

mögen nur für eine kurze Zeitspanne die von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrsmengen, deren Intensität mit der Jahreszeit stark schwankt, ohne Beengtheit zu fassen. Nur selten findet sich ein so weitschauend geplantes Abfertigungsgebäude wie die Anlage in Hamburg-Fuhlsbüttel, die fast 30 Jahre hindurch dem inzwischen vervielfachten Aufkommen durch geschickten Umbau bis in unsere Tage hinein gerecht werden konnte. Darum gehört die Möglichkeit von Erweiterungen der Gebäude zu den wichtigsten Planungsgesichtspunkten. Die Ergebnisse der ADV=Untersuchung liefern dem Planer — und darin sieht der Referent ihren größten Vorzug — die Möglichkeit, seine Lösungen so zu gestalten, daß sich die stets zu kleine Gebäudeanlage den Erfordernissen des schnell zunehmenden Verkehrsaufkommens schrittweise anpassen läßt.

An der Schwelle einer drastischen Aufkommenssteigerung im Personenverkehr — die tariflichen Voraussetzungen lassen zwar immer noch auf sich warten — kommt die wertvolle Untersuchung, zu der man die ADV nur beglückwünschen kann, gerade rechtzeitig, um den Planern neuer und zu erweiternder Abfertigungsanlagen für den Personenluftverkehr ein unentbehrlicher Ratgeber zu werden.

Dipl.-Ing. Porger

#### Menges, G., Wachstum und Konjunktur des deutschen Fremdenverkehrs 1913–1956.

Bd. 6 der Beiträge zur Fremdenverkehrsforschung, Schriftenreihe des Instituts für Fremdenverkehrswissenschaft an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt a. M., Kommissionsverlag Waldemar Kramer, Frankfurt a. M. 1959, 220 S.

Wenn auch das Statistische Bundesamt bereits Untersuchungen über die Entwicklung des Fremdenverkehrs durchgeführt hat, so ist doch diese Arbeit von Prof. Menges die erste, die versucht, die Entwicklung des Fremdenverkehrs über einen längeren Zeitraum hin zu verfolgen und zu analysieren. Der Verf. beschreibt dazu nicht nur die Fremdenver-

kehrsentwicklung während der letzten 4 Jahrzehnte, sondern er ist bestrebt, den Konjunkturablauf des Fremdenverkehrs in Beziehung zu setzen mit anderen wirtschaftlichen Daten. Er versucht damit, „eine Analyse der langfristigen Korrelation zwischen Fremdenverkehr und anderen gesamtwirtschaftlichen Größen“ zu geben.

Verf. führt zunächst aus den vorliegenden Fremdenverkehrszahlen eine Trendberechnung durch. Zur analytischen Auswertung der Zeitreihen wie zur Isolierung des Typus bedient er sich der Methode der kleinsten Quadrate, die er für diese Untersuchung für zweckmäßig hält. Anschließend führt er „für die Verbundenheit zwischen Fremdenverkehr und anderen ökonomischen Erscheinungen“ Regressions- und Korrelationsrechnungen durch. Seine Gegenüberstellungen fußen auf dem Vergleich der Perioden 1924–1929 und 1949 bis 1956. Diese beiden Zeiträume erwiesen sich bei näherer Untersuchung als in vielerlei Hinsicht gut vergleichbare Konjunkturperioden.

Verf. beschreibt sehr ausführlich die Durchführung seiner Berechnungen und stellt am Schluß in 18 Punkten die wichtigsten Trend-, Regressions- und Korrelationsergebnisse zusammen. Er stellt besonders fest, daß die Fremdenverkehrskonjunktur streng der gesamtwirtschaftlichen Konjunktur folgt, daß der Fremdenverkehr mehr und mehr vom Haushaltseinkommen (besonders der Arbeitnehmer) abhängig wird und daß das Zurückbleiben des Fremdenverkehrs der Nachkriegszeit im Vergleich zur Einkommenshöhe und der Zahl der Bevölkerung auf gewisse Besonderheiten unserer heutigen Sozialstruktur (Überalterung etc.) zurückzuführen ist.

Durch „Methodische Vorbemerkungen“ und gute Erklärung der theoretischen Grundlagen und Probleme ist dieses Buch auch für den volkswirtschaftlich nicht vorgebildeten Praktiker geeignet und wertvoll. Es ist jedem, der an einer sachlichen und wohlfundierten Klärung der Probleme des Fremdenverkehrs interessiert ist, sehr zu empfehlen.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

## Verkehrspolitik und wirtschaftliche Dynamik\*)

VON DR.-ING., DR.-ING. E. H., DR. RER. NAT. H. C. HANS-CHRISTOPH SEEBOHM

BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BONN

Die Statik ist im ökonomischen Bereich eine Fiktion. Die Volkswirtschaft ist durchaus dynamischer Natur. Sie bietet dem Beschauer heute mehr denn je ein mannigfaltiges und verwickeltes Bewegungsbild. In unendlicher Flucht lösen die Vorgänge einander ab. In tausendfach verschiedener Art greifen die ökonomischen Handlungen ineinander; alle Entwicklungsprozesse und Erscheinungsformen sind interdependent. In Produktion, Handel und Verbrauch gibt es beispielsweise keinen Aufstieg und keine Krise, die nicht unmittelbar oder wenigstens mittelbar den Verkehr und seine Zweige berühren. Andererseits wirkt jede wesentliche, nicht nur vorübergehende Änderung im Verkehrsablauf, in der Verkehrsbedienung und den Verkehrsentgelten in die Breite und mitunter auch in die Tiefe, trifft also die Interessen zahlreicher Betriebe und Berufsschichten.

Erneut hat sich in den letzten Jahren die Wahrheit des Wortes bestätigt, das Pirath einst niedergeschrieben hat: Das Gesetz der Verkehrswirtschaft ist, „niemals zu sein, sondern immer zu werden“<sup>1)</sup>. Dieses ständige Werden wächst sowohl aus der Dynamik der Wirtschaft als auch aus dem Fortschritt der Technik, dem kein Zweig der Volkswirtschaft stärker unterworfen ist als der Verkehr.

So greift das hier zu behandelnde Thema mitten hinein in das bunte wechselvolle Wirtschaftsgeschehen und die mit ihm unlöslich verknüpften Verkehrsvorgänge. Man kann es jedoch im Rahmen dieser Darlegungen kaum annähernd ausschöpfen. Aus der Sicht der verkehrspolitischen Arbeit sei deshalb nur auf einige Erwägungen und Absichten in aphoristischer Form hingewiesen.

### I.

Die *Dynamik der Wirtschaft* zeigt sich überwiegend in den saisonalen und konjunkturellen Bewegungen, in den letzten Jahren aber vor allem in der Wandlung der Strukturelemente. Diese drei Vorgänge erfassen auch den Verkehr. Einzelne Verkehrszweige reagieren wie ein Seismograph sogar auf geringfügige Veränderungen in Produktion, Handel oder Verbrauch.

(1) Die *Saisoneinflüsse* auf das Verkehrsgeschehen sind zu bekannt, als daß man sie hier ausführlich erörtern müßte. Besonders beim Reiseverkehr und beim Massenguttransport hat sich ein bestimmter jahreszeitlicher Rhythmus ausgeprägt, wenn man beispielsweise den Strom der Ferienfahrer oder den erhöhten Laderaumbedarf in den Herbstmonaten ins Auge faßt. Weil die Verkehrsunternehmen nicht auf Lager arbeiten können, müssen sie aus volkswirtschaftlichen Gründen für die Zeiten der Verkehrsspitzen Transportkapazitäten bereithalten. In ruhigen Monaten hingegen ist oft ein Überangebot an Laderaum vorhanden, das auf den Markt drückt und für die Ver-

\*) Vortrag auf der Veranstaltung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln e. V. am 3. März 1960.

<sup>1)</sup> Carl Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin-Göttingen-Heidelberg, 2. Aufl. 1949, S. 4.

kehrsunternehmen um so spürbarer wird, je freier der Preiswettbewerb ist. Die mangelnde Anpassungsfähigkeit der Verkehrsträger an eine wechselnde Nachfrage wird hier offenbar. Überbeschäftigung und Unterbeschäftigung sind im Verkehr häufiger als auf den meisten Warenmärkten, häufiger sogar als in vielen anderen Dienstleistungsgewerben.

Langfristiger und zumeist stärker als der jahreszeitliche Rhythmus wirken in dieser Beziehung die *Konjunkturschwankungen* auf den Verkehr. Die Rezession in der Eisen- und Stahlindustrie und im Kohlenbergbau vom Jahre 1958 hatte sich vor allem auf die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt ausgewirkt; beide hatten einen nicht unerheblichen Rückgang ihres Transportvolumens und ihrer Verkehrsleistungen zu verzeichnen. Beim Güterkraftverkehr auf der Straße hingegen, der weniger an der Abfuhr von Massengütern beteiligt ist, war noch eine, wenn auch geringe, Verkehrszunahme festzustellen. Ähnlich wie bei der Deutschen Bundesbahn verlief die Entwicklung damals auch beispielsweise bei den Eisenbahnen Belgiens und Großbritanniens. Anscheinend vermochten auch sie die Rezession bei den Schwergütern nicht durch vermehrte Transporte anderer Güter auszugleichen; das scheint gerade bei den englischen Eisenbahnen bemerkenswert zu sein, die über volle Tariffreiheit verfügen, also im Preiswettbewerb nicht gebunden sind.

Aus dem hohen Beschäftigungsstand in diesem Jahre ergibt sich eine andere Verkehrskonstellation. Der Laderaumbedarf wird vor allem im Herbst, wenn die konjunkturelle Anspannung mit der saisonalen Verkehrsspitze zusammentrifft, sehr beträchtlich sein. Eine vorübergehende Knappheit an Laderaum ist dann nicht ausgeschlossen. In solchen Zeiten pflegen sich Klagen über die Unterkapazität der Verkehrsträger einzustellen, während sich die Öffentlichkeit in wirtschaftsschwächeren Zeiten mit dem Problem der Überkapazität im Verkehrswesen beschäftigt. Anscheinend gibt es auch einen Konjunkturhythmus in der Beurteilung der Kapazitäten im Verkehrsbereich. Keine Verkehrsverwaltung und keine Verkehrspolitik sind jedoch in der Lage, diesen Wechsel in der Laderaumnachfrage und im Laderaumangebot zu beseitigen, solange bestimmte wirtschaftliche Vorgänge an den Lauf der Jahreszeiten gebunden sind und die konjunkturellen Täler und Berge nicht ganz eingeebnet werden können.

(2) Von größtem Gewicht für die gegenwärtige und künftige Verkehrsentwicklung sind jedoch vor allem die *Strukturwandlungen*, diese gleichsam organischen, konstitutionellen Umbildungen der Wirtschaft. Sie sind heute in weiten Teilen Europas und vor allem in der Bundesrepublik stärker und tiefgreifender als in früheren Jahrzehnten. In welchem Maße sich die Wirtschaftsstruktur Westdeutschlands seit 1945 geändert hat, braucht hier nicht im einzelnen dargelegt zu werden. Die strukturelle Problematik dieses engen, willkürlich aus dem großen deutschen Siedlungsgebiet herausgetrennten Raumes ist allgemein bekannt. Er ist infolge des Zustroms an Heimatvertriebenen und Flüchtlingen überaus dicht bevölkert. Seine Verkehrsintensität ist daher außerordentlich groß. Die Verkehrseinrichtungen und Verkehrswege im Bundesgebiet sind jedoch einst vor dem Kriege für eine wesentlich geringere Bevölkerungszahl und für einen weit schwächeren Verkehr gebaut worden. Diese Infrastruktur reicht also heute nicht mehr aus. Verkehrswege müssen für die Zukunft geplant und gebaut werden! Daher bereitet uns das Problem der Verkehrsinvestitionen seit mehr als einem Jahrzehnt erhebliche Sorgen. Vor allem auf den deutschen Straßen hat die Verkehrsdichte sehr

schnell zugenommen. Das beleuchten die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen. 1952/53 wurden auf den Bundesautobahnen durchschnittlich 4578 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden gezählt, auf den Bundesstraßen 1640. Im Jahre 1958 fuhren auf den Bundesautobahnen im Durchschnitt bereits täglich 9291 Kraftfahrzeuge und auf den Bundesstraßen 3047. Die Verkehrszahlen waren also in wenigen Jahren um 103 v.H. bzw. um 86 v.H. gestiegen. Die bemerkenswerte Dichte des Kraftverkehrs in der Bundesrepublik wird auch noch durch folgende Zahlen bestätigt: Im Jahre 1957 betrug der Kraftstoffverbrauch insgesamt je km befestigter Straße in der Bundesrepublik 17 t, in Belgien hingegen 12 t, in Frankreich 8 t, in Italien 16 t, in Luxemburg und in der Schweiz je 14 t. Die Verbrauchszahlen lagen also im Bundesgebiet am höchsten. Die Verdichtung des Straßenverkehrs hat hier – bei aller positiven Beurteilung der wachsenden Motorisierung – doch ein zum Teil besorgniserregendes Ausmaß angenommen und wird aller Voraussicht nach in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Insbesondere an den Flächenverkehr werden ständig höhere Ansprüche gestellt.

Die Motorisierung des Straßenverkehrs hat neue Voraussetzungen für die Standorte der Produktion, für den Bau neuer Wohnsiedlungen und für die Entwicklung des Handels geschaffen. Einst haben vor allem die Eisenbahnen und die Wasserstraßen das volkswirtschaftliche Standortbild geprägt, heute setzt sich neben ihnen in erheblichem Maße der Einfluß des Kraftwagens durch. Immer wieder erweist sich der Verkehr als „Marktbildner“. Damit hat sich auch die Wettbewerbslage zwischen den binnländischen Verkehrsträgern erheblich geändert, die Konkurrenz hat sich verschärft. Daß viele Firmen für zahlreiche Transporte bevorzugt den Lastkraftwagen einsetzen, liegt oft nicht allein an dem Haus-Haus-Verkehr dieses Transportmittels, sondern auch an seiner relativ elastischen Anpassung an die Sonderwünsche der Verloader und Empfänger und an dem immer stärkeren Einfluß des Faktors Zeit im Verkehr, der bei der Wahl des Transportmittels durch den Verkehrsnutzer oft eine größere Rolle spielt als die reinen Frachtkosten. Die marktregelnde Funktion des Preises ist in der Verkehrswirtschaft infolge der schwer in Preisen quantifizierbaren Unterschiede der zwar nominell gleichartigen, tatsächlich aber nicht gleichwertigen Dienstleistungen der Verkehrsträger meist begrenzter als etwa in der Produktion und im Handel<sup>2)</sup>.

