

21. Tarifamt der bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins, München, Verlag Carl Gerber, München, 1919.
22. Georg Jurisch: „Wasserwege zwischen Rhein und Donau“, Die Wasserwirtschaft 1949.
23. „Belgrader Wasserknotenpunkt in dem Europäischen Binnenschiffahrtssystem“, Herausgegeben von der Direktion für den Ausbau des Donaufufers bei Belgrad.
24. Shell Schiffahrtbuch; herausgegeben von der Deutschen Shell Aktiengesellschaft, Ausgabe 1956.

Zeitschriften

Deutsche Verkehrszeitung (DVZ), das Fachblatt für Verlader, Güterverkehr und Spedition, Hamburg.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Duisburg.

VERKEHR, Internationale Fachzeitung für Verkehrswirtschaft, Wien.

Amtliche Statistische Unterlagen des Bundesverkehrsministeriums Bonn.

Zur Lage der deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen

VON DIPL.-KFM. P. KAUFMANN, KÖLN

I.

Die im Gebiet der Deutschen Bundesrepublik gelegenen, nicht im Eigentum der Bundesbahn befindlichen Eisenbahnen unterliegen nach Art. 74 Ziffer 23 des Grundgesetzes der konkurrierenden Gesetzgebung, d. h. den Ländern steht das Recht auf Erlaß gesetzlicher Vorschriften für diese Bahnen insoweit zu, als der Bund von seinem Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch macht. Da der Bund nur die Rahmenvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes von 1951 erlassen hat, bedeutet dies, daß die Angelegenheiten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Ländergesetzen geregelt werden, während beispielsweise für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr weiterhin eine bundeseinheitliche Regelung durch das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande von 1934 (in mehreren Neufassungen) vorhanden ist. Ein neues Personenbeförderungsgesetz ist ja bekanntlich seit mehreren Jahren in der gesetzgeberischen Bearbeitung.

Die Rechtslage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen hat sich gegenüber der Vorkriegszeit auch insofern geändert, als durch das Grundgesetz und das Allgemeine Eisenbahngesetz die oberste Dienstaufsicht, die früher für alle Bahnen beim Reichsverkehrsminister lag, nun den Landesregierungen übertragen worden ist. Diese üben die verwaltungsmäßige Aufsicht selbst aus, haben aber die technische Aufsicht zumeist entsprechend § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und § 51 des Bundesbahngesetzes an die Deutsche Bundesbahn weiterübertragen.

Das neben der Dienstaufsicht wohl wichtigste Recht, die Tarifhoheit, liegt de facto jedoch kaum bei den Ländern, denn durch die enge verkehrliche Verzahnung zwischen Bundesbahn und nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind letztere mit den Tarifen der Bundesbahn so eng verknüpft, daß damit die Tarifhoheit beim Bund liegt. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind in wirtschaftlicher Hinsicht weitgehend von den politischen und sozialen Überlegungen des Bundes abhängig. Hieraus folgert aber deutlich, daß die Finanzverantwortlichkeit für diese Bahnen nicht von den Ländern allein getragen werden kann, sondern daß der Bund, der durch die Gestaltung der Tarife die Einnahmen in weitem Umfang mitbestimmt, einen gewissen Anteil hieran übernehmen muß. Erstmalig wurde dies vom Deutschen Bundestag im Jahre 1955 anerkannt, als er den nichtbundeseigenen Eisenbahnen einen Anteil an der Finanzierungshilfe nach dem Verkehrsfinanzgesetz zukommen ließ. Aber auch alle anderen Überlegungen hinsichtlich einer Sanierung der Deutschen Bundesbahn müssen die Rückwirkungen der durchzuführenden Maßnahmen auf die nichtstaatlichen Bahnen berücksichtigen.

II.

