugantritt	"Bodenzeit" am Ort des Zielhafens	Gesamt= luftreisezeit	Zeit= ersparnis	sprungs"=Maß der Luftreise?)
9 h 20'	Inland:							
9 h 30' 1 h 25'2) 3 h 15'3) 0 h 30' 5 h 20' 4 h 10' 1, 7 h 20' 1 h 25'2) 3 h 15'3) 0 h 45' 5 h 10' 2 h 10' 1, gen 7 h 38' 1 h 20'2) 0 h 45' 5 h 20' rd. 21/4 h 1 rd. 15 h 15'3) 1 h 15'3) 1 h 15' 6 h 20' rd. 8 h 2 15 h 3	Bremen	9 h 20'	2 h 20'1)			6 h o5'	3 h 15′	1,53
7 h 20' 1 h 25'2) 1	Hamburg	9 h 30'	1 h 35'2)	3 h 15 ^{'5})	o h 30'	5 h 20′	4 h 10′	1,78
Th 20'2 Th 20'2 Oh 45' 5 h 20' Td. 15 h Td. 15 2 h 10'3 Oh 50' 6 h 20' Td. 15 h Td. 15 2 h 25'2 1 h 50'4 3 h 15'5 1 h 15' 6 h 20' Reine 4 h 55'	München	7 h 20′	$1 h 25^{2}$			5 h 10′	2 h 10′	1,42
nagen 7h 38' 1h 20'2) 0h 45' 5h 20' rd. 21/4 h 1 nagen 19h 18' 2h 10'3) 0h 50' 6h 20' rd. 15h 7 n rd. 15 h 03' 1h 150'2) 1h 15'3 1h 15' 6h 20' rd. 8h 2 n 4h 55' 1h 50'2) 0h 55' 6h 20' keine 8h 2 n 15 h 03' 1h 55'4) 0h 45' 5h 55' rd. 9 ¹ /4 h rd. 9 ¹ /4 h ich 7h 12' 1h 05'2) 4h 45'6) 0h 55' 6h 45' rd. 9 ¹ /4 h ith DC 3; Hinflug direkt, Riideflug über Düsseldorf 1) mit Convair 440 1) mit DC 6' mit "Viscount" 1) in Frankfurt/Main	Ausland:							
19 h 18'	Brüssel	7 h 38′	$_{1}\mathrm{h}_{20'^{2}})$		oh 45'	5 h 20′	rd. 2 ¹ /4 h	1,43
rd.15 h 2h25/2 h 5h15/3 h 1h15' 6h20' 6h20' rd.8h rd.8h h 4h35' 1h50'3	Kopenhagen	19 h 18'	2 h 10'3)		o h 50'	6 h 20′	rd. 13 h	5,04
4 h 55' 1 h 50'2) oh 55' 6 h 00' keine 15 h 05' 1 h 55'4) oh 45' 5 h 55' rd. 9 ¹ / ₄ h 4 h 45'9) oh 55' 6 h 45' rd. 1/ ₂ h 1 DC 3; Hinflug direkt, Rüddug über Düsseldorf ') mit Convair 440 ') mit DC 6 ') mit "Viscount" 2 elisenbahnfahrzeit 2 elisenbahnfahrzeit 2 elisenbahnfahrzeit 2 elisenbahnfahrzeit 3 mit DC 6 ') mit "Viscount" 4 in Frankfurt/Main	London	rd. 15 h	2 h 25'2) 1 h 50'4)	3 h 15′5)	1 h 15'	6 h 55' 6 h 20'	rd. 8 h rd. 8³/4 h	2,17 2,37
15 h o 5'4) o h 45' 5 h 55' rd. 9 ¹ / ₄ h DC 3; Hinflug direkt, Rückflug über Düsseldorf ') mit Convair 440 ') mit DC 6 ') mit "Viscount" ') in Frankfurt/Main eitvorsprungs"-Maß der Luthreise — Eisenbahnfahrzeit Gesamludtreisezeit	Paris	4h35'	1 h 50'2)		oh 55'	6 h oo'	keine	94'0
OC 3; Hinflug direkt, Rückflug über Düsseldorf 1) mit Convair 440 1) mit DC 6 1, mit "Viscount" 1) in Frankfurt/Main itvorsprungs"-Maß der Luftreise Eisenbahnfahrzeit Gesamtluftreisezeit	Wien	15 h 03'	1 h 55'4)		oh 45'	5 h 55'	rd. 9 ¹ / ₄ h	2,54
Rückflug über Düsseldorf ¹) mit Convair 440 ¹) mit DC 6 ⁽¹⁾ mit "Viscount" ¹) in Frankfurt/Main Eisenbahnfahrzeit Gesamtluftreisezeit	Zürich	7 h 12'	1 h 05'2)	4 h 45'6)	oh 55'	6 h 45'	rd. 1/2 h	70,1
	1) mit DC 3; F 7) "Zeitvorspr	Iinflug direkt, Rückflu; ungs"*Maß der Luftreis	g über Düsseldorf se = Eisenbahnfahrzei Gesamfluffreisez	#		') mit "Viscount"	³) in Frankfurt/Ma	