Bei dem wirtschaftlichen Einsatz eines Verkehrsmittels pflegt mehr und mehr die spezifische Gestaltung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen entscheidend zu sein. Denn der Trend zur Individualisierung und Spezialisierung setzt sich auf den Verkehrsmärkten durch. Dem müssen sich die Verkehrsunternehmen oft auch gegen ihren Willen und unter entsprechenden Investitionen anpassen, und zwar in ihrer Betriebsführung und in ihrer technischen Ausrüstung. Der wachsende Bedarf an Spezialwagen bei der Eisenbahn und im Kraftverkehr, die Motorisierung der Binnenschifffahrt, die Entwicklung der Schubschifffahrt, die Zunahme des Behälterverkehrs und nicht zuletzt die Umstellung im Luftverkehr vom Kolben- zum Düsenmotor sind neben dem schnell wachsenden Straßenverkehr unverkennbare Symptome für diese Grundlinie der Entwicklung. Bemerkenswert ist beispielsweise, daß die Deutsche Bundesbahn selbst während des Verkehrsrückganges im Jahre 1958 den Bedarf an Spezialwagen nicht voll befriedigen konnte, während sie offene und gedeckte Wagen der Regelbauart in erheb-

<sup>2)</sup> Vgl. *Seidenfus, H. St.*, u. a., Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr – dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes – Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, hg. von *Berkenkopf, P.*, Nr. 16, Köln 1959.

licher Zahl zeitweise abstellen mußte. Heute verfügt die Deutsche Bundesbahn bereits über 25 000 reine Spezialgüterwagen, das sind rund 9,5 v.H. ihres gesamten Güterwagenbestandes. Dazu kommen noch rund 15 000 Güterwagen mit Spezialeinrichtungen, so daß sich der Anteil an Wagen außerhalb der Regelbauweise auf insgesamt 15,3 v.H. erhöht; aber auch dieser Bestand reicht nicht aus, um die Anforderungen zu decken.

Von strukturellem Gewicht ist ferner die Tatsache, daß sich die Verkehrsströme im Bundesgebiet zum Teil von der West-Ost-Richtung in die Nord-Süd-Richtung verlagert haben. Viele für die Eisenbahnen einträglichen Transporte über weite Strecken sind weggefallen. Außerdem sind die Besiedlungsdichte und die Wirtschaftsstruktur in den einzelnen Landesteilen sehr unterschiedlich. Dadurch ergeben sich Inkongruenzen im Verkehrsablauf und in der Verkehrsbedienung. Die Unpaarigkeit der Verkehrsströme, die es in Deutschland von jeher z. B. im Erztransport von Emden nach dem Ruhrgebiet oder in der Kohlenfahrt auf der Rheinstraße gegeben hat, ist auch im Verkehr mit den Zonenrandgebieten zu beobachten.

Strukturellen Charakters scheinen ferner einige Änderungen in den Ladedispositionen zu sein, die in vielen Teilen der Wirtschaft zu beobachten sind. Unverkennbar ist vielerorts das Bestreben, in möglichst geringem Umfang Betriebsvermögen in Warenlagern festzulegen. Daraus ergeben sich in Produktion und Handel kürzere Dispositionszeiten und demgemäß bei der Verkehrswirtschaft kurzfristige Transportanforderungen, denen nur diejenigen Verkehrsunternehmen entsprechen können, die in der Lage sind, verhältnismäßig schnell zu reagieren. Von großer Tragweite ist auch der Übergang zur 5-Tage-Woche, die sich mehr und mehr durchsetzt. Das Statistische Bundesamt hat innerhalb des Mikrozensus Erhebungen über die Ausbreitung der 5-Tage-Woche in der Bundesrepublik durchgeführt. Mit den Ergebnissen ist nach Abschluß der zur Zeit laufenden maschinellen Bearbeitung des Urmaterials in Kürze zu rechnen. Offensichtlich drängen sich die Ver- und Entladevorgänge mehr und mehr auf 5 Tage zusammen. Die gleichen Gütermengen müssen aber transportiert werden. Die stationären Anlagen an Bahnhöfen und Häfen können infolge der 5-Tage-Woche nicht zu einem Teil stillgelegt, sondern müssen eher noch erweitert werden. Dadurch steigen die fixen Kosten und beschatten das Betriebsergebnis.

Weitere Änderungen in der Wirtschafts- und Verkehrsstruktur sind auf lange Sicht im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu erwarten. Vielleicht führt diese ökonomische Integration insgesamt zu einer steigenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Ferner werden sich in den sechs Ländern Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Italien voraussichtlich Umschichtungen bei den Produktionsstandorten und den Absatzmärkten ergeben; Transportverlagerungen werden die Folge sein. Sehr aufmerksam muß beobachtet werden, wie sich diese Entwicklung auf die deutschen Randzonen auswirkt. Dabei ist vor allem an die deutschen Seehäfen zu denken, die ohnehin bei ihrer geographisch wenig günstigen Lage an der flachen Südküste der Nordsee und bei dem Trend zu wachsenden Schiffsgrößen einem erhöhten Konkurrenzdruck ausgesetzt sind. Schließlich wird die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft in Zukunft auch von erheblichem Einfluß für die Verkehrspolitik in den sechs Mitgliedstaaten sein. Niemand kann heute sagen, welche Prinzipien sich schließlich bei der allgemeinen europäischen Verkehrspolitik durchsetzen werden.

(3) Auf einen sehr bedeutsamen Strukturwandel sei hier noch besonders eingegangen, nämlich auf die tiefgreifenden Veränderungen in der *Energiewirtschaft*. Hier hat sich im gesamten europäischen Raum eine Entwicklung angebahnt, die sich auf die Verkehrsträger und die Verkehrsinvestitionen erheblich auswirkt und weiter auswirken wird. Sie ist von der List Gesellschaft, deren Forschungsabteilung Professor Dr. *Salin* in Basel leitet, auf meine Anregung hin wissenschaftlich untersucht worden. Die sehr instructive Studie, die die Verhältnisse in den zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gehörenden Ländern sowie in der Schweiz und in Österreich analysiert, ist kürzlich unter dem Titel „Energie und Verkehr“ erschienen<sup>3)</sup>. Sie wird in Kürze auch in französischer Übersetzung vorliegen. Man kann ihr Studium sehr empfehlen, da sie nicht nur eine ausgezeichnet fundierte Bilanz bietet, sondern auch überaus wichtige zukunftsweisende Entwicklungslinien aufzeigt.

Wir erleben auf dem Energiesektor in den letzten Jahren einen ökonomischen Prozeß von beinahe revolutionärem Tempo. Aus der Fülle des uns vorliegenden Materials, das die Studie von *Seidenfus* beinhaltet, seien nur einige wenige Fakten genannt. Der Transport von Kohle, dieses wichtigsten Beförderungsgutes für die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt, wird in seinem Umfang von einer Reihe von Faktoren in wachsendem Maße negativ beeinflusst. Hingewiesen sei insbesondere auf den Ersatz von Kohle durch Heizöl, die zunehmende Verwertung von Kohle in Elektrizitätswerken nahe den Stein- und Braunkohlengewinnungsstätten, die Gasverbundwirtschaft und die Ausnutzung der Erdgasvorkommen, die Abnahme des spezifischen Energieverbrauchs in der Industrie und die zunehmende Verdieselung und Elektrifizierung. Nur etwa die Hälfte der gesamten Kohlenförderung wird heute noch transportiert; im übrigen wird sie am Ort der Förderung oder in nächster Nähe transformiert. Als neuer Wettbewerber, namentlich für die Binnenschifffahrt und die Eisenbahn, treten die Rohrleitungen auf. Den traditionellen Verkehrsträgern gehen dadurch nicht allein Mineralöltransporte, sondern auch korrespondierende Kohletransporte verloren, denn mit zunehmendem Ersatz des Energieträgers Kohle durch den Energieträger Mineralöl werden auch die Kohletransporte relativ weiter abnehmen. Der Konkurrenz des Heizöls ist gerade die transportierte Kohle, dagegen kaum die transformierte Kohle ausgesetzt. Nach Feststellungen des *Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung* in München ist der Anteil der Steinkohle am gesamten Primärenergieverbrauch bereits seit 1952 ständig zurückgegangen, während der Energieträger Mineralöl seinen Anteil am gesamten Primärenergieverbrauch seit 1950 verdreifacht hat. Geht die Entwicklung so weiter wie in den letzten Jahren, dann muß man damit rechnen, daß das Bundesgebiet von zahlreichen über das ganze Land verstreuten Raffinerien versorgt wird, die ihren Rohstoff über Rohöl-Rohrleitungen aus den Hafenstädten beziehen. In einem Umkreis von etwa 100 km um die Raffinerien werden dann wohl — sofern nicht noch Fertigwarenleitungen gebaut werden — die Fertigprodukte vorzugsweise unter Einsatz von werkeigenen Tankkraftwagen abgefahren. Der Strukturwandel scheint sich also besonders stimulierend auf den Straßenverkehr auszuwirken. Die beiden anderen großen Verkehrsträger werden hingegen nicht nur Transportmengen, sondern, wegen der kürzeren Transportentfernungen, vor allem auch Kilometerleistungen verlieren.

Die Entwicklung, die bereits seit Jahrzehnten in den Vereinigten Staaten von Amerika

<sup>3)</sup> *Seidenfus, H. St.*, Energie und Verkehr; mit einem Vorwort von *Edgar Salin*, Veröffentlichungen der List Gesellschaft E. V., Band 28, Basel-Tübingen 1960.

und in Kanada zu beobachten ist und sich im europäischen Raum zuerst mit dem Bau der Rohrleitung von Le Havre nach Paris fortgesetzt hat, greift also jetzt auf Deutschland über. Rohrleitungen sind ein neuer Transportweg und eine neue Transportart. Ihre wirtschaftliche Zweckmäßigkeit ist unbestritten. Da sie aber die Interessen der alten Verkehrsträger, namentlich der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn, erheblich berühren, habe ich den *Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium* vor einiger Zeit gebeten, sich gutachtlich zur Beförderung von flüssigen Brennstoffen durch Rohrleitungen in allgemeiner volkswirtschaftlicher Sicht und in Auswirkung auf die drei Inlandsverkehrsträger zu äußern<sup>4)</sup>.

Das Gutachten liegt jetzt vor, durchleuchtet den gesamten Komplex des Mineralöltransports und gelangt zu bemerkenswerten verkehrspolitischen Vorschlägen. Die Bundesressorts und die obersten Verkehrsbehörden der Länder beschäftigen sich eingehend mit den Erkenntnissen und Anregungen dieser wissenschaftlichen Arbeit.

## II.

Aus allen diesen in ihrer Vielfalt hier nur kurz skizzierten Erscheinungen der Wirtschaftsdynamik und des technischen Fortschritts hat die Verkehrspolitik der Bundesregierung ihre Folgerungen zu ziehen und auch bereits gezogen. Das Bundesverkehrsministerium hat bei den verkehrspolitischen Vorschlägen vom Herbst 1958, die sich sowohl auf die Investitionen als auch auf die Verkehrsordnung im Binnenreich beziehen, die Änderung der für das Verkehrswesen relevanten ökonomischen Fakten berücksichtigt<sup>5)</sup>. Manche andere der Öffentlichkeit unterbreiteten Vorschläge sehen die Dinge hingegen zu statisch aus dem Zeitpunkt der Betrachtung oder gar nur unter dem Gesichtswinkel der technisch überholten Vergangenheit; mit solchen Darlegungen aber wird die Zukunft nicht gewonnen.

(1) Da die Ansprüche an die Verkehrsträger quantitativ und qualitativ weiter wachsen, werden umfangreiche *Verkehrsinvestitionen* in den nächsten Jahren notwendig sein. Vor dieser Aufgabe steht nicht allein die Bundesrepublik, sondern stehen auch die meisten anderen Staaten Europas. Aus diesem Grund hat sich die Europäische Konferenz der Verkehrsminister wiederholt damit beschäftigt und insbesondere die Fragen der Koordinierung und Finanzierung der Verkehrsinvestitionen geprüft.

Die Verkehrsanlagen sind heute äußerst kostspielig und müssen sehr langfristig geplant werden. Den Verkehrspolitiker und Verkehrspraktiker kann daher das früher übliche Disponieren nach reinen Annahmen und Vermutungen heute nicht mehr befriedigen. Eine wissenschaftlich exakte Analyse der wirtschaftlichen Wachstumstendenzen und ihrer voraussichtlichen Einwirkung auf das Transportvolumen und die Verkehrsleistungen ist notwendig, also eine Diagnose *und* eine Prognose. Zu dieser Frage hat das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in München im Auftrage des Verkehrsministeriums nach gründlichen Vorstudien im vorigen Jahre eine sehr umfassende Arbeit vorgelegt. Diese ist auch von der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn bei ihren Erwägungen und Vorschlägen berücksichtigt worden. Sie wird ebenfalls von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister bei ihren Arbeiten besonders

<sup>4)</sup> Gutachten über Mineralölföhrleitungen, Heft 8 der Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Bad Godesberg 1960.