Die deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben sich im Jahre 1950 im Verband Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen (VDNE) zusammengefunden, nachdem die frühere, schon seit der Jahrhundertwende bestehende Fachvertretung (Verband Deut-

scher Verkehrsverwaltungen, 1935 umgebildet zur Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen mit obligatorischer Mitgliedschaft aller Betriebe) mit dem Ende des Krieges untergegangen war. Nach anfänglicher Bildung von Arbeitsgemeinschaften auf der Ebene der Besatzungszonen seit etwa 1947 erlaubte die staatspolitische Entwicklung den nicht zur Bundesbahn gehörigen Eisenbahnen, sich im Mai 1950 zu dem die gesamte Bundesrepublik umfassenden Verband zusammenzuschließen. Im Jahre 1959 kamen noch die nichtstaatlichen Bahnen des Saargebietes hinzu.

Die Mitgliedsbetriebe des Verbandes umfassen Eisenbahnen des öffentlichen wie des nichtöffentlichen Verkehrs, wozu noch selbständige Kraftomnibusbetriebe und die Seil-schwebebahnen, die eine Sondergruppe innerhalb des VDNE bilden, kommen. Die Verkehrsleistungen der Mitgliedsbetriebe erstrecken sich sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr. Zum 31. 12. 1959 gehörten dem Verband insgesamt 193 Verwaltungen an, die 284 Eisenbahnen, Kraftomnibus- (KOM-) Betriebe und Seilbahnen betrieben. Sie verteilen sich auf die einzelnen Länder der Bundesrepublik wie folgt:

Tabelle 1:

Verteilung der dem VDNE angeschlossenen Betriebe
auf die Länder der Bundesrepublik

Land	Eisenbahnen			Selbst. KOM= Betriebe	Seil= schwebe= bahnen
	des öffentl. Verkehrs ¹⁾	des nicht= öffentl. Verk.	zus.		
Baden-Württ.	32 (15)	5	37	2	3
Bayern	9 (3)	1	10	2	38
Bremen	1 —	1	2	—	—
Hamburg	1 —	4	5	1	—
Hessen	14 (7)	3	17	1	2
Niedersachsen	45 (24)	7	52	5	1
Nordrh.-Westf.	47 (19)	15	62	7	3
Rheinl.-Pfalz	10 (7)	4	14	—	3
Schlesw.-Holst.	9 (6)	3	12	—	—
Berlin (West)	2 —	1	3	—	—
Saarland	2 (2)	—	2	—	—
Sa.:	172 (83)	44	216	18	50

¹⁾ davon Eisenbahnen mit geschlossenem KOM-Verkehr in ().

Die Mitgliedschaft ist freiwillig; dennoch gehören dem Verband alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs an. Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs sind in erster Linie Hafengebäude und Industriebahnen, während die ausgesprochenen Werk-Eisenbahnen nicht dem Verband angeschlossen sind.

Von Interesse ist noch die Unterteilung nach der Betriebsform bzw. den Eigentumsverhältnissen bei den 193 Mitgliedsverwaltungen:

Zahl der Mitgliedsverwaltungen insgesamt	193
davon: 1. in der Form von Eigenbetrieben (Betriebe der öffentlichen Hand)	37
2. in privatwirtschaftlicher Form (als AG oder GmbH) betrieben	156
davon: a) in rein öffentl. Besitz	72
b) in gemischtem Besitz	31
c) in Privatbesitz	53.

Die verhältnismäßig hohe Zahl der reinen Privatbetriebe (2c) ist durch die Seil-schwebebahnen bedingt. In der weiteren Darstellung sollen diese Unternehmen jedoch außer Betracht bleiben und nur die Lage der Eisenbahnen und KOM-Betriebe des VDNE analysiert werden.

III.