"The ABC World Airways Guide",

Mittlere Flugplanzeiten

gegenüber dem Schienenweg "Zeitvorsprungs"=Maß des Luftweges ab Frankfurt/M. bzw. ab Stuttgart bei Reisen von SAARBRÜCKEN im Inland und ins Ausland Reisezeitersparnis und

	Schienenreise	se /		Luftreis	; e			
Reiseziel	Kürzeste mittlere Eisenbahn= fahrzeit	Boden"= + Warte= zeit*)	Flugplanzeit Saar= briicken — Frankfurt/M.	Mittlere Flugplanzeit Frankfurt/M. bis Reiseziel	"Bodenzeit" am Reiseziel	Gesamt= Iuftreisezeit	Zeit= ersparnis	"Zeitvor= sprungs"=Maß der Luftreise")
Inland:								
Bremen	9 h 20'			2 h 20'1)		4 h 30'	4 h 10'	2,08
Hamburg	9 h 30'	oh 50'	o h 50'	$1 h 35^{2}$	o h 30'	3 h 45'	5 h 45'	2,53
München	7 h 20′			$1 h 25^{\prime 2}$		3 h 35'	3 h 45'	2,05
Direcoldorf	r h or			1 h 05'1)		3 h 15'	1 h 50'	1,57
Dasselant	Co C			o h 55′²)		3 h 05'	2 h oo'	1,65
Hannover	7 h 59'			1 h 35'1)		3 h 45'	4 h 15'	2,13
Köln	4 h 14'	o h 50'	o h 50'	oh $55^{'1}$) ²)	o h 30'	3 h 05'	1 h 10'	1,38
Nürnberg	6 h 46'			o h 55'3)		3 h o5'	3 h 40'	2,18
Stuttgart	4 h 24'			o h 50′1–3)		3 h 00′	1 h 20′	1,47
Ausland:								
Brüssel	7 h 38′			1 h 20'2)	oh 45'	3 h 55' 1	rd. 3 ³ / ₄ h	1,95
Kopenhagen	19 h 18′	1 h 00'	o h 50'	2 h 10'4)	o h 50'	4 h 50′ 1	rd. 14 ¹ /2 h	4,00
	1 - 1			2 h 25'2)	1.1	5 h 30' 1	rd. 9 ¹ / ₂ h	2,73
London	ra. 15 n			1 h 50′5)	1 n 15		d. 10 h	3,05
Paris	4 h 35′	o h 30′	keine	1 h 20'6)	oh 55′	2 h 45' I	rd. 1 ³ / ₄ h	1,67
Wien	15 h o3′	1 h oo'	o h 50'	1 h 55'5)	oh 45'	4 h 30′ I	rd. 101/2 h	3,35
Zürich	7 h 12′			1 h 05′²)	oh 55'	3 h 50' 1	rd. 3 ¹ /4 h	1,88

SAARBRÜCKEN im Inland und ins oon Luftreisen ab SAARBRÜ Reisen auf dem Schienenweg Zahlentafel 3 "Zeitvorsprungs"=Maß