<sup>5)</sup> Vgl. Aufsatz „Ziele der Verkehrspolitik“ im Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung vom 30. Juli 1959.

beachtet. — Die Analyse der ökonomischen Entwicklungstendenzen war von jeher eine Domäne der Wissenschaft. Eine Prognose hingegen begegnet manchen Vorbehalten. Sie kann jedoch schwerlich entbehrt werden. Auch sie ist eine Angelegenheit des wägen Verstandes. Jeder Unternehmer prüft seine Marktchancen und schätzt seine Erfolgsaussichten. Schon im Begriff der Wirtschaft ist das Moment der Vorschau, des Disponierens auf längere Sicht enthalten. Die volkswirtschaftliche Prognose ähnelt insoweit der unternehmerischen Kalkulation, nur daß sie mit der Universalität und Exaktheit der wissenschaftlichen Begriffe und der wissenschaftlichen Methoden arbeitet. Allerdings ist sie stets mit der gebotenen Vorsicht zu benutzen. Die Diagnosen und die darauf aufbauenden Prognosen sollten auch in gewissen Zeitabständen kontrolliert werden, denn sie beruhen jeweils auf zeitgebundenen Voraussetzungen und geben immer nur ein ungefähres Bild der tatsächlichen Entwicklung. Bemerkenswert ist nun, daß das Ifo-Institut bis 1956 im Bundesgebiet eine Erhöhung der Transportmenge und der Transportleistung bei den Eisenbahnen, bei der Binnenschifffahrt und dem Straßengüterfernverkehr annimmt, wobei die durch Rohölföhrleitungen transportierte Brennstoffmenge nicht eingerechnet ist.

Unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung und Beachtung aller jeweils vorliegenden Statistiken und Schätzungen hat das Bundesverkehrsministerium zwei sich auf mehrere Jahre erstreckende Investitionspläne ausgearbeitet, die hier in ihrem wesentlichen Inhalt kurz skizziert seien:

- a) Der *Ausbauplan für die Bundesfernstraßen* datiert aus dem Jahre 1957. Er ist gesetzlich festgelegt worden und sieht vor allem den vollständigen Um- und Ausbau von rund der Hälfte des Bundesfernstraßennetzes vor. Außerdem sollen über 1000 km Bundesstraßen neu gebaut werden. Dazu kommt der Neubau von rund 2000 km Bundesautobahnen. Der Ausbauplan soll in drei aufeinanderfolgenden Vierjahresplänen, also in 12 Jahren, verwirklicht werden. Der erste Vierjahresplan, der dem Deutschen Bundestag in einem Band unter dem Titel „Vierjahresplan für die Rechnungsjahre 1959 bis 1962“ vorliegt, erfordert insgesamt einen Betrag von 8 Mrd. DM. Für die Bundesstraßen sind davon 3,78 Mrd. DM vorgesehen; für die Autobahnen 3,34 Mrd. DM. Ferner sind 375 Mill. DM für die Zuschüsse an fremde Baulastträger vor allem für die Gemeinden ausgeworfen worden. Schließlich ist in diesem ersten Vierjahresplan — von einem kleinen Betrag von rund 90 Mill. DM für die Verzinsung etwaiger neuer Kredite abgesehen — noch ein Betrag von 400 Mill. DM für die Aufstufung von Landstraßen I. Ordnung zu Bundesstraßen eingesetzt worden. Hier wird erstmalig ein Gedanke aufgegriffen, der vom Verf. schon seit 1953 mit den Fachkreisen erörtert und als „Flurbereinigung der Straßen“ gekennzeichnet worden ist. Es ist vorgesehen, zunächst etwa 4500 km Landstraßen I. Ordnung, die große Verkehrsdichte aufweisen und überregionale Bedeutung haben, zu Bundesstraßen aufzustufen; dafür sollen die besonders ausbaubedürftigen, nicht etwa die bereits ausgebauten Landstraßen I. Ordnung zu Landstraßen I. Ordnung, wiederum in entsprechendem Umfang wichtige Gemeindestraßen zu Landstraßen II. Ordnung aufgestuft werden. Damit wird eine wesentliche Verminderung der Straßenbaulast auf dem flachen Lande herbeigeführt und gleichfalls dazu beigetragen, die Lage in den mittelgroßen Gemeinden zu erleichtern. So ist es möglich, die Baulasten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zweckmäßiger zu verteilen, ohne die Zuständigkeiten nach dem Grundgesetz zu ändern. Wegen der schnellen

Zunahme des Flächenverkehrs und der Verkehrsballung in den Gemeinden halte ich dieses Vorgehen für unumgänglich.

Insgesamt sollen im ersten Vierjahresplan, also in den Jahren 1959 bis 1962, 678 km Bundesautobahnen fertiggestellt werden. Von den freien Strecken der Bundesstraßen werden im gleichen Zeitraum 2010 km in größerem Umfang um- und ausgebaut. Die Baulänge der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit weniger als 9000 Einwohnern wird sich auf 100 km belaufen und die der neu zu bauenden Ortsumgehungen auf 607 km. Schließlich sollen 188 km Bundesstraßen neu gebaut werden. Insgesamt erstreckt sich also der erste Vierjahresplan auf 2954 km Bundesstraßen. Außerdem ist die Beseitigung von 86 höhengleichen Bahnübergängen vorgesehen. Der Finanzierung dieses beschleunigten Straßenbaus im ersten Vierjahresplan und in den folgenden Mehrjahresplänen wird das von der Bundesregierung eingebrachte Straßenbaufinanzierungsgesetz dienen, dessen Beratung in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages inzwischen abgeschlossen ist<sup>9)</sup>. Der Kapitalmarkt wird nur für Vorfinanzierungen und in besonderen Ausnahmefällen in Anspruch genommen werden; eine weitergehende Finanzierung auf dem Kreditwege ist z. Z. weder angebracht noch möglich.

- b) Auch für den Ausbau der *Bundeswasserstraßen* hat das Bundesverkehrsministerium ein Vierjahresprogramm aufgestellt, das sich auf die Rechnungsjahre 1959 bis 1962 erstreckt. Die Mittel können im Vergleich zu den Aufwendungen für den Straßenbau bescheiden genannt werden. In den ersten 4 Jahren werden etwas über 1/2 Mrd. DM Bundesmittel benötigt. Hinzu treten die Investitionsmittel, die für einzelne Bauvorhaben von den beteiligten Ländern und von den mit der Durchführung beauftragten Gesellschaften aus eigenen Erträgen oder Kreditaufnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Im Küstenbereich muß die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber der starken ausländischen Konkurrenz erhalten und nach Möglichkeit verbessert werden. Man ist darum bemüht, die Zufahrten zu den deutschen Seehäfen an der Trave und Elbe, an der Weser, am Jadebusen und an der Emsmündung zu erweitern und zu vertiefen, soweit es die natürlichen Verhältnisse gestatten. Dazu zwingt die wachsende Größe der Seeschiffe. Daß das Bundesverkehrsministerium außerdem auch an die weitere Entwicklung der Hinterlandverbindungen unserer Seehäfen denkt, vor allem an den Ausbau der Straßen, sei in diesem Zusammenhange nur erwähnt.

Bei den Binnenwasserstraßen liegt der Schwerpunkt der Arbeiten an der Elbe, der Mittelweser, dem Dortmund-Ems-Kanal, dem Neckar und dem Main, an der Mosel und der Donau. Bei der Würdigung dieser Arbeiten ist zu bedenken, daß die Binnenwasserstraßen zumeist auf Grund von Staatsverträgen ausgebaut werden; ich erinnere beispielsweise an den Staatsvertrag mit Frankreich und Luxemburg über den Moselausbau und an die Verträge des Bundes mit Bayern und Baden-Württemberg über den Main und den Neckar. Die Binnenwasserstraßen dienen nicht allein dem Verkehr, sondern auch anderen volkswirtschaftlichen Zwecken wie der Energiegewinnung, der Wasserversorgung und Entwässerung, stellen doch z. B. viele Kanäle gigantische Wasserleitungen dar, ohne die das Leben und die

<sup>9)</sup> Das Gesetz ist am 9. März 1960 vom Deutschen Bundestag verabschiedet worden und am 1. April 1960 in Kraft getreten.

industrielle Arbeit in den Ballungsräumen gar nicht aufrechterhalten werden könnten. Nur in einer volkswirtschaftlichen Gesamtschau können daher die Arbeiten an den Bundeswasserstraßen zutreffend gewürdigt werden.

- c) Daß auch die *Deutsche Bundesbahn* mit Rücksicht auf die wirtschaftsdynamischen Vorgänge noch zahlreiche Investitionen vornehmen muß, ist bekannt. Sie hat in den letzten Jahren bereits sehr viel investiert, wird aber noch erhebliche Mittel für ihre Rationalisierung und Modernisierung aufzuwenden haben. Darauf weist auch der Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn eindringlich hin; er enthält ein langfristiges Investitionsprogramm und ein Sofortprogramm, das sich auf 4 Jahre erstreckt.

Im Vordergrund wird nach meinem Dafürhalten nach wie vor die Modernisierung der Zugförderung, vor allem die Elektrifizierung, stehen, die sehr erhebliche Mittel bindet. Im Jahre 1945 wurden 1588 Strecken=km elektrisch betrieben, am 1. Oktober 1959 waren es 3463 km, das sind 11 v.H. des gesamten Netzes; weitere 700 km werden jetzt elektrifiziert. Davon werden bis Mitte 1961 etwa 400 km fertiggestellt sein. Dann werden Mitte 1961 rund 3850 km elektrisch betrieben, das sind 12 v.H. des Netzes. Damit steht die Deutsche Bundesbahn jedoch noch hinter anderen kontinentaleuropäischen Eisenbahnen zurück. Der Anteil der elektrisch betriebenen Strecken am gesamten Streckennetz betrug im Jahre 1958 beispielsweise in Österreich 28 v.H., in Belgien 18 v.H., in Frankreich 16 v.H., in den Niederlanden 50 v.H. und in Italien 41 v.H. Neben der Elektrifizierung wird auch die Umstellung des Zugantriebs auf Diesellokomotiven, insbesondere im Rangierdienst und auf Nebenstrecken, nachdrücklich weiter gefördert. Selbst der Umbau von Dampflokomotiven auf Ölfeuerung bietet aussichtsreiche Chancen.

Außerdem modernisiert die Bundesbahn ihre Stellwerke und Umschlaganlagen. Die Ausrüstung der Hauptbahnstrecken und Triebfahrzeuge mit Einrichtungen der induktiven Zugsicherung ist erheblich fortgeschritten. Bezüglich weiterer Einzelheiten der Anpassung des Bundesbahnbetriebes an die Wirtschaftsdynamik sei noch auf die Modernisierung des Personen- und Güterwagenparks und auf den verbesserten Güterumschlag von der Schiene auf die Straße durch Selbstentladewagen, Behälter und Paletten verwiesen. Interessant ist auch der sog. Huckepack-Verkehr, der Transport von Straßenfahrzeugen auf der Schiene, den die Deutsche Bundesbahn nunmehr in Zusammenarbeit mit dem gewerblichen Güterfernverkehr auf der Straße aufnehmen wird.

- (2) Die Wichtigkeit dieser Investitionsprogramme ist — vielleicht von einigen Einzelfällen abgesehen — in der Öffentlichkeit unbestritten. Sehr lebhaft ist hingegen der Meinungsstreit über die anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, die insbesondere der *Ordnung des binnenländischen Verkehrs*, also der Zusammenarbeit und der Arbeitsteilung der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt, des Straßenverkehrs sowie der Rohrleitungen, zu dienen bestimmt sind. Augenscheinlich hat sich in der Bundesrepublik der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern in erheblichem Maße in die verkehrspolitischen Auseinandersetzungen transferiert.

Grundsätzlich sind drei Lösungen der verkehrspolitischen Problematik denkbar. Die erste ist die sog. dirigistische oder, wie sie *Schmitt* zutreffender genannt hat, die zentralisierte verwaltungswirtschaftliche Lösung, die zweite ist die dezentralisierte marktwirtschaftliche Lösung, die dritte dagegen die Reform in Teilen und Stufen. Das Für und

Wider der drei Lösungen hat *Schmitt* in seinem Gutachten über die Entwicklung der Beförderungsentgelte, der Beförderungskosten und des allgemeinen Preisniveaus in der Bundesrepublik Deutschland kurz und prägnant dargestellt<sup>7)</sup>. Die Bundesregierung ist bisher den dritten Weg der pragmatischen Lösung gegangen. Auch die vom Bundesverkehrsministerium am 14. November 1958 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Fortführung der Verkehrspolitik auf den Gebieten der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und des Straßenverkehrs, die das Bundeskabinett am 2. Juli 1959 grundsätzlich gebilligt hat, liegen in dieser Richtung. Bei diesen Vorschlägen sind insbesondere die Strukturwandlungen in der Wirtschaft und im Verkehrsbereich berücksichtigt. Es wird damit eine Ordnung des Verkehrs unter voller Berücksichtigung der geänderten und sich ändernden ökonomischen Daten angestrebt. Das organisch Gewachsene und traditionell Gewordene soll den neuen Gegebenheiten entsprechend weiter entwickelt werden. Der Mut zu Reformen ist dabei unerlässlich, um den Weg für eine optimale Verkehrsbedienung freizulegen. Es erscheint allerdings fraglich, ob man die Probleme unter rein ideenpolitischen Aspekten lösen könnte, obwohl bekannt ist, welche Rolle auf lange Sicht gerade die Ideen im wirtschaftlichen und sozialen Leben spielen. „Die Ideen der Nationalökonomien und der politischen Philosophen“ so sagte *Keynes*<sup>8)</sup>, „gleichgültig, ob sie nun richtig oder falsch sind, sind von weit größerem Einfluß, als man gemeinhin annimmt“. Man sollte jedoch auf dem nüchternen und sachlichen Gebiet der Verkehrspolitik keinen Prinzipienstreit beginnen und die Debatte nicht auf die Ebene eines ideologischen Konflikts tragen.