Die Bedeutung und Leistung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird vielfach unterschätzt, da sie immer im Schatten der Bundesbahn stehen. Dennoch sind ihre Leistungen beachtlich. Im Schienenverkehr besitzen sie (Stand 31. 12. 1959) eine Streckenlänge von 5408 km, während die Strecken der DB im gleichen Zeitpunkt 30 904 km umfassen. Auf ihrem Netz beförderten die nichtbundeseigenen Bahnen im Jahre 1959 ca. 129 Mill. Fahrgäste und 89,4 Mill. t Güter. Die durchschnittliche Reiseweite betrug hierbei im Personenverkehr 9,7 km, im Güterverkehr 8,7 km. Das Hauptgewicht im Gütertransport liegt in der Bedienung des Wechselverkehrs mit der Deutschen Bundesbahn. 68,2 Mill. t oder 76 % der 1959 beförderten Güter entfielen auf diesen Verkehr, dessen Anteil im übrigen in allen Jahren etwa gleich hoch gewesen ist. Von der Deutschen Bundesbahn aus betrachtet beträgt der Anteil des Wechselverkehrs mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen 22 % des Gesamtgüterverkehrs, d. h. etwas mehr als jede fünfte Tonne, die die DB befördert, wird im Zu- oder Ablauf von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gefahren. Der Zubringerwert der nichtbundeseigenen Eisenbahnen für die DB belief sich 1959 auf ca. 700 Mill. DM bei Gesamteinnahmen der DB aus dem Güterverkehr in Höhe von 4354 Mill. DM. Diese wesentlichen Anteile unterstreichen die engen Wechselbeziehungen zwischen den beiden Schienenverkehrsträgern und beweisen, daß das Schienennetz der DB und die Verästelungen, die sich durch die nichtbundeseigenen Bahnen ergeben, eine Einheit bilden.

Im Kraftomnibusverkehr betrug die Linienlänge am Jahresende 1959 11 904 km, die Zahl der betriebenen Linien 603. Die Anzahl der beförderten Personen blieb mit 140 Mill. erstmalig konstant, während bisher in jedem Jahr eine Steigerung zu verzeichnen war (von 1957 auf 1958 betrug die Zuwachsrates beispielsweise noch 5,8 %). Hieraus kann geschlossen werden, daß die vielfach gepriesene Umstellung des Schienen-Personenverkehrs auf schienenlose Fahrzeuge bei den Betrieben der nichtbundeseigenen Eisenbahnen so gut wie abgeschlossen ist; denn auch die Zahl der betriebenen Linien erhöhte sich im letzten Jahr nur ganz geringfügig von 596 auf 603. Im Schienen- und Straßenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden 1959 insgesamt 269 Mill. Reisende befördert.

Der Güterkraftverkehr dieser Bahnen ist ohne Bedeutung. Bei allen Unternehmen zusammen waren 1959 nur 165 Lastkraftwagen in Betrieb. Der Güterverkehr wird fast ausschließlich auf der Schiene abgewickelt.

Betrachtet man die Entwicklung dieser Leistungen während der letzten Jahre, so kann man auch hier die bei allen Bahnen bekannten Erscheinungen feststellen: Der Personenverkehr auf der Schiene ist rückläufig, jedoch steigt die Zahl der insgesamt beförderten Reisenden infolge der starken Ausweitung des Omnibusverkehrs an. Letztere Entwicklung stagnierte allerdings im vergangenen Jahr. Während im Jahre 1937 — jedoch nur im Schienenverkehr — nur 83,7 Mill. Fahrgäste befördert wurden, stieg diese Zahl — im Schienen- und KOM-Verkehr — 1950 auf 217 Mill., 1957 sogar auf 289 Mill., um 1959 auf 269 Mill. zurückzugehen.

Der Güterverkehr gibt in etwa das Bild des allgemeinen Konjunkturverlaufs wieder. Bis 1957 wiesen die beförderten Gütermengen einen steigenden Trend auf. Nach Erreichen eines Höhepunktes von ca. 92 Mill. t im Jahre 1957 erfolgte 1958 ein stärkerer Rückschlag, der im letzten Jahr mit einer Beförderung von 89,4 Mill. t fast wieder wettgemacht werden konnte. Trotzdem ist der Index des Güterverkehrs auf den nichtbundeseigenen Eisenbahnen weit hinter der Indexzahl der allgemeinen Güterproduktion zurückgeblieben. Auf der Basis 1950 = 100 errechnet sich der Index der Güterbeförderung mit etwa 130, während die Güterproduktion bei ca. 240 steht. Hinzu kommt noch, daß sich die Qualität des Güterstromes gegenüber früher wesentlich verschlechtert hat. Etwa 85—90 % der beförderten Mengen entfallen heute auf den Transport niedrig tarifierender Massengüter. Eine Folge der bekannten Konkurrenz des gewerblichen und werkeigenen Straßengüterverkehrs.