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

Es handelte sich an dieser Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, ob sich der Bau eines saarländischen VV. Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, "lohnt". Dieser Nachweis saarländischen VV. ^{gerun}g fähig. Nachweis läßt sich an dieser Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, ob sich der Dieser Nachweis läßt sich an dieser Stelle nicht darum, den Nachweis zu führen, ob sich der Dieser nicht darum, den Nachweis zu führen, "lohnt". Dieser allem der Projektarbeiten und vor allem der Projektarbeiten der Projektarbeiten. Nachweis läßt sich exakt erst nach weiterem Fortschreiten der Projektarbeiten und vor Eine Nach Vorliegen allem nach Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung für die geplante Verkehrsanlage führen. Eine marktanalvisch Grundlage eine nach Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung für die geplante Verkehrsanlage für die geplante Verkehrsanlage für die geplante Art kann als Grundlage für die narktanalytische Studie der vorliegenden oder ähnlicher Art kann insbesondere dars über Auchführere der Verkehrsanlage für die geplante verkehrsanlage für die g über Auskunft zu geben haben, wie hoch die Investitionen für den geplanten Bau und des Half eine Zuschen Letztere wird insbesondere des Half eine Durchführung des Half eine Zuschen Letztere wird insbesondere des Half eine Durchführung des Half eine Durchführung des Half eine Zuschen Letztere wird insbesondere des Letztere wird insbesondere der den Bau und des Half eine Durchführung des Half eines Bau und des die laufenden Zuschüsse sein müßten, welche die öffentliche Hand für des Urteil über nach des Hafenbetriehes with eine Mattelle aufzuwenden des Urteil über des Hafenden Zuschüsse sein müßten, welche die öffentliche Hand für die Durchrunden Nach dem Vorliegen während einer begrenzten Zeitdauer aufzuwenden hätte¹⁹). Erst des Ram Vorliegen zu des Ram Vo nach dem Vorliegen einer Wirtschaftsrechnung dürfte sich ein abschließendes Urteil über Uben Gall vorhaben Gall vor

Über den Bereich der vorliegenden Studie hinaus kann noch eine Reihe weiterer, vor sie sie siel. Art geltend gemacht werden, als das Bauvorhaben fällen lassen. allem staatspolitischer Gesichtspunkte von anderer Art geltend gemacht werden, als Wieden aus dem SV C. sie sich aus dem SV für den Bau eines saarländischen Flughafens und internationale Flughistischen Gesichtspunkte von anderer Art geltend gemacht werden. Wiedereinbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und internationale sprener zu herleit einbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und internationale sprener zu herleit einbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und internationale sprener zu herleit einbeziehung des saarländischen Grenzlandes in das nationale und damit rui characterische Flugliniennetz herleiten ließen. Ihre Erörterung würde aber den gegebenen Rahmen

			Anto	eil an der (Gesamtzahl E=Pas=	der R=Pas= sagen
Reiseziel	Gesam der E= Passa	+ R= agen	E=Pas=	sagen	sagen 19 (v.	57 H.)
Berlin und übriges Westdeutschland	1956	1957	16,5	83,5	15,85 35,4	84,15 64,6
Übriges Europa Übersee	785 423	1173 475	37,6 38,1	63,4	35,5	64,5
3.966	160	197	30,2		mens	

Zahlentafel 4

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

nach Anteilen der E= und N=1 mot Anteilen form an den Investitionen, sim vorliegenden Falle R in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaft in irgendeiner Form an den Investitionen, sowie später an den für die Wirtschaft in in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaft in in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaft in irgendeiner Subvensieren Gradmesser und Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaft in irgendeiner Subvensieren Gradmesser und Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaft in irgendeiner Subvensieren Gradmesser und Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Gestalt von Gest den Investitionen, im vorliegenden Falle z.B. in Gestalt von Sachleistungen, sowie später an den für die Wirtschaftliche Noture. uen i sei nicht gesagt, daß sich nicht auch die interessierte saarländische Wirtschaft in irgenan den Subventionen beteiligen sollte. Die Höhe einer solchen Beteiligung könnte geradezu einen Gradmessei für die könnte geradezu einen Gradmessei sich die könnte geradezu einen Gradmessei schaftliche Notwendigkeit des Hafens abgehen 18). wittschaftliche Notwendigkeit des Hafens abgeben 18).