Die Erfahrungen des letzten Jahrzehnts haben immer wieder gelehrt, daß in der Verkehrspolitik einzelne Maßnahmen von punktueller Wirkung nicht ausreichen. Die Verkehrsträger sind untereinander und mit allen übrigen Teilen der Volkswirtschaft zu sehr verflochten, als daß der Hebel der Verkehrspolitik mit Erfolg nur an einer Stelle angesetzt werden könnte. Eine Reihe genau aufeinander abgestimmter Maßnahmen muß zusammenwirken, um das Ziel zu erreichen. Nur einige der wichtigsten auf die strukturellen Momente zielenden Maßnahmen seien hier kurz erwähnt:<sup>1)</sup>

- a) Die *Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen* bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern, also bei der Eisenbahn, der Binnenschifffahrt und dem Straßenverkehr, ist einer der tragenden Grundsätze der Verkehrspolitik. Wer von diesem Grundsatz spricht, denkt vor allem an die vom Staat dekretierten oder beeinflussten Arbeitsvoraussetzungen der Verkehrsträger. Diese Arbeitsvoraussetzungen sind zum Teil in Gesetzen festgelegt, die unter ganz anderen politischen, ökonomischen und sozialen Gegebenheiten erlassen worden sind. Ihre Anpassung an die veränderten Verhältnisse ist dringend und unerlässlich für eine optimale Verkehrsbedienung, die dem Strukturwandel in der Volkswirtschaft und der variablen Angebots- und Nachfrage-situation auf den Verkehrsmärkten zu folgen vermag.

Allerdings darf nicht vergessen werden, daß auch nach einer weitgehenden Entzerrung dieser Wettbewerbsbedingungen das Marktgewicht, m. a. W. die Wettbe-

<sup>7)</sup> *Schmitt, A.*, Gutachten über die Entwicklung der Beförderungsentgelte, der Beförderungskosten und des allgemeinen Preisniveaus in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 19, Bielefeld 1959, S. 128 ff. — Bezüglich der Gedanken über eine pragmatische Lösung der Aufgaben einer Verkehrsordnung sei außerdem auf das sehr instruktive Werk von *Predöhl, A.*, Verkehrspolitik, Göttingen 1958, verwiesen.

<sup>8)</sup> *Keynes, J. M.*, Allgemeine Theorie der Beschäftigung, des Zinses und des Geldes, München und Leipzig 1936.

werbsposition der einzelnen Verkehrsunternehmen, noch sehr differenziert bleibt, differenzierter als — zumeist — in der Produktion. Denn unverändert bleiben die ökonomischen und technischen Eigenheiten der drei binnenländischen Verkehrsträger, deren recht unterschiedliche, keineswegs gleichwertige Leistungen nicht in jedem Falle substituierbar sind. Unverändert bleiben auch die beträchtlichen Unterschiede in der Betriebs- und Unternehmensgröße, die für die Marktposition sehr wesentliche Bedeutung haben. Unverändert bleiben schließlich die Inkongruenzen zwischen den Betrieben der öffentlichen Hand und den Privatbetrieben. Alle diese Unterschiede lassen sich im Rahmen einer sozialen Marktwirtschaft nicht einebnen und müssen bei weiteren verkehrspolitischen Überlegungen als Fakten berücksichtigt werden. Zusammen mit der sehr geringen Angebotselastizität der Verkehrsunternehmen<sup>9)</sup> führen sie bei einem freien Wettbewerb in vielen Bereichen des Verkehrs leicht zur „Unordnung im Sinne einer ständigen, nicht nur gelegentlichen oder zyklischen Abweichung vom Gleichgewicht“<sup>10)</sup>.

Bei der Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen wird es notwendig sein, den auch im Ausland mehr und mehr anerkannten Grundsatz zu verwirklichen, daß jeder Verkehrsträger seine Wegekosten selbst tragen soll. Mit anderen Worten: Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege soll prinzipiell erreicht werden. Auch der Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn behandelt diese Frage. Das Bundesverkehrsministerium ist seit Jahren darum bemüht, das Problem schrittweise zu lösen. Die Bundesbahn hat für ihre Schienenwege selbst aufzukommen, erwirtschaftet aber noch keine Verzinsung. Beim Kraftverkehr und insbesondere beim Güterkraftverkehr auf der Straße sind die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölsteuer als Abgaben zum Ausgleich der Wegekosten anzusehen. Durch das Verkehrsfinanzgesetz wurde 1955 die Mineralölsteuer und auch die Kraftfahrzeugsteuer für die schweren Fahrzeuge erhöht. Einen zweiten in dieser Richtung notwendigen Schritt hat das Straßenbaufinanzierungsgesetz 1960 gebracht; es sieht weitere Zuschläge bei der Mineralölsteuer vor und erhöht die progressive Kraftfahrzeugsteuer für die schweren Fahrzeuge. Bei der Binnenschifffahrt wird das Wegekostenproblem endgültig erst auf europäischer Basis lösbar sein. Die Gründe dafür liegen vor allem im regen internationalen Wettbewerb auf dem Rhein und auf der Donau. Sie liegen ferner in der Mannheimer Akte von 1868, die nach herrschender Auffassung keine Gebühren zur Deckung der Wegekosten auf dem Rhein zuläßt. Auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen im Bundesgebiet sind gleichwohl die Gebühren für die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren zum Teil erhöht worden. Vorsorglich hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weisungsgemäß bereits Untersuchungen über die der Binnenschifffahrt zuzurechnenden Wegekosten durchgeführt, deren bisherige Ergebnisse sehr befriedigend sind. Große Schwierigkeiten bereitet es jedoch noch, eine Methode zu praktizieren, die bei allen drei binnenländischen Verkehrsträgern zu vergleichbaren Zahlen führt. Auch international ist diese Frage noch offen. Erst wenn diese schwierige Aufgabe optimal gelöst ist, lassen sich aus den Wegekostenrechnungen zwingende verkehrspolitische Schlüsse ziehen. Bei den weiteren Arbeiten wird man natürlich auch die Verkehrs-

<sup>9)</sup> Vgl. dazu *Berkenkopf, P.*, Der Verkehr in der Marktwirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, hg. von *Berkenkopf, P.*, 25. Jahrgang, Heft 2/1954, S. 76.

<sup>10)</sup> *Predöhl, P.*, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 265.

träger selbst hören und vor allem die Hilfe der Wissenschaft in Anspruch nehmen müssen.

Unterschiedlich sind ferner die steuerlichen Belastungen der drei binnenländischen Verkehrsträger. Hier liegen Differenzen vor, die auf den Wettbewerb einwirken und daher auf ihre Vertretbarkeit hin sorgfältig geprüft werden müssen. Auch damit ist ein wissenschaftliches Institut beauftragt. Daß ebenfalls geplant ist, die Kosten, die aus der Kreuzung von Schiene und Straße erwachsen, durch ein Gesetz neu zu verteilen, ist bekannt; es sei in diesem Zusammenhang deshalb nur erwähnt. Gleichzeitig müssen die haftpflichtrechtlichen Vorschriften, die im Schienen- und Straßenverkehr sehr verschieden sind, modernisiert werden, um auch auf diesem Gebiet die Wettbewerbsbedingungen zu entzerren. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang schließlich daran, daß die Deutsche Bundesbahn noch von weiteren betriebsfremden Ausgaben entlastet werden muß.

- b) Seit längerer Zeit werden auch die bereits gekennzeichneten Probleme, die mit dem *Bau und Betrieb von Rohrleitungen* zusammenhängen, geprüft. Der Strukturwandel im Energiesektor wirkt sich nicht nur auf die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt, sondern auch auf die Seeschifffahrt und auf den Umschlag in den Seehäfen aus. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister beschäftigt sich auf Antrag des Bundesverkehrsministers seit 1958 ebenfalls mit dieser Frage. Die revolutionierende Umstellung bestimmter Grundlagen des Transportwesens, die sich voraussichtlich in den nächsten zehn Jahren vollziehen wird, ist ein Problem von europäischer Bedeutung. Fernleitungen, die mehrere europäische Länder berühren, sind zum Teil fertiggestellt, zum Teil im Bau. Ein zusammenhängendes europäisches Rohrleitungsnetz ist im Werden. Dazu wird bald ein Netz von Erdgasleitungen treten. Die im Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister erörterten Sorgen dürfen jedoch nicht dahingehend mißverstanden werden, als sei beabsichtigt, die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels zu hemmen. Eine Einflußnahme unter Beachtung verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Momente wird jedoch nicht zu vermeiden sein.

In den Vereinigten Staaten, Kanada und Frankreich hat der Staat bereits einen erheblichen Einfluß auf den Bau und Betrieb der Rohrleitungen. Dabei ist es de facto von geringerer Bedeutung, aus welchen Gründen der Staat mit ordnender Hand eingegriffen hat. In den Vereinigten Staaten beispielsweise war es das Streben, einem Mißbrauch wirtschaftlicher Macht vorzubeugen. Dort sind die Ölleitungen öffentliche Verkehrsmittel, also „common carriers“, und der Kontrolle der Interstate Commerce Commission unterworfen. In Kanada liegen die Verhältnisse nicht unähnlich. In der Schweiz wird eine gesetzliche Regelung auf Bundesebene erwogen; eine Verfassungsänderung wird dazu vorbereitet. Frankreich hat, abgesehen von der sehr interessanten Konstruktion der „TRAPIL“, der bereits genannten Leitung zwischen Le Havre und Paris, die vom deutschen Standpunkt als gemischtwirtschaftliches Unternehmen anzusehen ist, durch Dekret vom 16. Mai 1959 die Prüfung und Genehmigung geplanter Rohrleitungen aller Art geregelt. Diese zielklare Steuerung des neu aufkommenden und sicherlich unentbehrlichen Verkehrsträgers in Gesetz und Verwaltung ist durch die Staatsform Frankreichs als eines Einheitsstaates sehr erleichtert worden.

In der Bundesrepublik hingegen sind die rechtlichen Fragen sehr viel schwieriger.

- Nach dem Grundgesetz, das bekanntlich die Zuständigkeiten des Bundes auf dem Verkehrsgebiet im einzelnen nennt, hat der Bund für Rohrleitungen keine Gesetzgebungskompetenz, zumal es 1948 keinen verkehrswirtschaftlich bedeutsamen Rohrleitungstransport gab und dieser auch noch nicht in Aussicht stand. Eine Klärung der Frage scheint jedoch in engem Zusammenwirken mit den Ländern möglich zu sein. Die Länderverkehrsminister haben einen Arbeitskreis eingesetzt, der mit der Zusammenstellung und Prüfung des vorhandenen Materials beschäftigt ist. Sofern ein Unternehmer das Enteignungsrecht benötigt, um die Leitung zu bauen, haben die Länder die Möglichkeit, von Fall zu Fall nachzuprüfen, ob die Voraussetzung des Art. 14 des Grundgesetzes erfüllt ist, nämlich, daß „nur zum Wohle der Allgemeinheit“ und nicht zum Vorteil bloßer Privatinteressen enteignet werden darf. Nimmt die Mineralölfirma das Enteignungsrecht jedoch nicht in Anspruch, ist heute im Bundesgebiet keine staatliche Einflußnahme auf den Rohrleitungsbau möglich. Es wird erforderlich sein, den Bau und Betrieb von Rohrleitungen auch bei uns vom verkehrspolitischen Standpunkt zu beurteilen; denn der Verkehrscharakter der über weite Strecken führenden, nicht innerbetrieblichen Rohrleitungstransporte kann, wie der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium in seinem Gutachten sehr überzeugend darstellt, nicht geleugnet werden. Der Beirat weist ferner darauf hin, daß die Verkehrswissenschaft in den Vereinigten Staaten von Amerika einhellig die Rohrleitungen als einen Teil des Verkehrswesens und als Gegenstand der Verkehrspolitik behandelt. Von spezifischer verkehrswirtschaftlicher Bedeutung könnten vor allem Fertigwarenleitungen werden, die zwar in der Bundesrepublik heute noch nicht vorhanden sind, deren Bau und Betrieb in bestimmten Relationen jedoch nicht ausgeschlossen ist. Der wirtschaftlichen Ratio würde es entsprechen, wenn zunächst von Fall zu Fall vor neuen Investitionen dieser Art geprüft würde, ob und inwieweit die traditionellen Verkehrsträger die entsprechenden Fertigwarentransporte zu gleichen Kosten leisten könnten. Marktwirtschaftlich gesehen, wäre es wohl richtig, wenn sich eine Verbilligung des Mineralöltransports durch die Rohrleitungen auch in einer billigeren Versorgung des Endverbrauchers auswirkte.
- c) Nun zu dem Problem, das die deutsche Öffentlichkeit in den letzten Monaten besonders lebhaft interessiert, nämlich die *Entwicklung der Deutschen Bundesbahn!* Es sei vorausgeschickt, daß die in diesem Zusammenhang erörterten Maßnahmen, soweit sie sich nicht auf rein innerbetriebliche Fragen oder auf die Organisation der Bundesbahnverwaltung erstrecken, auch die übrigen Verkehrsträger und ihre Koordinierung unmittelbar oder mittelbar berühren. Eine gerechte Behandlung aller Verkehrsträger ist unerlässlich. Bei den künftigen Entscheidungen wird also nicht ausschließlich auf die Interessen der Bundesbahn, sondern gleichzeitig auch auf die Interdependenz aller verkehrswirtschaftlichen Fakten zu achten sein, die ihrerseits wieder in unlöslichem Zusammenhang mit den volkswirtschaftlichen Daten stehen. Es geht darum, wie die Ordnung auf dem gesamten Verkehrsmarkt künftig erreicht werden kann — oder ob man alles dem freien Spiel der Kräfte zu überlassen vermag. Man kann hier kaum einen Überblick über das Für und Wider der Meinungen geben, dazu gibt es zu viele und zu unterschiedliche. Auch will ich mit einem Urteil noch zurückhalten, solange die Bundesressorts den sehr umfangreichen Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn<sup>11)</sup> — sie hat unter dem Vor-

<sup>11)</sup> Drucksache 1602 des Deutschen Bundestages, 3. Wahlperiode, vom 10. Februar 1960.

sitz des Präsidenten Friedrich Brand, Oldenburg, gearbeitet und zahlreiche sehr bedeutsame Maßnahmen vorgeschlagen — noch nicht beraten haben und das Bundeskabinett noch keine Entscheidungen gefällt hat. Wichtige Teile dieses aufschlußreichen Berichts stehen mit den verkehrspolitischen Vorschlägen und Absichten des Bundesverkehrsministeriums im Einklang. Die Prüfungskommission bestätigt auch, daß dieses größte deutsche Verkehrsunternehmen nur dann erfolgreich arbeiten kann, wenn es gleichzeitig mit den zu treffenden Maßnahmen der Legislative und der Exekutive selbst nachdrücklich um die Verbesserung seiner Wirtschaftlichkeit bemüht bleibt. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn wird sicherlich einen erheblichen Teil der Vorschläge des Berichts in eigener Zuständigkeit durchführen können.