Schon hieraus sowie aus der Kenntnis der allgemeinen Notlage der Eisenbahnen überhaupt läßt sich schließen, daß die nichtbundeseigenen Bahnen große Sorgen haben. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind nicht in gleichem Maße gestiegen wie die Verkehrsleistungen. Erreichte das Gewicht der beförderten Güter 1959 mit einem Zuwachs von 6,5 % 89,4 Mill. t und die Verkehrsleistung mit etwa der gleichen Zuwachsrate den Wert von 735 Mill. tkm, so stiegen die Güterverkehrseinnahmen nur um rund 4,5 % auf eine Gesamthöhe von 162,4 Mill. DM. Das entspricht einer durchschnittlichen Einnahme von 0,22 DM je tkm.

Die Personenbeförderung erbrachte im Schienen- und Omnibusbetrieb Einnahmen von insgesamt 126 Mill. DM und lag damit nur etwas unter den Ergebnissen des Vorjahres. Die Erlöse des Schienenverkehrs gingen um 3,5 Mill. DM zurück, während der Kraftomnibusverkehr ungefähr 2,2 Mill. DM mehr einbrachte und damit einen gewissen Ausgleich erzielte.

Die Betriebsausgaben stiegen 1959 nur um 2,3 Mill. DM und konnten dadurch in etwa auf der gleichen Höhe wie im Vorjahr gehalten werden. Allerdings stehen den nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch die gewerkschaftlichen Lohnforderungen hohe Kostensteigerungen bevor. Doch auf die Lohnerhöhungen soll später noch eingegangen werden.

Die Wirtschaftslage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist trotz ihrer hohen Leistungen sehr ungünstig. Sie beruht nicht auf einer schlechten Wirtschaftsführung der Unternehmensleitungen, sondern ist eine Folge der hohen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, denen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in noch stärkerem Maße ausgesetzt sind als die Deutsche Bundesbahn, die in ihren Hauptrelationen und den z. T. weiten Transportentfernungen einen gewissen — wenn auch unzureichenden — Ausgleich findet. Der Güterverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen — er bildet auch hier die Haupteinnahmequelle — spielt sich vorwiegend im Nahverkehrsbereich (mittlere

Versandweite nur 8,7 km) ab, der besonders stark von Kraftwagen konkurrenziert ist. Es wurde schon gesagt, daß im Durchschnitt 85—90 % niedrig tarifierende Massengüter gefahren werden. Jede Tarifierhöhung aber bringt ein weiteres Abwandern der Güter auf den Lkw, wodurch sich die Kosten auf die Einheit bezogen weiter erhöhen.

Im Personenverkehr auf der Schiene benutzen 76 % aller beförderten Personen die ermäßigten Tarife, nur 30,7 Mill. Reisende (= 23,6 %) zahlen den vollen Fahrpreis. Der besonders begünstigte Berufs- und Schülerverkehr wird von 76,6 Mill. Fahrgästen (= 59 %) in Anspruch genommen. Den Bahnen entstanden durch die Gewährung der Sozialtarife im Jahre 1959 theoretische Einnahmeausfälle von mindestens 15 Mill. DM.

Im Kraftomnibusverkehr liegen die Verhältnisse wesentlich günstiger, zumal auch hier nicht so weitgehende tarifliche Vergünstigungen gewährt zu werden brauchen. Nur etwa 46 % aller Beförderungsfälle entfallen hier auf den Schüler- und Berufsverkehr, während immerhin fast 62 Mill. Reisende (= reichlich 44 %) zu Normaltarifen befördert werden.

Eine wesentliche Erhöhung gerade der niedrigen Sozialtarife wurde aber bisher vom Bundestag nicht bewilligt. Zur Erzielung höherer Einnahmen scheint aber gerade die Anhebung dieser Tarife dringend erforderlich, es sei denn, der Staat würde den Bahnen den entstehenden Einnahmeausfall ersetzen, sofern ihn politische oder soziale Erwägungen zu einer Verneinung der notwendigen Erhöhungen veranlassen. Die Bahnen selbst sind durch diese Lasten in ihrer augenblicklichen Konkurrenzsituation geschwächt. (Auch das Gutachten der Brand-Kommission hat für die DB den Wegfall der überhöhten Ermäßigungen gefordert und die Schaffung eines einheitlichen Zeitkartennachlasses von 33¹/₃ % auf den Regeltarif vorgeschlagen.) Inwieweit sich derartige Vorschläge politisch verwirklichen lassen, bleibt abzuwarten.