Buchbesprechungen

Predöhl, A., Verkehrspolitik, Grundriß der Sozialwissenschaft, hg. v. R. Schaeder, Vanadenhoek und Ruprecht, Göttingen, 1958, 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 augezeichneten 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

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

Die verdienstvolle und bei ihrem Erscheinen (1933) sehr aktuelle Verkehrspolitik von Alsfons Schmitt in Adolf Webers Grundriß konnte für die seitdem eingetretene starke Dynamik auf dem Verkehrsgebiet natürlich grundlegendes Werk über die Grundlagen der Verkehrswirtschaft stellte, bei aller Anstennung der weitgehenden Berücksichtisung auch der wirtschaftlichen Fragen des Verkehrs, doch die verkehrstechnischen Prostand in der systematischen wissenschafts

lichen Behandlung der aktuellen Verkehrsfragen vor allem unter wirtschaftlichen Gessichtspunkten 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 einsschlägigen 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 wirts schaftlichen 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 funks tionalen Beziehungen zwischen den einzelnen Teilgebieten der Wirtschaft wie auch der allgemeinen Wirtschaftstheorie. Damit ergibt sich für Predöhls Buch eine vorwiegend "hori zontale" Betrachtungs= und Darstellungsweise, welche die einzelnen Verkehrsträger und ihre Probleme nicht isolierend behandelt, sondern sie als voneinander abhängige Teilfaktoren im gesamten verkehrs= und volkswirtschaft= lichen 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 gesamtwirts schaftlichen Problemen plastisch herausgears beitet werden. Allerdings muß dieser Vorteil bezahlt werden mit einer geringeren Geschlos senheit 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 Verscher, folgt im zweiten Teile die Behandlung der Organisation des Verkehrs hinsichtlich dritten Teile die systematische Darstellung der eigentlichen Verkehrspolitik: "Die Gestalspiele des Verkehrs".

Die beiden ersten Teile sind m. E. die am besten gelungenen. Der 3. Teil fordert in manchen Sicher manchen Punkten zur Kritik heraus. Sicher-lich mito lich muß man in der Auswahl der Mittel und sozial= Wege zur Erreichung wirtschafts= und sozial= politischer Ziele "pragmatisch" sein und sich oft der Vielfältigkeit des Lebens ohne grund= sätzliche allgemeine Bindung an bestimmte Formen und Mittel anpassen. Aber der Weg und die Mittel anpassen. Aber der lät und Mittel entscheiden oft über die Realist und selbst. tät und Mittel entscheiden oft über aus Lieber die Möglichkeit der Zielsetzung selbst. Diese selbst kann nur grundsätzlich und nicht pragmatisch sein. Verfährt man aber bei der Verfolgen Verfolgung der Ziele rein pragmatisch, je nach der der Ziele rein pragmatisch, mer ganneten (aber keineswegs ims mer garantierten) Zweckmäßigkeit des Mittels im einzelnen, zweckmäßigkeit acs setzungen so gefährdet man die Zielsetzungen zu setzungen selbst. Das kann auch bei einer zu pragmat selbst. Das kann auch bei einer zu "Pragmatisch" eingestellten Verkehrspolitik geschehen, Pragmatismus im Sinne einer Weitgehon, Pragmatismus im Sinne einer weitgehenden Fragmatismus im Sinne Weitgehenden Elastizität in der Wahl der Mittel Mittel (auch sog. "dirigistischer") in Ehren, aber der pragmatismus des Verfassers erscheint ... akzens scheint mir doch gelegentlich so stark akzen-tuiert doch gelegentlich so stark akzentuiert, daß er in Gefahr gerät, nicht nur bei der Mittal er in Gefahr gerät, nicht nur bei der Mittelwahl, sondern auch bei der Ziel= setzung grundsatzlos zu werden.

Tatsächlich ist allerdings Predöhls Verkehrszie sich dem Leser zunächst gibt. In seinen Stellen durchaus antipragmatische, grundsätzsche Überlegungen ein und geben dadurch selbst Korrigiertes.