Im Vordergrund der öffentlichen Debatte steht die Frage, inwieweit der Bundesbahn ein größerer Spielraum für eine kaufmännische Betätigung gegeben werden kann. Man sollte auch daraus keinen Prinzipienstreit machen. Es geht hier im wesentlichen nicht um Prinzipien, sondern um eine volkswirtschaftlich optimale Ordnung, um ein ausgewogenes Verhältnis von Bindung und Freiheit. Ich halte eine Auflockerung der zum Teil zu starren Bindungen der Deutschen Bundesbahn durchaus für empfehlenswert, wie dies bereits in dem erwähnten verkehrspolitischen Programm des Bundesverkehrsministeriums vom 14. November 1958 dargelegt worden ist. Die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht, der Tarifzwang und andere Verpflichtungen der Bundesbahn müssen daraufhin unvoreingenommen überprüft werden, wieweit sie künftig noch notwendig und vertretbar sind. Der Bundesbahn sollte hier größere Entscheidungsfreiheit gewährt werden. Sicherlich ist auch eine Vereinfachung und Beschleunigung des Tarifgenehmigungsverfahrens unerlässlich. Es ist ebenfalls erforderlich, daß der Deutschen Bundesbahn die offensichtlichen Verluste, die ihr durch etwaige Auflagen der öffentlichen Hand erwachsen, aus den öffentlichen Haushalten bezahlt werden.

Die noch zu treffenden Entscheidungen sollten jedoch insoweit universell sein, als sie alle volkswirtschaftlichen Strukturelemente beachten. Das ist besonders für die verkehrsschwachen Gebiete und für die Randzonen wichtig — man denke beispielsweise an die Bezirke längs der Zonengrenze von Flensburg bis Passau und an die marktfernen Gebiete im deutschen Küstenraum. Das liegt gleichzeitig auch im Interesse des Mittelstandes und der Landwirtschaft. Es scheint daher insbesondere nicht vertretbar zu sein, Maßnahmen zu treffen, welche die Markttransparenz im Verkehr aufheben oder wesentlich einschränken. An der Veröffentlichung der Tarife sollte in jedem Falle grundsätzlich festgehalten werden. Man muß schließlich auch bedenken, daß der große und über das ganze Bundesgebiet verteilte Verwaltungsapparat der Deutschen Bundesbahn nicht kurzfristig auf eine kaufmännische Linie umgestellt werden kann. Nur schrittweise könnte der Verkehrsmarkt größeren Freiheiten zugeführt werden. Überdies dürfen auch die Interessen des Mittelstandes im Verkehrsgewerbe selbst nicht beiseite geschoben werden. Er ist im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt stark vertreten. Es ist bekannt, daß die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag den Mittelstandsfragen größte Wichtigkeit beimessen. Dem hat auch die Verkehrspolitik zu entsprechen, und zwar nicht nur in Richtung auf die Verladeseite.

Wenn also künftig der Deutschen Bundesbahn ein größerer Wettbewerbsspielraum gegeben werden soll, so ist jedes Vorgehen in dieser Richtung vorher sorgfältig

abzuwägen. Die Bundesregierung ist sich ihrer großen Verantwortung in dieser Frage sehr bewußt; so notwendig und dringend gewisse Reformen sind, so risikoreich könnte für alle Beteiligten ein rasches revolutionäres Vorgehen sein. Sie wird nach Prüfung des umfassenden, sehr instruktiven Berichts der Bundesbahnkommission und unter Würdigung der darin enthaltenen bemerkenswerten Vorschläge, auch unter Berücksichtigung anderer Gutachten wie des Beyer-Ausschusses<sup>12)</sup> und des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, im Laufe der nächsten Monate ihre Entscheidung fällen.

### III.

(1) So lebhaft alle diese hier dargelegten Fragen heute in der Öffentlichkeit erörtert werden, so wenig beschäftigt man sich vielerorts mit den beiden wichtigen, dem *Weltverkehr* dienenden Verkehrszweigen, nämlich der Seeschifffahrt und dem Luftverkehr. Sie sind für die deutsche Volkswirtschaft ebenfalls unentbehrlich. Beide sind von der Bundesregierung nach 1949 mit viel Mühe und unter Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten neu aufgebaut worden. Die beiden Verkehrszweige haben ihre eigenen Sorgen und Probleme, auch sie sind seit Jahren einem ständigen Anpassungsprozeß unterworfen.

Im weltweiten Raum ist ebenfalls ein tiefgreifender Strukturwandel im Gange. Die Aufspaltung der Welt in Machtblöcke, die ideologisch und politisch kontrovers sind, hat das Bild der Weltwirtschaft verändert und hemmt den freien Verkehrsstrom. Die großen Errungenschaften der Verkehrstechnik können sich nur dort zum Wohle der Menschheit auswirken, wo freie Völker nebeneinander wohnen und der Reiseverkehr ebenso wie der Austausch von Gütern und Leistungen nicht strenger Reglementierung oder gar kleinlicher Schikane unterworfen sind.

Auch die Stellung des westeuropäischen Kontinents in der Weltwirtschaft hat sich in diesem Jahrhundert, vor allem unter dem Einfluß der beiden Weltkriege, geändert. Die Bedeutung Europas ist gesunken; sein wissenschaftlicher, technischer und wirtschaftlicher Monopolvorsprung wird augenscheinlich mehr und mehr eingeebnet. Kolonialsysteme haben sich in den letzten Jahrzehnten aufgelöst. Das vor fast 200 Jahren gesprochene Wort des Physiokraten und französischen Finanzministers Turgot bestätigt auch heute seine Wahrheit: „Kolonien sind wie Früchte, die nur so lange an den Bäumen festhalten, bis sie reif sind“. Viele Teile der Weltwirtschaft, die früher sehr unterschiedlich waren, zeigen die Tendenz zu immer weiterer Annäherung.

(2) Diese stark politisch verursachten Strukturveränderungen berühren zusammen mit einer Reihe endogener weltwirtschaftlicher Vorgänge in hohem Grade die Seeschifffahrt und den Luftverkehr.

a) In der Seeschifffahrt beispielsweise wirken sich die Veränderungen mancher Güterströme aus. Bemerkenswert ist eine erhebliche Beschleunigung und Vergrößerung der Schiffseinheiten. Die Entwicklung zum Großraumschiff — hierunter sind Schiffe über 10 000 t zu verstehen — prägt sich auch in der deutschen Handelsflotte aus. Am 31. Dezember 1953 verfügte sie nur über drei Schiffe dieser Größenordnung mit zusammen 33 473 t, am 31. Dezember 1959 hingegen über 69 Schiffe mit zu-

<sup>12)</sup> Sachverständigenausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Vorsitz Dr. Paul Beyer).



sammen rund 983 000 t — das ist also mehr als ein Fünftel der gesamten deutschen Handelsflotte. Auffallend ist ferner der große Anteil der Tankschiffe, der heute mehr als die Hälfte der gesamten Seeschiffstonnage der Welt ausmacht. Inwieweit die Entwicklung zum Großraumschiff, die betriebswirtschaftlich sicher große Vorteile bringt, auch volkswirtschaftlich zweckmäßig ist, kann noch nicht endgültig gesagt werden. Probleme ergeben sich jedoch allgemein einerseits durch die notwendig werdenden Vertiefungen der Hafenzufahrten, über die ich bereits sprach, und andererseits daraus, daß die Zahl der sogenannten „schnellen Häfen“ mit der Zahl der schnellen Schiffe bei weitem nicht Schritt hält. Daher wird nicht selten der betriebswirtschaftliche Vorteil höherer Schiffsgeschwindigkeiten durch die zum Teil sehr schleppende Umschlagfähigkeit in vielen Häfen der Welt nicht nur vermindert, sondern sogar aufgehoben.

- b) Von allen Verkehrszweigen hat der Luftverkehr in den letzten Jahrzehnten den größten Aufschwung genommen. 1932 wurden im gesamten internationalen und nationalen Fluglinienverkehr 140 Mill. km geflogen, 1947 bereits 1140 Mill. km und 1958 2940 Mill. km. Während Deutschland mit der alten Lufthansa im Jahre 1938 nach den Vereinigten Staaten an zweiter Stelle im Weltluftverkehr stand, erreichte die Bundesrepublik mit der neuen Lufthansa innerhalb der ICAO-Staaten im Jahre 1958 erst die 18. Stelle. Berücksichtigt man jedoch die Zahl sämtlicher auf den deutschen Flughäfen ein- und aussteigenden Fluggäste, die einschließlich des Berlin-Verkehrs von allen das Bundesgebiet anfliegenden Fluglinienunternehmen befördert wurden, so lag die Bundesrepublik in der Reihe der ICAO-Staaten hinsichtlich ihres Anteils am gesamten Weltluftverkehr an vierter Stelle nach den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und Frankreich. Es zeigt sich also auch beim Luftverkehr, daß die Verdichtung im deutschen Raum außerordentlich groß ist.

In der Erkenntnis, daß eine wirtschaftliche Gestaltung insbesondere des Düsenluftverkehrs durch eine enge Zusammenarbeit leistungsfähiger Gesellschaften gefördert wird, bilden Air France, Alitalia, Sabena und die Deutsche Lufthansa ein Konsortium mit dem Ziel eines Zusammenschlusses unter der Bezeichnung „AIRUNION“. Der Vertrag regelt, welche Verkehre von den Gesellschaften in die AIRUNION eingebracht werden, und bestimmt, auf welche Bereiche die Zusammenarbeit sich erstreckt. Diese sind im wesentlichen: Aufstellung gemeinsamer Flugpläne, Zusammenfassung der Verkaufs- und Werbemaßnahmen, Rationalisierung in der Wartung des Fluggeräts, Koordinierung sowohl in der Material- als auch in der Verkehrspolitik. In welchem Umfang die deutschen Interessen berührt werden, ergibt sich daraus, daß für die Deutsche Lufthansa eine Anteilquote von 30 v.H. vorgesehen ist, während sie zur Zeit nur mit 17,4 v.H. an dem Verkehr der vorgenannten vier Unternehmen beteiligt ist.

Neben den Vorbereitungen durch die Gesellschaften werden die durch die Gründung der AIRUNION entstehenden Probleme auf staatlicher Ebene behandelt.

Dieses Beispiel bestätigt aufs neue, wie sehr die wachsenden Aufgaben des Weltverkehrs die freien Völker Europas immer wieder mahnen, ja dazu zwingen, in den Bemühungen um eine enge wirtschaftliche Zusammenarbeit nicht nachzulassen. Es scheint so, als ob die Größe mancher technischer Aufgaben bereits die ökonomischen und finanziellen Möglichkeiten eines einzelnen europäischen Volkes übersteigt. Lagen beispielsweise die Entwicklungskosten einer Düsenmaschine vom Typ Boeing 707 bei

etwa 150 Mill. DM, so belaufen sich die Schätzungen für die Entwicklungskosten eines Überschallflugzeuges auf mindestens 2 bis 3 Mrd. DM. Nur ein Europa, das wirtschaftlich einig ist und in allen seinen Teilen zusammenarbeitet, wird diese großen Aufgaben lösen können.

Auch die Flugsicherungsdienste erfordern wachsenden Aufwand an technischen und finanziellen Mitteln. Wegen der hohen Geschwindigkeiten und der großen Flughöhen der Düsenflugzeuge müssen hier neue Wege gefunden werden. Die EWG-Staaten haben daher eine übernationale Flugsicherungsorganisation, „Eurocontrol“ genannt, errichtet, um den Erfordernissen dieses neuen Verkehrs vor allem im oberen Luftraum gerecht werden zu können. Man kann nur hoffen, daß die auf diesem Gebiet bereits geleisteten Vorarbeiten bald zu einem internationalen Abkommen führen werden.

## Der heutige Stand und die mögliche Entwicklung des internationalen Donauverkehrs

unter Berücksichtigung der Pläne für den energiewirtschaftlichen Ausbau der Donau und für den Ausbau des Wasserstraßennetzes\*)

VON PROFESSOR KARL FÖRSTER, MÜNCHEN

I. Der heutige Stand des internationalen Donauverkehrs	S. 80
II. Die mögliche Entwicklung des Donauverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Pläne für den energiewirtschaftlichen Ausbau und für die Erweiterung des Wasserstraßennetzes	S. 94
III. Folgerungen für den Ausbau und die Verwaltung des Stroms	S. 105
Literaturverzeichnis	S. 109

### I. Der heutige Stand des internationalen Donauverkehrs

Die am Oberlauf der Donau gelegenen Staaten, die Bundesrepublik Deutschland und Österreich, sind marktwirtschaftlich, die mehr östlich gelegenen Donaustaaten, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und Sowjetrußland, planwirtschaftlich orientiert. Außerdem ist die Bundesrepublik Deutschland Mitglied der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, während die Tschechoslowakei, Ungarn, Bulgarien, Rumänien und Sowjetrußland dem Rate für gegenseitige Wirtschaftshilfe (Comecon) angehören. Österreich und Jugoslawien sind keine entsprechenden Bindungen eingegangen. Die hierdurch gekennzeichneten Gegensätze in der wirtschaftlichen und politischen Orientierung der Donauanliegerstaaten dürften dazu beigetragen haben, daß die Donauschifffahrt noch nicht in vollem Umfange ausgelastet ist. Trotzdem weist die Donauschifffahrt — gemessen an den transportierten Gütern — seit der Zeit kurz vor dem zweiten Weltkrieg einen steileren Trend nach oben auf als die entsprechenden Leistungen der Binnenschifffahrt im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Während hier die von der Binnenschifffahrt gefahrenen Güter von 100,2 Mill. t im Jahre 1936 auf 124,6 Mill. t im Jahre 1955<sup>1)</sup>, also um 24 %, gestiegen sind, dürften sich die Leistungen der Donauschifffahrt von 7 Mill. t im Jahre 1936 auf 12,5 Mill. t im Jahre 1955, also um rund 80 %, erhöht haben. Zu beachten ist jedoch, daß die Transportleistungen der Donauschifffahrt für das Jahr 1936 infolge ungenügender statistischer Unterlagen auf allerdings sorgfältig abgewogenen Schätzungen beruhen.