Wie hoch die Ermäßigungen im Schienen-Personenverkehr bei den Sozialtarifen sind, läßt sich am besten aus den in Tabelle 2 nach der amtlichen Preistafel zusammengestellten Fahrpreisen für die 29 km lange Strecke Köln—Bonn der Köln-Bonner-Eisenbahnen-AG. erkennen. Aus der gleichen Aufstellung ist auch der Prozentsatz der bei der letzten Tarifierhöhung vom 1. 2. 1958 erfolgten Anhebung der einzelnen Tarifarten ersichtlich (Tab. 2 siehe folgende Seite).

Die auffallend starke Anhebung der Preise für Arbeitermonats- und -wochenkarten ist nicht generell in gleicher Höhe durchgeführt worden, sondern die Fahrpreise der niedrigen Entfernungsstufen sind unverhältnismäßig mehr erhöht worden.

Vergleicht man die in Tabelle 2 ermittelten Fahrkosten auf der Eisenbahn mit den Beträgen, die der Staat nach § 20 Abs. 2 Ziff. 2 der Lohnsteuereinführungsverordnung für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Werbungskosten absetzen läßt, so kann man unter der Annahme, daß diese vom Staat gebilligten Werbungskosten den tatsächlichen Fahrkosten entsprechen, für die gleiche Wegstrecke (Köln—Bonn) von diesmal nur 28 km Länge folgende Kosten des Kraftfahrzeuges aufstellen¹⁾:

Kosten bei Benutzung eines	Mopeds	DM 1,68
" "	" Motorrades	DM 3,08
" "	" Kleinstkraftwagens	DM 5,04
" "	" Kraftwagens mit mehr als 500 ccm Hubraum	DM 7,00

¹⁾ Entnommen dem Geschäftsbericht 1958 der Köln-Bonner-Eisenbahnen-AG.

Dieser Vergleich zeigt deutlich, welche großen Opfer die deutschen Eisenbahnen auch heute noch für den Berufsverkehr bringen müssen und welch bedeutsame Ersparnisse sie gegenüber der Benutzung eines Privatfahrzeuges bieten.

Der Schüler- und Berufsverkehr wirkt darüberhinaus noch deswegen so ungünstig auf die Ertragslage der Eisenbahnen ein, weil er ein ausgesprochener Stoßverkehr ist. Die Köln-Bonner-Eisenbahnen haben errechnet, daß sie zur Bewältigung des Normalverkehrs lediglich 23 Triebwagen benötigen, die dann zu 100 % genutzt werden können, daß sie aber gezwungen sind, in der Spitzenzeit noch zusätzlich 47 Triebwagen einzusetzen, wofür sich nur eine Ausnutzung von 28 % der möglichen Tagesleistung ergibt.

Die unbefriedigende Wirtschaftslage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen läßt sich am besten an einer vom VDNE vorgenommenen Untersuchung erkennen, die die Mitgliedsbetriebe (nur Eisenbahnen) in 7 Kategorien einteilt. Die Werte für 1937 und 1955 sind in Tabelle 3 in Prozentzahlen zusammengestellt; die Untersuchungen für 1958/59 sind noch nicht abgeschlossen und daher noch nicht greifbar. Aus der Gegenüberstellung der Werte von 1937 und 1955 erkennt man auch die Verschlechterung der Lage in der Nachkriegszeit; denn während 1937 in den wirtschaftlichsten Kategorien I–III 55,2 % der Bahnen enthalten sind, sind es 1955 nur noch 29,1 %. Es steht zu befürchten, daß ihr Anteil in der Untersuchung für 1958/59 noch weiter absinkt.