Es geht eben doch auf dem Gebiet der Verskehrspolitik nicht ohne eine Grunds und Gesantkonzeption, sowohl in der Zielsetzung Ziele. Allgemeine Ordnungsprinzipien erforspragmatismus 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 kris tische Untersuchung nicht nur der Mittel, sondern auch der Zielsetzungen staatlicher Verkehrspolitik muß m. E. in jeder Wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Ver= kehrspolitik eine zentrale Stellung einnehmen. Die fehlende oder doch unzureichende Behandlung dieses wichtigen Komplexes er= scheint mir als eine gewisse Schwäche des

Daß in einer so weitgreifenden, umfangrei= chen Behandlung der Verkehrstatbestände und =probleme im einzelnen manches zur kri= tischen 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 Stellungs nahme des Verfassers gegenüber dem Bau von Binnenschiffahrtskanälen (Seite 40) er scheint mir zu positiv, andererseits unters schätzt der Verfasser (Seite 85) m. E. die Tatsache, daß die Handelsflotte in ihren Dienst leistungen ein wichtiger Faktor einer aktiven Zahlungsbilanz ist. Für problematisch halte ich auch die Auffassung des Verfassers, daß die Eisenbahnen heute noch in größerem Um= fang Monopolreservate besitzen und über eine, wenn auch durch den Lastkraftwagen eingeschränkte, Marktstellung verfügen, die die Möglichkeit einer monopolartigen Tarif= politik (vor allem hinsichtlich des Werttarifs) auch weiterhin geben.

Ebensowenig kann ich mich einverstanden ersklären mit der Behauptung (5, 220), daß alle Versuche, mit staatlichen Mitteln das Vorsdringen des Kraftwagens zu hemmen, wie eine Verringerung des Leistungsange bots durch Beschränkung der Anzahl und der Leistungsfähigkeit der Wagen, auf eine Hemsstungsfähigkeit der Wagen, auf eine Hemsstungsfähigkeit der Fortschritts hinauslausmung des technischen Fortschritts hinauslausmung des technischen fortsfen. Das heißt doch den technischen Fortsfen.

schritt in zu enger Auslegung des Begriffs rein technisch und nicht im Zusammenhang der verkehrswirtschaftlichen und gesamtwirt= schaftlichen Leistungen zu sehen. Es heißt, die Notwendigkeit der staatlichen Ordnungs= politik gerade auf dem zentralen Gebiete der Abstimmung von Eisenbahn und Kraftwagen, aber auch in der Frage der Straßenkapazität und =Sicherheit und der Anzahl der zugelas= senen Fahrzeuge übersehen; es heißt verken= nen, daß diese Ordnungspolitik zwecks Ver= meidung rücksichtslosen Wettbewerbs eine gesamtwirtschaftliche Notwendigkeit dar= stellt. Schließlich kann ich mich Predöhl auch nicht anschließen hinsichtlich seiner Ausführungen zur Gemeinwirtschaftlichkeit der Eisen≠ bahnen. 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 hin= sichtlich der zu befördernden Güter oder der kurzen Entfernungen), die ihr in Zusammen= hang mit der Betriebspflicht der zu bedienen= den Strecken und Stationen wesentliche Opfer

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 Ausnahme= tarife 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 gemein= wirtschaftliche Leistungen. Schließlich kann ich mich auch der Meinung Predöhls nicht an= schließen, daß die Methoden des Gutachtens des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundes= verkehrsministerium hinsichtlich der Zurech= nung 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 Predöhls durchaus zustimmen, so seiner Skeps sis 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 Exis stenzen 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 predöhls 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 Fernlastkrafts wagens an die der Eisenbahnen und die Richs tung, in der Predöhl diese Bindung aufzus lösen vorschlägt; auch nicht zuletzt der Hinweis darauf, daß die Wahl der Marktform in der Wirtschaft und speziell auch in der Ver kehrspolitik und ihre Beeinflussung durch den Staat durchaus nicht nur mit "marktkon" formen" Mitteln (der Begriff ist mittlerweile sehr mehrdeutig und damit unbestimmt geworden) durchgeführt werden können, son dern daß auch verwaltungsmäßige (dirigistis sche) Lenkungsmittel dort notwendig sind, wo die sog. marktkonformen Mittel versagen. Nur eine so verstandene Marktwirtschaft kann der Vielschichtigkeit des Wirtschafts lebens auch auf dem Gebiet des Verkehrs gerecht werden. - Eine "monolithische Markt» wirtschaft", auch als sog. "soziale Marktwirts schaft", 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 den jenigen, die an leitenden und verantwortlischen 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 Vers