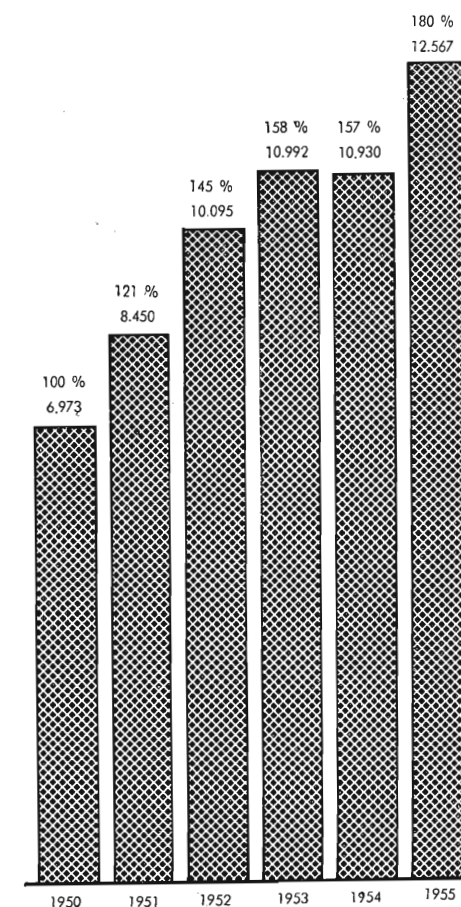
Für die Jahre 1950—1955 werden die Zahlen der transportierten Güter auf der gesamten Donau von der Donaukommission (1)<sup>2)</sup> wie folgt angegeben:

\*) Abgeschlossen am 31. Juli 1959.

<sup>1)</sup> 1958: 137,1 Mill. t.

<sup>2)</sup> Die Verweisungen beziehen sich auf das am Ende der Studie beigefügte Literaturverzeichnis.

Auf der Donau transportierte Güter in 1000 t während der Jahre 1950 bis 1955 mit der Angabe des Index auf der Basis 1950 = 100



Von 1950—1955 ist sonach der Donauverkehr, gemessen an den transportierten Gütern, um 80 % gestiegen, der Binnenschiffsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland von 1950 mit 71,856 Mill. t auf 1955 mit 124,585 Mill. t, also um 72 %<sup>4)</sup>.

Die Gründe für die trotz der oben gekennzeichneten Hemmungen recht günstige Entwicklung sollen anhand der einzelnen Teilstrecken und zwar in der Reihenfolge von Westen nach Osten untersucht werden. Die Zusammenfassung der Einzeluntersuchungen ergibt dann einen Überblick über das Ganze.

Der zweite Weltkrieg führte in Deutschland und Österreich ein nahezu völliges Erliegen der Donauschifffahrt herbei. (2 und 3).

<sup>4)</sup> Wegen des Vergleiches mit der Tabelle der Donaukommission mußte an dieser Stelle auch für den Binnenschiffsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland ausnahmsweise 1950 als Bezugsjahr gewählt werden. Zu bemerken ist hierzu, daß dieses Bezugsjahr zum mindesten für Vergleiche der Leistungszunahme der einzelnen Verkehrsmittel innerhalb der Bundesrepublik Deutschland deshalb wenig geeignet ist, weil damals die Binnenschifffahrt infolge der Kriegszerstörungen noch weitgehend darniederlag.

Nun war aber in Linz ein Industriezentrum emporgewachsen, mit dessen beispielhafter Bedeutung wir uns noch weiter unten befassen werden. Es benötigte dringend Ruhrkohle. So lag es nahe, daß die österreichische und die deutsche Donauschiffahrt in Zusammenarbeit mit der Eisenbahn diese Transportmengen, die in Regensburg umgeschlagen wurden, übernahmen. Dieser Talverkehr fand bald seine Ergänzung durch Bergtransporte von Roheisen und Eisenerzeugnissen.

Allmählich kam auch der weitere internationale Verkehr ins Rollen: Im Jahre 1950 nahm die jugoslawische Schifffahrt den Verkehr bis nach Regensburg auf, und im Jahre 1952 wurde die österreichische Schifffahrt bis Wien, im folgenden Jahre die deutsche Schifffahrt bis Wien und im Jahre 1954 die österreichische Schifffahrt bis Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien durchgeführt. Im gleichen Jahre konnte auch die deutsche Schifffahrt in Jugoslawien verkehren. Außerdem kam im Jahre 1954 ein Verkehrsabkommen zwischen der deutschen und der ungarischen Schifffahrt zustande, während in das Jahr 1955 ein entsprechendes Verkehrsabkommen der deutschen Schifffahrt mit Rumänien fällt. Beiden Abkommen folgte bald die gegenseitige Verkehrsaufnahme. Im Jahre 1956 wurde ein deutsches und ein österreichisches Schifffahrtsabkommen mit Bulgarien geschlossen, denen bereits die Verkehrsaufnahme vorangegangen war, 1956 ein Schifffahrtsabkommen mit der Tschechoslowakei und 1957 ein entsprechendes Abkommen mit der Sowjetunion (4).

Die Entwicklung der Schifffahrt auf der deutschen Donaustrecke spiegelt sich in der nachstehenden Aufstellung über den Umschlag der deutschen Donauhäfen.

Er betrug:

1910	283 000 t	1938	1 507 000 t
1928	knapp 785 000 t	1957	3 362 000 t und
1936	788 000 t	1958	2 823 000 t.

Hierzu sei außerdem auf das nachfolgende Bild verwiesen.

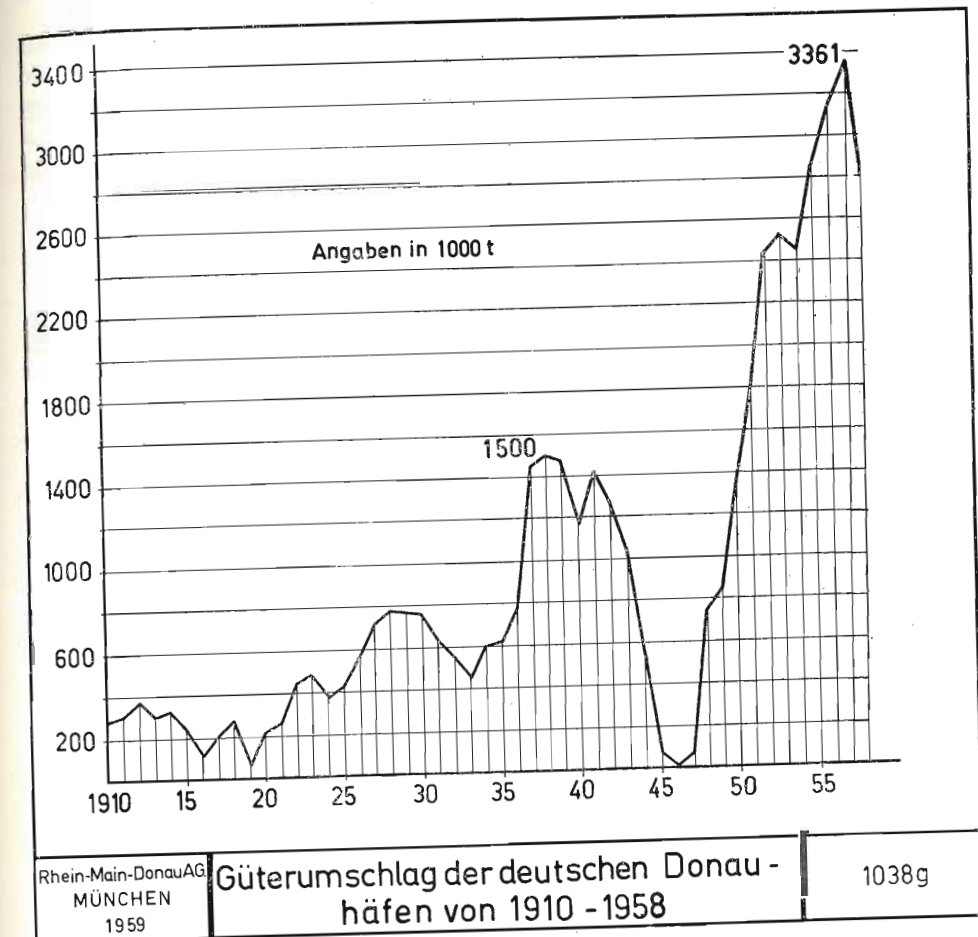
Im Regensburger Hafenumschlag in Höhe von 2,6 Mill. t im Jahre 1958 fallen auf den Talverkehr etwa 63 % und auf den Bergverkehr etwa 37 %.

Die Verkehrsstruktur des Jahres 1938 und der Jahre 1952 bis 1958 ergibt die auf Seite 84 wiedergegebene Tabelle 7 des Hafenberichts 1958 (5).

Im Talverkehr überwiegt bei weitem die Kohle, einen erheblichen Umfang nehmen die Transporte an Erzen und Erden, an Getreide und anderen Nahrungsmitteln ein. Im Bergverkehr liegen Mineralöl, Erze und Erden und als dritter Posten Eisen und Metalle – vor allem Bleche und Platten aus Eisen und Stahl – etwa auf gleicher Höhe. Der Stückgutanteil am Gesamtumschlag beträgt etwa 22 %, ist also beachtlich hoch.

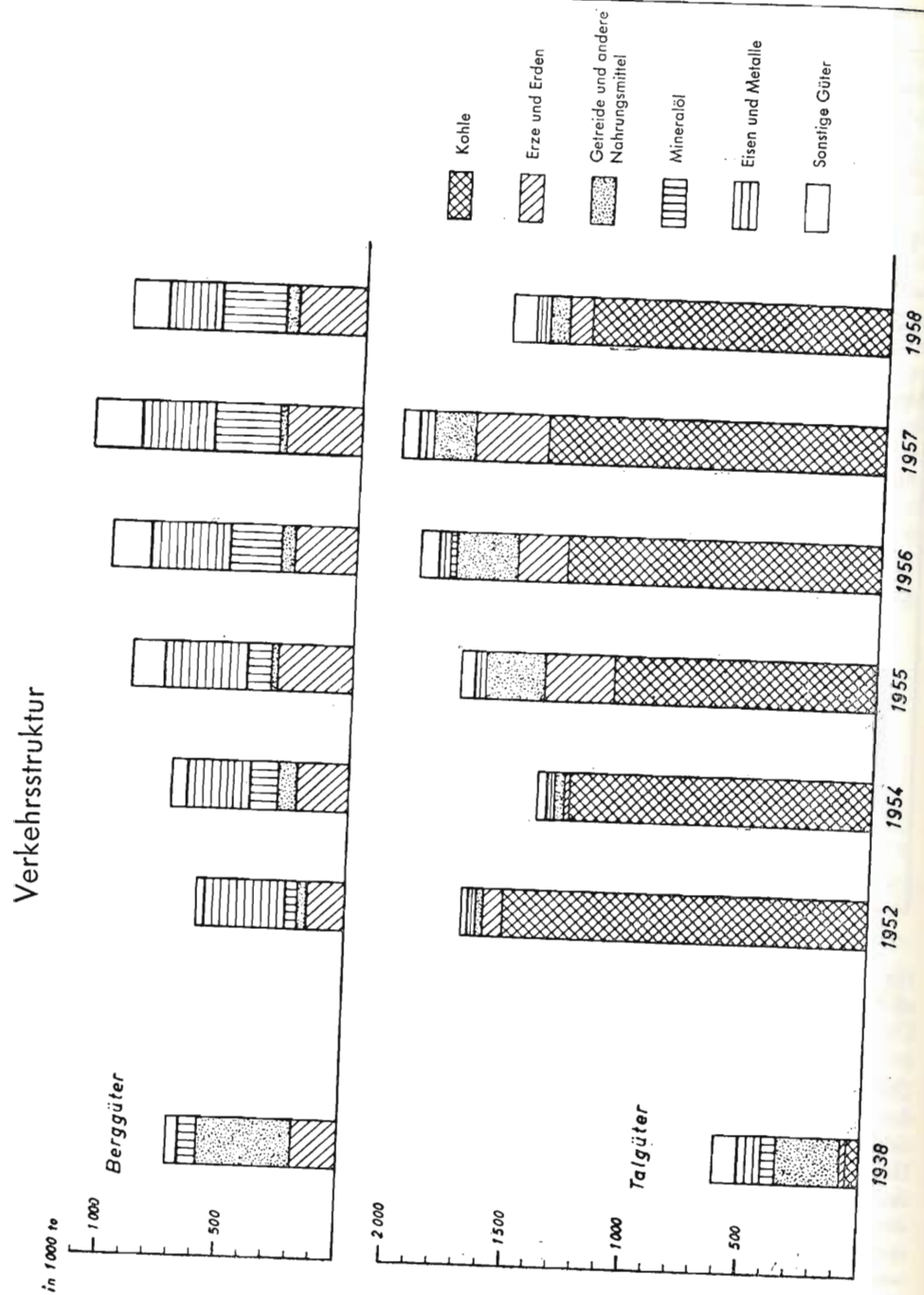
Von und nach den Nordseehäfen hat sich ein kräftiger und vielseitiger Überseeverkehr eingeschaltet, an dem etwa 45 Staaten aus aller Welt beteiligt sind.