Tabelle 2:

Fahrpreise für eine Fahrt zwischen Köln und Bonn (2. Klasse Personenzug)
auf der Rheinuferstrecke der Köln-Bonner-Eisenbahnen-AG. (in DM)

Art des Tarifs	Fahrpreise vor 1. 2. 1958	Erm. %	Fahrpreise nach 1. 2. 1958	Erm. %	Anhebung der Tarife am 1. 2. 1958 in %
Normalpreis	2,00	—	2,20	—	10
Arbeiter- Wochenkarten	0,48	76	0,71	68	48
Arbeiter- Monatskarten	0,48	76	0,68	69	42
Schüler- Wochenkarten	0,34	83	0,37	83	9
Schüler- Monatskarten	0,28	86	0,31	86	11
Geschwister- Wochenkarten	0,17	92	0,19	91	12
Geschwister- Monatskarten	0,14	93	0,16	93	14

Bei Wochenkarten wurden einheitlich (d. h. ohne Rücksicht auf Geltungsdauer an Sonn- und Feiertagen) 12 Fahrten, bei Monatskarten 50 Fahrten zugrunde gelegt.

Tabelle 3:

Übersicht über die Wirtschaftslage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen
unter Einteilung in 7 Kategorien

	1937 (%)	1955 (%)
1. Bahnen, die neben den vollen Abschreibungen auch den landesüblichen Zins für Fremd- und Eigenkapital erwirtschaften	19,2	5,8
2. Bahnen, die neben den vollen Abschreibungen auch die Zinsen für das Fremdkapital, nicht aber für das Eigenkapital erbringen	22,6	13,4
3. Bahnen, die neben den Betriebsausgaben die vollen Abschreibungen, aber keine Zinsen erwirtschaften	13,4	9,9
4. Bahnen, die neben den Betriebsausgaben die Abschreibungen nur zu einem Teil erübrigen	23,9	30,8
5. Bahnen, die nur die vollen Betriebsausgaben, aber keine Abschreibungen und Verzinsung erwirtschaften	6,4	11,0
6. Bahnen, die nicht einmal ihre Betriebsausgaben einnehmen	12,8	25,0
7. Bahnen, die nicht einmal ihre Personalausgaben erwirtschaften	1,7	4,1

Quelle: Die betriebsfremden und gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen — Bericht eines Sachverständigenausschusses.

Trotz dieser ungünstigen Lage stehen den Bahnen im kommenden Jahr erhebliche Lohn- und Gehaltssteigerungen bevor. Mit Wirkung vom 1. 4. 1960 sind die Gehälter der Angestellten in Anlehnung an das Bundesbesoldungsgesetz neu festgesetzt worden. Ebenso sind die Löhne entsprechend erhöht worden. Die Steigerung der Gehälter ergibt eine ständige Mehrbelastung von rund 8 Mill. DM/Jahr, wozu noch eine einmalige Belastung durch die Überleitung in Höhe von etwa 2,5 Mill. DM kommt. Die Lohnerhöhungen bedeuten einen Mehraufwand von 6,2 Mill. DM/Jahr. Insgesamt ergibt sich also eine ständige Mehrbelastung von rund 14 Mill. DM pro Jahr. Der Personalstand belief sich zum 31. 12. 1959 auf 21 873 Bedienstete und ist in ständiger, leichter Abnahme begriffen. Die Aufwendungen pro Kopf der Bediensteten beliefen sich 1953 auf 5 500,— DM/Jahr und stiegen über 6 700,— DM im Jahre 1956 auf 7 900,— DM im Jahre 1959. Sie werden durch die oben erwähnten Lohnerhöhungen im Jahre 1960 noch weiter zunehmen.

IV.

Die mißliche Lage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ergibt sich einmal aus ihrer öffentlichen Verkehrsbedienungs- und den damit verbundenen Belastungen, zum anderen aber auch aus ihrer Stellung als „nichtbundeseigene“ Bahnen. Während der Bund in den vergangenen Jahren praktisch die erheblichen Betriebsdefizite der Deutschen

Bundesbahn abgedeckt hat, sind die nichtbundeseigenen Bahnen im wesentlichen auf sich allein angewiesen. Ihr verkehrswirtschaftlicher Wert kann etwa mit dem halben Nebenbahnnetz der DB (rund 11 000 km DB=Nebenbahnstrecken) verglichen werden. Wenn die Bundesbahn entsprechend den Berechnungen der Brand-Kommission einen jährlichen Zuschuß von ungefähr 142 Mill. DM für ihre Nebenbahnen aufbringen muß, so ersparen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen dem Bund, der ja das Defizit der Bundesbahn zu decken hat, ca. 70 Mill. DM/Jahr, die er bei Deckung des Verlustes der DB mehr aufwenden müßte, wenn auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Eigentum der Bundesbahn und damit des Bundes ständen.