kehrswesen informieren will, der wird sich mit diesem auch in der lebendigen und höchst anregenden Darstellungsweise sehr anspredenden 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 Güterfost, Heft 18 der Schriftenreihe des Bundessininisters 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 Achslast- über Ko-Achslasten, Maße und Gewichte auf die Ko-sten der Gewichte auf die Kosten des Güterfernverkehrs und des Werk-fernverk. fernverkehrs". Nahezu zwei Drittel des Ban-Betriebswirtschaft GmbH, Düsseldorf, erstateten teten "Gutachtens über die Entwicklung der Kostens kostens und Ertragslage des gewerblichen Güterfernverkehrs von 1954 bis 1956'" (Heft gewidmet. Sie stellt eine Replik auf die Dar-legungen. legungen der Betriebswirtschaft GmbH (GB) dar, die die erste Auflage der Untersuchungen von Morganische Auflage der Untersuchungen sollen. von Morgenthaler/Wollert widerlegen sollen.

Denlik zu Insofern genügt es, sich mit dieser Replik zu beschäftigen beschäftigen, wenn man unterstellt, daß die Ausführungen, wenn man unterstellt, das sind, worden 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 Erhebungs=
Wege der GB, die offenbar die gleichen
der Spitzenverbände zum Vorwurf gereichen
mußten. Die Erhebungsmasse liegt zum gro=
schon in rien quantitativer Hinsicht von einer
sprochen werden kann. Die Auswahl der Test=
aus ebenfalls methodisch unzureichend. Eben=
schwerwiegende Einwendungen werden

gegen die "in sich unabgestimmte Mischung von überwiegend Planzahlen mit wenigen Ist= Werten" anstelle der Verwendung "einer ver= fahrensmäßig einwandfreien Plankostenrech= nung" gemacht.

Es bleibt demnach bei folgenden Feststellun=

1. Das Verkehrsfinanzgesetz brachte im geswerblichen 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 Lade= raums 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 Werkfern= verkehr betreibenden Unternehmungen sich bei ihren Investitions= (und Desinvestitions=) entscheidungen häufig nicht allein von Wirts schaftlichkeitsüberlegungen leiten lassen. Es ist daher mit einem weiteren Rückgang des Werkfernverkehrs zu rechnen.

3. Das Sonntagsfahrverbot bedingte bei richstiger Disposition im allgemeinen keine Kostenerhöhungen, gelegentlich gar Kostensenskungen 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 werzden Kostenerhöhungen zwischen 9% und 12% erwartet. Wie freilich diese Kostenerhöhunzer gen durch eine Verbesserung des Auslastungsgrades und eine Verbesserung der Jahresfahrsteistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werzleistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werzleistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werzleistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werzleistung (Sonntagsfahrverbot!) gemindert werzleist den sollten, bleibt offen. Es ist schwierig, den Optimismus der Verf. in diesem Punkte zu Optimismus der Verf. in diesem Punkte zu deilen. Wahrscheinlicher ist, daß im Hinblick auf den Auslastungsgrad nur eine geringe auf den Auslastungsgrad nur eine geringe Elastizität der Unternehmungen vorhanden ist, die — wollen sie sich nicht ihres Vorzugs ist, die — wollen sie sich nicht ihres

der raschen Beförderung berauben - häufig nicht voll ausgelastete Lkw.=Züge in Kauf nehmen müssen. Eine Erhöhung der Fahr= leistung andererseits ist natürlich eher denk= bar, wenn man berücksichtigt, daß leichtere Lkw.=Einheiten höhere Geschwindigkeiten zu erzielen vermögen... sofern die Straßen die= ses 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.=Unterneh= mer an jedem Orte ein Sortiment höhertarifierter Güter zur Beförderung zur Verfügung stände, demzufolge er sich in Zukunft nur noch die tarifarischen Rosinen aus dem Kuchen zu picken habe! Und darüberhinaus ent= scheidet "auch" die Nachfrage nach Verkehrs= leistungen darüber, welches Verkehrsmittel zum Zuge kommt, wobei keineswegs ausge= macht ist, daß eine Verkehrsteilung der Art zustande kommt, die hochtarisierte Güter auf den Lkw., niedrigtarifierte dagegen ausschließ= lich auf die Schiene verweist. Es ist durchaus denkbar, daß der Lkw.=Unternehmer bei der Alternative "Leerrückfahrt" oder "unwirt= schaftlicher Transport niedrigtarifierter Güter" die Entscheidung zugunsten des zweiten We= ges fällen wird, wenn er damit nur wenig mehr erlöst, 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 gra= vierender sein, als die Verf. annehmen.