Der das imponierende Bild der gesamten Entwicklung nur wenig beeinträchtigende Rückschlag des Jahres 1958 gegenüber 1957 beruht auf verschiedenen Gründen. Gewisse Transporte, die bisher von Regensburg nach Österreich liefen, wurden dadurch überflüssig, daß Österreich aus dem Osten entsprechend beliefert wurde. Die Ruhrkohletransporte ab Regensburg sind um 170 000 t und die Eisenerztransporte um 153 000 t zurückgegangen. Die Rezession, die vornehmlich die Stahlindustrie betroffen hat, verhinderte es, daß diese Verluste durch eine absolute Steigerung der Rohstoffzufuhren



für die VOEST, die durch Produktionszunahmen bedingt wäre, ausgeglichen wurden; auch gingen bisher über Regensburg und die Donau laufende Getreidetransporte nach Österreich in etwa dem Umfange zurück, der den Einfuhren Österreichs aus der UdSSR entsprach.

Der Verkehr auf dem österreichischen Teil der Donau weist eine Entwicklung auf, die derjenigen auf der deutschen Donaustrecke weitgehend entspricht. 1902 wurden auf der Donau in Österreich 1,4 Mill. t, 1912, also in der wirtschaftlichen Blütezeit der Doppelmonarchie, 2,6 Mill. t und 1958 etwa 5,7 Mill. t umgeschlagen. Der Umschlag des Hafens Linz stellte sich 1938 auf 268 000 t und 1958 auf 2,5 Mill. t, der des Hafens Wien 1938 auf 1,4 Mill. t und 1958 auf 2,2 Mill. t. Insgesamt wurden in den österreichischen Häfen und Ländern 1958 5,669 Mill. t umgeschlagen. Von 1957 zu 1958 wiesen der Hafen Linz eine Steigerung um 3,48 %, der Hafen Krems um 8,18 %, der Hafen Wien um 3,2 % und die sonstigen Häfen um 11,33 %, alle österreichischen Häfen



um 4,6 % auf. Den Hafenumschlag in Linz und Wien geben die auf den Seiten 86 und 87 eingefügten Bilder wieder (6).

Einzelheiten der Verkehrsentwicklung in neuester Zeit zeigt die dem Wirtschafts- und Arbeitsbericht 1958 der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Oberösterreich entnommene Tabelle (7 S. 43).

Richtungen des Güterverkehrs auf der österreichischen Donau 1957/1958

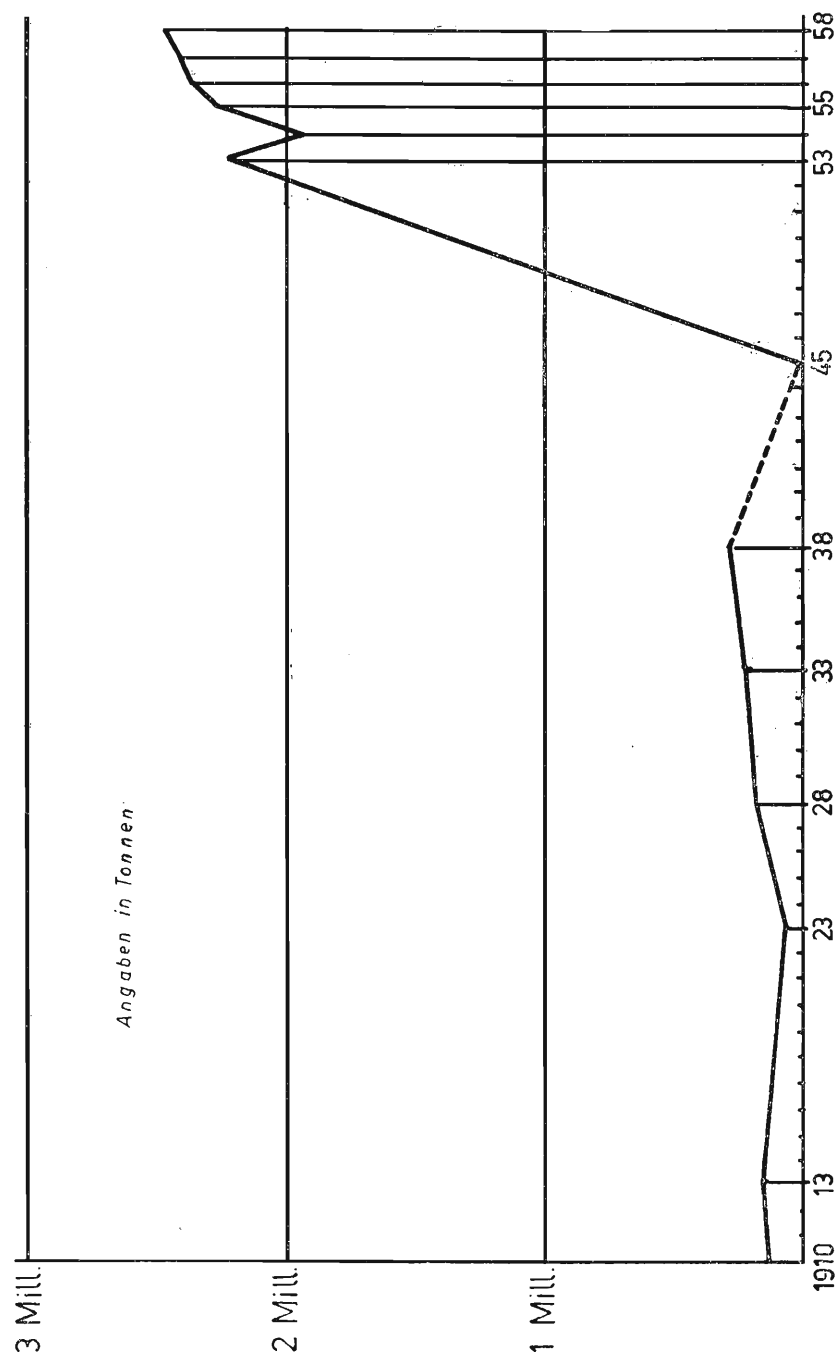
	1957 t	1958 t	+/- % gegen 1957
Einfuhr aus dem Westen	1 766 700	1 538 755	= - 12,9 %
Einfuhr aus dem Osten	203 627	725 247	= + 256,2 %
Einfuhr insgesamt	1 970 327	2 264 002	= + 14,9 %
Ausfuhr nach dem Westen	605 618	563 457	= - 7,0 %
Ausfuhr nach dem Osten	630 944	543 788	= - 13,8 %
Ausfuhr insgesamt	1 236 562	1 107 245	= - 10,5 %
Internationaler Verkehr (Ein- und Ausfuhr)	3 206 889	3 371 247	= + 5,1 %
Transite von West nach Ost	74 066	63 762	= - 13,9 %
Transite von Ost nach West	451 311	437 378	= - 3,1 %
Transitverkehr insgesamt:	525 377	501 140	= - 4,6 %
Inlandsverkehr West-Ost	360 452	378 057	= + 4,9 %
Inlandsverkehr Ost-West	438 856	807 557	= + 84,0 %
Inlandsverkehr insgesamt:	799 308	1 185 614	= + 48,3 %
Beförderte Güter insgesamt:	4 531 574	5 058 001	= + 11,6 %
davon in Richtungen			
West-Ost (stromabwärts) insgesamt:	2 806 836	2 544 031	= - 9,4 %
Ost-West (stromaufwärts) insgesamt:	1 724 738	2 513 970	= + 45,7 %

Nach Berechnungen der Abteilung Verkehr des Österreichischen Statistischen Zentralamtes.

Sonach wurden auf der österreichischen Donau im Jahre 1958 stromabwärts in Richtung West-Ost (nach einer Abnahme um 9,4 % gegen 1957) im Güterverkehr insgesamt 2 544 031 t, dagegen im gleichen Jahre 1958 stromaufwärts in Richtung Ost-West (nach einer Vermehrung um 45,7 % gegen 1957) insgesamt 2 513 970 t befördert.

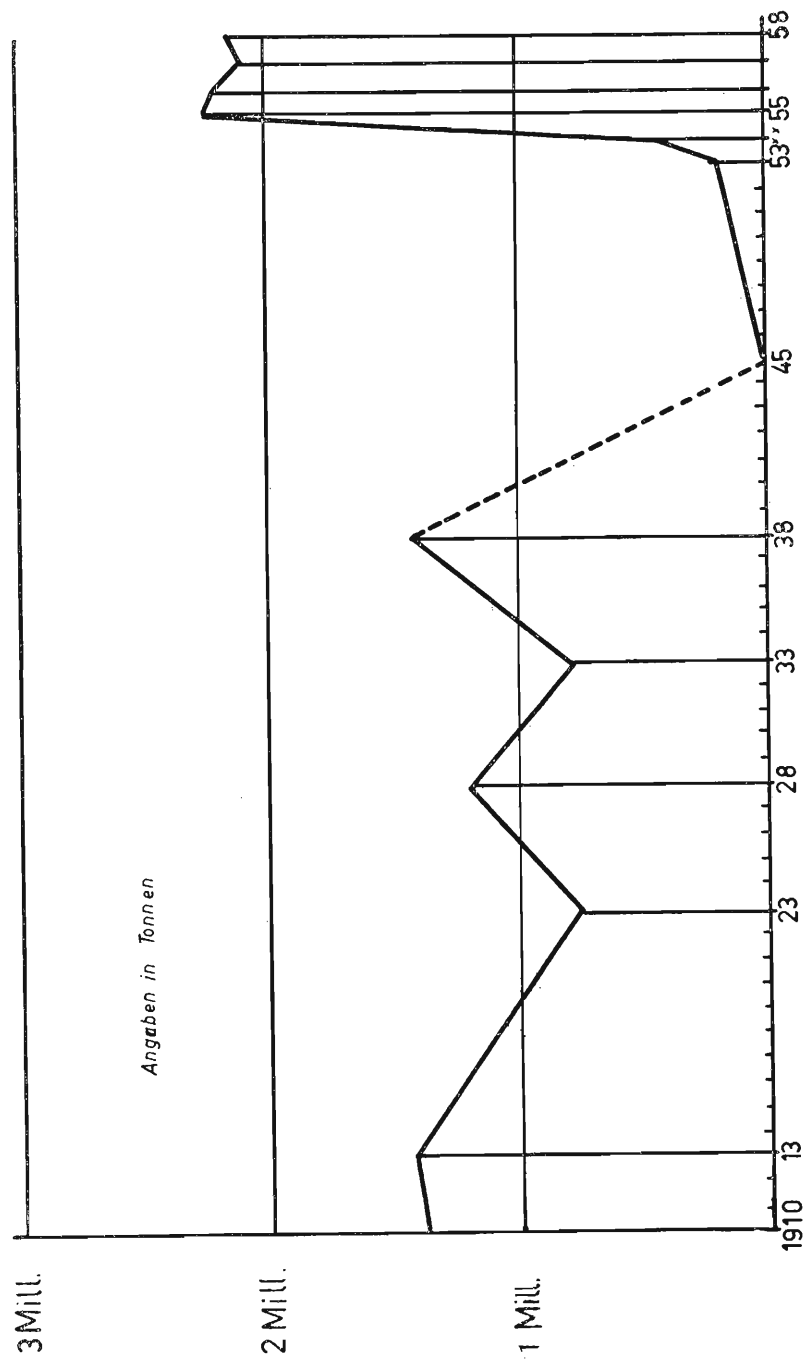
Während im Jahre 1957 noch um über 1 Million t mehr stromabwärts – vor allem auf der Strecke Regensburg-Linz – gefahren wurden, hielten sich die nach beiden Richtungen transportierten Gütermengen im Jahre 1958 ungefähr die Waage zufolge der

Güterumschlag im Hafen Linz von 1910-1958



Quelle: Stat. Jahrbuch der Stadt Linz 1958

Güterumschlag im Hafen Wien von 1910-1958



Quelle: Stat. Jahrbuch der Stadt Linz 1958

\* 1953 u. 1954 ohne Transporte der sowjet. Besatzungsmacht

um 265,2 % vermehrten Zufuhren von Erz, Kohle und Erdöl aus dem Osten und um 12,9 % verminderten Zufuhren aus dem Westen, wobei sich auch die Verminderung der West-Ost-Transite um 13,9 %, die Zunahme des Ost-West-Inlandsverkehrs um 84 % und der Rückgang der auf dem Donauwege durchgeführten Ausfuhr nach dem Osten um 13,9 % entsprechend bemerkbar machten. Zu beachten ist, daß die Ausfuhr nach Osten 1958 auf der Donau mit 543 788 t noch immer um 181 459 t geringer war als die Einfuhr aus dem Osten. Insgesamt ist, beide Richtungen zusammengenommen, die beförderte Gütermenge auf der österreichischen Donau 1958 gegen 1957 um 11,6 % auf 5 058 000 t angestiegen.

Charakteristisch ist folgendes:

1. Der Donauverkehr in Österreich wird zunächst durch die fortschreitende schon S. 81 erwähnte *Industrialisierung in Linz* und im Anschluß daran auch in Krems bestimmt, wo die VOEST ein Zweigwerk errichtet hat. Kotzina sagt hierzu (8):

„Wenn man in die Vergangenheit zurückschaut, so wird man zu der Feststellung kommen, daß der Donaufrachtverkehr von seiner Frühzeit an bis in die jüngste Zeit der Dampf- und Motorschiffahrt vorwiegend von der Handelspolitik bestimmt war. Es war ein Instrument des kommerziellen Warenaustausches, der sich für die Jahre vor dem zweiten Weltkrieg mit der Formel „Westeuropäische Industriewaren gegen südosteuropäisches Getreide und Erdöl“ charakterisieren läßt. Für die industrielle Entwicklung und deren standortmäßige Struktur spielte die Donau im Raume des heutigen Österreich eine sehr geringe Rolle, ausgenommen selbstverständlich die beiden Schiffswerften in Linz und Korneuburg...“

Naturgemäß übte der Donauraum eine starke Sogwirkung auf die Industrie aus, so daß heute etwa 65 % aller Arbeitsplätze auf den Gebietsstreifen von Wels bis zum Wiener Becken entfallen, aber die Verkehrsnutzung des Stromes ist hierfür lange Zeit nur von sekundärer Bedeutung gewesen, den Ausschlag gaben die in der Donauniederung an sich günstigen Voraussetzungen für eine industrielle Ausbreitung und die hier durchlaufenden bzw. sich kreuzenden Bahnverbindungen. Dies gilt beispielsweise ebenso für die industrielle Konzentration in Wien wie für die zahlreichen Produktionsstätten, die der oberösterreichischen Landeshauptstadt das Gepräge eines Schwerpunktes der Verbrauchsgüterindustrie verliehen...