Rationalisierung ist bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen immer intensiv betrieben worden. Da sie stets auf sich selbst angewiesen waren, haben sie sich schon früh privatwirtschaftliches Denken und Handeln angeeignet. Wenn trotzdem heute ein großer Teil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen notleidend ist, so deshalb, weil das heutige Tarifsystem es ihnen unmöglich macht, da Tarifierhöhungen vorzunehmen, wo es ihnen der Markt erlauben würde.

Buchbesprechungen

Die Sicherung des modernen Straßenverkehrs, Bd. V und VI der von der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit (Köln=Lindenthal, Universitätsstraße 22) herausgegebenen Schriftenreihe, 110 bzw. 287 S. DIN A 5 mit zahlr. Abb. und Tab., Köln 1958, DM 6,- bzw. DM 10,-.

Die Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit veranstaltet alljährlich mit Förderung des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der kommunalen Spitzenverbände in Köln, Essen und Hamm Studienkurse über die wesentlichen Fragen der Sicherung des modernen Straßenverkehrs. Diese Kurse sind in erster Linie bestimmt für Praktiker aus Gemeinde-, Kreis- und Polizeibehörden, die sich in ihrer täglichen Arbeit ständig mit den immer vielfältiger werdenden Problemen des Straßenverkehrs auseinandersetzen müssen. Die auf diesen Kursen von anerkannten Verkehrsfachleuten gehaltenen Referate werden in einer Schriftenreihe zusammengefaßt und veröffentlicht. Die hier vorliegenden Bände V und VI umfassen die in den Kursen des Jahres 1958 gehaltenen Vorträge.

In Band V sind auf ca. 100 Seiten 4 interessante Referate von Regierungsrat Dr. Adamek, Dipl.-Ing. Lüdke, Staatsanwalt Conrad und Polizeioberrat Baak enthalten. Schon die Auswahl der Redner aus den 4 Bereichen Verwaltung, Städt. Tiefbauamt, Staatsanwaltschaft und Polizei läßt die Breite der Betrachtungsweise, mit der das Thema Sicherung des Straßenverkehrs angefaßt wird, erkennen.

Adamek untersucht in seinen Ausführungen über „Die Neuorganisation des deutschen Straßenwesens“ die Vorschläge, die im Zeichen der dynamischen Entwicklung des Straßenverkehrs für eine Reform der deutschen Straßenverwaltung vorgebracht werden. Es taucht heute immer mehr die Frage auf, ob die im wesentlichen von früheren Zeiten übernommene Form der Straßenverwaltung den sich ständig mehrenden Aufgaben noch gewachsen ist.

Adamek stellt mit Recht fest, daß Reformvorschläge fast ausschließlich von der verkehrswirtschaftlichen Seite her zu verstehen sind, verwaltungsrechtlich lassen sich stichhaltige Begründungen hierfür kaum finden. Der Verkehr braucht gute Straßen, gute Straßen benötigen aber auch eine zweckvolle Verwaltung. Gerade aus ökonomischen Grün-

den ist es daher wichtig, eine durchgreifende Reform der deutschen Straßenverwaltung durchzuführen. Adamek selbst setzt sich für die Schaffung einer Anstalt öffentlichen Rechts ein, die das „Sondervermögen Straße“ zentral verwalten und bewirtschaften soll.

Lüdke beschreibt in seinem ausführlichen, mit zahlreichen Diagrammen, Tabellen und Literaturangaben versehenen Bericht die „Methoden und Bedeutung der Straßenverkehrs-unfallauswertung und Unfallursachenforschung“. Die ingenieurmäßige Unfallauswertung ist noch sehr jung, bietet aber gerade für die bauliche Sicherung des Straßenverkehrs günstige Ansatzpunkte. Sie sollte deshalb intensiv gefördert und betrieben werden.