Dr. Seidenfus

"Das Deutsche Verkehrswesen; Handbuch der gesamten deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere für die öffentlichen Verkehts betriebe, Eisenbahnen, Hafen-, Schiffahrisund Luftfahrtbetriebe mit Lieferantenver zeichnis". Commercia Verlag und Druckerei Seidol Seidel und Co., Berlin — Bonn, 6. Ausgabe, 1958, Halbleinen DM 15,-, 206 Seiten

Dieses bereits sechsmal aufgelegte Werk bies tet dem Verkehrswirtschaftler eine Zusams menstellung der wichtigsten Anschriften von Unternehmen 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 Osterreichischen Bundesbahn. Es folgen Es folgen Anschriften und betriebliche Daten aller dem Verband Deutscher Nichtbundes eigener Eisenbahnen angeschlossener kehrsuntern kehrsunternehmen. Im Teil II (Kraftverkehr) sind die Organe der Verkehrsministerien des Bundes Bundes und der Länder zusammengefaßt. 50° dann findet man alles Wichtige über der reichen V-reichen Kraftverkehrsverbände. Teil III ist der Schiffahrt Tribunden Teil V Schiffahrt, Teil IV der Luftfahrt und Teil dem Franz dem Fremdenverkehr gewidmet. Jeder Teil enthält ein V enthält ein Verzeichnis der Speziallieferanten. Schließigt Schließlich ist noch ein Fachbezugsquellens nachweis aufgeführt, der sich in ein Stichwort "Industriewarengruppen" und ein Firmenvers zeichnis

Dem Nachrichtenverkehr wird kein besons derer Hammas derer Hauptpunkt gewidmet. Anschriftenmas terial über die Deutsche Bundespost als des sen Träckeit sen Trägerin ist unter Teil I "Schienenver" kehr" kehr" auf knapp zwei Seiten zusammenges stellt Er Gern stellt. Es fehlt ein Speziallieferantenverzeichenis. Unbestielt nis. Unberücksichtigt blieb bisher der trands leitungsverkehr. Will das vorliegende Hands buch Answert buch Anspruch auf Vollständigkeit erheben, müßte in künftigen Neuauflagen diese kehrsert kehrsart 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 Ahnlich wie im Vorjahr der sogenannte Kapteyn-Bericht im übernationalen Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat in diesem Jahr die Veröffentlichung Bunde Gedanken der V der "Gedanken des Vorstandes der DB zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Flue Bewegung in den zähen Bundesbahn" im nationalen Bereich der Bundesrepublik neue Bewegung in den zähen fluß der Verhandt. Bedeuten der Verhandt. Fluß der Verhandlungen um die künftige Verkehrs= und Tarifpolitik gebracht. Bedeusten sie doch in der Verhandlungen um die künftige Verkehrs= und Tarifpolitik gebracht. Bedeusten sie doch in der Verhandlungen um die künftige Verkehrs= und Tarifpolitik gebracht. Bedeusten sie doch in der bissen de ten sie doch in der grundsätzlichen Bejahung eines "echten" Wettbewerbs und damit einer Liberalisierung Bejahung eines "echten" Wettbewerbs und der bisherie Liberalisierung Giebeners einer Liberalisierung im Verkehr eine fast völlige Kehrtwendung gegenüber der bisskerigen Einstellung im Verkehr eine fast völlige Kehrtwendung sogenannte Siebeners herigen Einstellung der Verkehr eine fast völlige Kehrtwendung gegenuner Kommission, die auf Eleitung der Deutschen Bundesbahn. Die sogenannte Siebeners Arbeiten auf en Grätsommer 1958 ihre Arbeiten auf en Grätsommer 1958 ihre Arbeiten Grätsommer 1958 ihre Arbeiten auf en Grätsommer 1958 ihre Arbeiten auf Kommission, die auf Beschluß des Bundestages im Spätsommer 1958 ihre Arbeiten ehren bat der Deutschen Bundestages im Spätsommer 1958 ihre Arbeiten ehren bat des Bundestages im Spätsommer Inhalt der "Gedanken" aufgenommen hat, muß sich mit dem zum Teil revolutionären Inhalt der "Gedanken" verein auseinand und für ebenso auseinandersetzen wie es der vom Bundesverkehrsminister eingesetzte Sachaverständigen August Gertauf und für Verlandigen August Gertauf und für Verlandigen August Gertauf und Für deutschen Gütertarife und für Verlandigen August Gertauf und Für deutschen Gütertarife und für Verlandigen August Gertauf und Für deutschen Gütertarife und für Verlandigen von Bei deutschen Gütertarife und deutschen Gütertarife un verständigen=Ausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im D. 1 Verkehrsfragen im Rahmen der EWG (Beyer=Ausschuß) seit Januar 1959 bei der Vorbeseitung eines Guterland die im Juli reitung eines Gutachtens an den Bundesverkehrsminister getan hat. Auch die im Juli 1959 bekannterword. 1959 bekanntgewordenen, lange erwarteten Leitsätze, nach denen der BundesverkehrsBunder mit BilliWorkehrspolitische Programm der minister mit Billigung des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische unausgesprochen in wir egierung des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische wäre Bundesregierung des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische Programmin wichtigen des Bundeskabinetts das Verkehrspolitische Programmin wirdesregierung durchzuführen gedenkt, gehen ausgesprochen oder unausgesprochen das Wittigen Aberbeitung der Gedenken" ein. Möglicherweise wäre in wichtigen Abschnitten auf den Inhalt der "Gedanken" ein. Möglicherweise wäre Verkehrspolisiert auf den Inhalt der "Gedanken" ein. Aufsehen erregende das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung ohne der Gutachten der Sieber des Programm der Bundesregierung der Erscheinen der Gutachten der Sieber des Programm der Bundesregierung der Bundesregierun Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung ohne die Aufsehen eines Verlautbarung des Bundesbahn=Vorstandes vor dem Erscheinen der Gutachten der In werden der Bundesbahn=Vorstandes vor dem Erscheinen der Mainungs= Siebener-Kommission und des Beyer-Ausschusses noch gar nicht veröffentlicht worden.