Mit „Aufgaben der Verkehrs- und Straßenbauverwaltungen aus der Sicht der Rechtsprechung und der Polizei“ befassen sich die nächsten beiden Abhandlungen. Conrad berichtet vom Standpunkt der Justiz über gute Erfahrungen, die in Köln mit periodischen Aussprachen zwischen Verkehrsrichtern, Verkehrsstaatsanwälten und leitenden Beamten von Polizei und Verkehrsverwaltungen gemacht worden sind. Weiterhin geht er auf die gemeinsame Arbeit zur Lösung der Probleme zwischen Rechtsprechung einerseits und Verkehrsverwaltung andererseits ein. Seine Ausführungen werden durch die Worte von Baak, der die Wünsche und Vorschläge der Polizei für eine ersprießliche Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsämtern und Straßenbaubehörden erläutert, ergänzt.

In Band VI wird die Vortragsreihe mit insgesamt 11 Referaten fortgesetzt. Die große Zahl gestattet hier leider nur eine summarische Betrachtung. Verkehrsrechtliche Fragen werden behandelt von Regierungsdirektor Sebbel („Möglichkeiten einer wirksameren Ahndung von Verkehrsdelikten“) und Oberregierungsrat Lütkes („Die Regelung der Vorfahrt“). Die Verkehrsdisziplin ist weitgehend von der Wirksamkeit der Ahndung von Verstößen gegen die Verkehrsgesetze abhängig. Die Bestrafung bloßer Verkehrsübertretungen, die nur reine Ordnungswidrigkeiten sind, ist heute unbefriedigend geregelt. Diese Fälle werden jetzt wie kriminelle Vergehen vor dem Strafrichter verhandelt. Sebbel plädiert nicht für eine mildere Bestrafung — er befürwortet strenge Ordnungsstrafen —

doch will er ihnen den Makel der kriminellen Strafe, die für Verkehrsverbrechen angebracht ist, nehmen.

Über „Probleme des Straßenverkehrs für die Kommunalverwaltungen“ berichtet Beigeordneter Dr. Krebsbach, während Beigeordneter Arns sich der „Sicherung des Zweirad- und Fußgängerverkehrs“ annimmt. Polizeirat Schorn fordert die „Intensivierung der Verkehrsüberwachung durch Motorisierung und Technisierung der Polizei“, und mit reichem statistischen Zahlenmaterial referiert Oberregierungsrat Dr. Rogmann über „Die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzung im Straßenverkehr“. Mit Dipl.-Ing. Krag kommt ein Fachmann des öffentlichen Nahverkehrs zu Wort, der in seinen Ausführungen über die „Straßenflächenbeanspruchung und Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel“ den Wert der öffentlichen Nahverkehrsmittel für die Sicherung des innerstädtischen Verkehrs herausstellt.

„Probleme des Krankentransportwesens“ werden von 3 Referenten erörtert. Dr. Friedhoff untersucht sie von der Warte des Arztes, während Branddirektor Dr. Gelbert die organisatorischen und technischen Fragen erläutert. Von besonderem Interesse dürften jedoch die Ausführungen von Dr. Gábor, Budapest, sein, der eingehend über die Entwicklung und fortgeschrittene staatliche Organisation des Ungarischen Landesrettungsdienstes (ULRD) berichtet.

Den Abschluß dieses sehr interessanten Bandes bilden 2 Referate, die von verschiedenen Ausgangspunkten unabhängig voneinander zu den gleichen Forderungen hinsichtlich der Voraussetzungen für eine sinnvolle Ordnung des Verkehrsgeschehens und damit für eine größere Verkehrssicherheit kommen. Prof. Dr. Undeutsch vom Psychologischen Institut der Universität Köln, der zum ersten Male als Referent für die Studienkurse gewonnen werden konnte, untersucht rein theoretisch vom psychologisch-wissenschaftlichen Standpunkt, wie eine „Psychologisch richtige Verkehrsordnung“ beschaffen sein muß, während Dr. Leutzbach vom HUK-Verband aus der Sicht des Praktikers „Verkehrstechnische Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit“ anregt, die in ihrer Ausgestaltung den