In welchem I 2000 In Welchem Lager des von vielen Schlagworten verwirrten verkehrpolitischen Meinungsstreites man auch et al. Konzeption, streites man auch stehen mag, man muß es den "Gedanken" lassen: Sie sind, in guter und deren Geren Ger knapper Formulierung, aus einem Guß und endlich so etwas wie eine klare Konzeption,
Wie Grundanliegen ist einem Guß und endlich so etwas wie eine klare knappen Bundesbahn deren Grundanliegen alle Verkehrsträger angehen. – Wie der Verlauf der bisherigen Diskussion erkennen läßt, begegnet der Bundesbahn=
danken "
wenn er als Ziel seiner "Ge=
danken " Vorstand allgemeiner Zustimmung und Anerkennung, wenn er als Ziel seiner "Gedanken" bezeichnet I Generale Angeleiner Zustimmung und Anerkennung, wenn er als Ziel seiner "Gedie Generale Angeleinen Zustimmung und Anerkennung, wenn er als Ziel seiner "Gedie Generale Angeleinen Zustimmung und Anerkennung, wenn er als Ziel seiner "Gedie Generale Gen danken" bezeichnet, Maßnahmen aufzuzeigen, die die C die Grundlagen für eine anhaltende Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn schaffen, ihr ein laufender Zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender Zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender Zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender Zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender Zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender zustimmung und Anerkeimung, die Stendesbahn schaffen, sie Von laufender zustimmung und Anerkeimung und Anerke sie von laufenden Kassenhilfen unabhängig machen, ihr eine ihr eine noch rationellere Betriebsführung ermöglichen und damit ihr damit eine gute Ausgangsposition für den Gemeinsamen Mittel auftrellche Severschieden und Markt geben. Meinungsverschiedenheiten können somit wohl nur hinsichtlich der Mittel auftreten, Vielleide Bundenheiten können somit wohl nur hinsichtlich der Mittel auftreten, Vielleide Bundenheiten können somit wohl nur hinsichtlich angewendet wissen möchte. Welche die Bundesbahn auf dem Wege zu solchen Zielen angewendet wissen möchte. Vielleicht und in zum dem Wege zu solchen Zielen den davon handelnden inwieweit den davon handelnden

Vielleicht und in gewissem Umfang auch darüber, inwieweit den davon handelnden