Der große Wandel trat erst mit dem im Rahmen eines allerdings unter dem Vorzeichen nationaler Hegemonie stehenden europäischen Wirtschaftskonzeptes 1938 in Angriff genommenen Ausbau von Linz zu einem neuen Zentrum der Schwerindustrie ein. Die Linzer Eisen- und Stahlwerke sowie die als Anschlußbetrieb errichteten Stickstoffwerke sind als erstes industrielles Großprojekt an der österreichischen Donau anzusehen, das auf der Basis des Massengütertransportes zu Wasser realisiert wurde und sich diesen in beiden Richtungen zu Nutzen machen sollte. Am Schnittpunkt der unter der Voraussetzung einer baldigen Verwirklichung des Rhein=Main=Donau-Kanals günstigsten Verbindung zur Heranbringung von Ruhrkohle und fränkischen Erzen mit der vom steirischen Erzberg nach Norden führenden Bahnlinie gelegen, sollte Linz bekanntlich die Versorgung des Südostens mit Industriegütern übernehmen. Daß die Grundidee schon Jahre vorher in einer österreichischen Planung enthalten war, zu deren Durchführung es jedoch an Mitteln gefehlt hatte, unterstreicht die gewissenhaften verkehrsgeographischen Überlegungen bei dieser Standortwahl. Deren Richtigkeit wurde durch die Folgeentwicklung bestätigt, die erwies, daß, obwohl der Ausgang des Krieges die Verhältnisse völlig änderte, die Fertigstellung des Rhein=Donau=Weges in weite Ferne rückte und das ursprüngliche Südostvorhaben nur mehr Erinnerungswert hatte, die Hauptgedanken des Konzepts sich erneut mit geradezu elementarer Kraft durchsetzten. Die Linzer Schwerindustrie lebte wieder auf, und ihr Bedarf an Kohle aus dem Westen von der Ruhr und später auch aus den USA war es, der

den Donauverkehr zwischen Deutschland und Österreich, zwischen Regensburg und Linz, schon zu einer Zeit wieder in Gang brachte und die österreichische und bayerische Schifffahrt vor dem Niedergang bewahrte, als der Eisener Vorhang noch bei Enns die Donau sperrte. Das von der Linzer Schwerindustrie bewirkte Transportvolumen ist bis heute der Hauptfaktor an der oberen Donau.“

.....  
„VOEST und Stickstoffwerke, die beiden ‚Donau Gründungen‘, beschäftigen rund 21 000 Menschen bzw. ein Fünftel der industriellen Arbeitnehmerschaft Oberösterreichs und exportierten 1957 Güter im Werte von etwa 2,9 Mrd. Schilling = 47,5 % des oberösterreichischen und 11,8 % des gesamtösterreichischen Ausfuhrvolumens. Vor allem durch die Initialwirkung, die seit ihrer Errichtung von diesen Produktionsstätten ausgeht, hat sich in den letzten 20 Jahren der Industriebeschäftigtenstand in Linz auf das Siebenfache, im Bundesland auf das Dreifache erhöht, ist Oberösterreich statt mit 8 % im Jahre 1937 heute mit 23,9 % am österreichischen Export beteiligt.“

Zur weiteren Belebung der Linzer Wirtschaft und damit auch der Donau-Schifffahrt trägt zunehmend die *Zollfreizone im Linzer Hafen* bei, die auch dem Verkehr mit den Oststaaten dient. Auf ihrem Gelände wurde ein neues Lagerhaus mit bedeutendem Aufnahmevermögen und ein großes Kühlhaus errichtet. Die Kapazität dieser Anlagen ist voll ausgenutzt; sie müssen erweitert werden.

2. Von großer Bedeutung für den österreichischen Donauverkehr sind die *Erdölproduktion* und die *Erdölverarbeitung* im Wiener Becken und damit verbunden der Import und Export von Erdöl und Erdölprodukten.

Bis zum Abschluß des Österreichischen Staatsvertrages dürften alljährlich rund 0,9 Mill. t Erdöl von Österreich nach Osten auf der Donau verschifft worden sein, davon der größte Teil nach ungarischen und tschechoslowakischen Raffinerien. Dorthin schickt Österreich auch jetzt seine Reparationslieferungen an Öl für russische Rechnung (jährlich rund 1 Million t), davon die Hälfte auf der Donau. Eine halbe Million t kommen als russisches Öl im Kompensationswege zurück, die ein wertvolles Frachtsubstrat für die Donau bilden könnten.

3. Die wirtschaftliche Entwicklung in Linz und die Erdölgewinnung und -verarbeitung im Wiener Becken haben erheblich zu einer weiteren strukturellen Neuerung im Donauverkehr beigetragen: *Zum Aufleben des Donauverkehrs zwischen Österreich und den Oststaaten*. Erheblich sind die S. 82 bereits angedeuteten Transporte an Kohle und Eisen-erz vom russischen Hafen Ismail nach Linz und die Transporte an Blechen und Eisen-waren aus Österreich nach der UdSSR.

Eine neue Entwicklung leiten die Stickstofftransporte von Linz nach China ein, die in Höhe von 40 000 t Ammonsulfat im 1. Halbjahr 1959 donauabwärts laufen. Sie werden z.T. in Bulgarien und z.T. in Rumänien umgeschlagen. Die Stellung Österreichs zwischen West und Ost war für den Verkehr auf dem österreichischen Teil der Donau offensichtlich vorteilhaft. Wahrscheinlich wird sich der Österreichverkehr im Jahre 1959 anteilmäßig noch etwas mehr nach dem Osten verlagern.

Eine wenn auch völlig anders gelagerte Stellung zwischen West und Ost als Österreich nimmt *Jugoslawien* ein.

1945 sollte auch die Wirtschaft Jugoslawiens (9) in den Wirtschaftsraum der Oststaaten eingeplant werden. In den ersten Nachkriegsjahren wickelte sich daher mehr als die Hälfte des jugoslawischen Außenhandels mit diesen Staaten ab.

Ab 1949 orientierte sich der jugoslawische Außenhandel mehr nach dem Westen,

besonders der Bundesrepublik Deutschland und den USA. Außerdem wurden von den jugoslawischen Exporteuren überseeische Märkte, besonders solche in unterentwickelten Ländern, neu erschlossen.

1955 verstärkten sich wieder die Beziehungen zwischen Jugoslawien und den im Comecon zusammengeschlossenen Staaten. Damit wurde die dritte Phase der jugoslawischen Wirtschaftsentwicklung eröffnet. Der Warenaustausch Jugoslawiens mit diesen Staaten stieg an. Die erste Stufe bildeten bereits Ende 1954 Kompensationsabkommen. Nach der Veröffentlichung der sog. „Belgrader Deklaration“ kam es zu Handelsverträgen auf Regierungsebene. Es folgten Abkommen über Investitionen, Sonderkredite für Rohstoffbeschaffung, die Bildung von Währungsreserven u. a.

Besondere Beachtung kam der Nutzung jugoslawischer Bauxitlager durch sowjetische und ostdeutsche Kapitalhilfe zu. Jugoslawien wollte auf diese Weise seine immer wieder vertagten Projekte zum Ausbau seiner Leichtmetall-Industrie in die Tat umsetzen.

Im Endergebnis wurde die jugoslawische Wirtschaft nicht in die der Oststaaten einbezogen. Die weitere Entwicklung muß abgewartet werden. Es bestehen jedoch nach wie vor enge handelspolitische Verbindungen zwischen Jugoslawien und den im Comecon zusammengeschlossenen Staaten. Ein Viertel bis ein Drittel des jugoslawischen Außenhandels dürfte sich mit ihnen abspielen.

Bei der nun folgenden Betrachtung des jugoslawischen Binnenschiffverkehrs ist zu beachten, daß er sich nicht nur auf die Donau, sondern auch eine Anzahl anderer mit der Donau verbundener Binnenwasserstraßen<sup>5)</sup> erstreckt: die Save von Sisac bis Beograd (600 km), die Drau – zum Teil Grenzfluß mit Ungarn – von Barc bis zur Mündung in die Donau (370 km), die Theiß – teilweise in Ungarn – von Szolnok bis zur Mündung in die Donau (370 km), den Begej-Kanal von Temesvar bis zur Mündung in die Theiß (120 km), den großen Backaer Kanal von Bezdan bis Stari Becej (130 km) und den kleinen Backaer Kanal von Stapar bis Novi Sad an der Donau (70 km).

Dr. Kurt Wessely, Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Wien, gibt über den Binnenschiffverkehr in Jugoslawien einschließlich Save folgende Zahlen an (in 1000 t):

	1939	1956	1957
Inland (Ausladung)	2146	2256	2082
Ausfuhr	449	477	542
Einfuhr	432	361	461
	3017	3094	3985

Dazu kommen die Leistungen im Transit:

	1939	1956	1957
	2424	2206	2607

Der Güterverkehr auf der Save (Löschmengen im Inlandverkehr, Export und Import) betrug in 1000 t

	1929	1939	1953
	325	1229	1921
und auf der Drau	1929	1953	
	111	71	

<sup>5)</sup> Jugoslawischer Wirtschaftsinformator Agram Nr. 72 vom 15. 2. 1958.

Der Donauverkehr Jugoslawiens läuft zum großen Teil über Regensburg. 1957 sind von Jugoslawien nach Regensburg 38 080 t und 1958 47 936 t, andererseits von Regensburg nach Jugoslawien 1957 335 494 t und 1958 335 544 t gefahren worden. Der Jugoslawienumschlag des Regensburger Hafens stellte sich sonach 1957 auf 373 574 t und 1958 auf 383 480 t. Die wichtigsten Exportgüter Jugoslawiens nach der Bundesrepublik Deutschland sind Tonerde, Bauxit und Kryolith mit 1958 rund 144 000 t, Erze mit rd. 65 000 t, Mais mit rund 21 000 t, Faser- und Papierholz mit rund 89 000 t. Das deutsche Exportgut nach Jugoslawien setzt sich aus den verschiedensten Positionen zusammen. Einen größeren Posten mit 30 000 t stellt Thomasmehl.

Schwieriger läßt sich ein Einblick in die Transportentwicklung im Bereich der Comecon-Staaten verschaffen. Die nachstehenden Zahlen entstammen einer Aufstellung des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung. Hiernach stellte sich

in der Tschechoslowakei:

der gesamte Binnenschiffsverkehr

1956	auf	2 650 984 t
1957	auf	2 928 148 t

davon in der Slowakei

1956	auf	1 256 600 t
1957	auf	1 265 100 t

In Ungarn weist der Binnenschiffsverkehr

1937	762 000 t
1956	1 559 000 t
1957	1 593 000 t auf.

In Rumänien betrug der Schiffsverkehr durch staatseigene rumänische Schiffe

1956	1 300 000 t
1957	1 410 000 t

In Bulgarien stellte sich in 1956 der Umschlag in bulgarischen Häfen auf

Einfuhr	611 000 t
Ausfuhr	521 000 t
Eisenbahntransit	81 000 t
Binnenverkehr	809 000 t
	2 022 000 t
bei einfacher Zählung des Binnenverkehrs	– 405 000 t
so daß also: die beförderten Tonnen etwa	1 618 000 t ausmachten.

In diesem Gesamtverkehr ist aber nicht enthalten der Donautransit durch Bulgarien, der zum Teil den rumänischen Binnenverkehr enthält. Der in der Tabelle angeführte Transit betrifft fürs Ausland bestimmte oder vom Ausland kommende Waren, die im gebrochenen Verkehr (Donau-Bahn oder umgekehrt) durch Bulgarien hindurchliefen. Möglicherweise liegen bei den bulgarischen Angaben noch Fehlerquellen vor, die derzeit nicht überprüft werden können.

Die Beförderungsleistung der bulgarischen Schifffahrt stellte sich 1956 auf 991 000 t.

Einen guten Einblick in den Donauverkehr der zum Comecon gehörigen Staaten ergibt die von Hermann Groß (10) veröffentlichte und durch neue Zahlen ergänzte Tabelle auf Seite 93 über den Transitverkehr auf der jugoslawischen Donaustricke.

Aus ihr ergibt sich, daß etwa die Hälfte der in der Bergfahrt durch Jugoslawien laufenden Güter russischer Herkunft waren (1957 1 120 000 t von insgesamt 2 319 000 t). 1958 lag der russische Transitverkehr wahrscheinlich etwas niedriger.

Der Transit durch Jugoslawien weist in der Bergfahrt einen steigenden Trend auf, jedoch gegenüber 1937 eine verhältnismäßig geringe Zunahme (um 34 % bis 1957). Der weniger ins Gewicht fallende Transit in der Talfahrt weist 1957 nur 288 000 t auf. 1937 stellte er sich auf 305 000 t und 1952 sogar auf 1 087 000 t.

Im Bergverkehr (11) handelt es sich hauptsächlich um Lieferungen von russischen Erzen nach Ungarn und der Tschechoslowakei. Die vor dem Krieg die Bergfahrt beherrschenden Getreideverladungen und Erdöltransporte (Dreiviertel des Bergverkehrs) sind stark zurückgefallen. Dazu sind beachtliche Eisen- und Stahllieferungen — wahrscheinlich von der Sowjetunion an Ungarn und die Tschechoslowakei — gekommen. Im übrigen werden u. a. rumänische und bulgarische Rohstoffe gegen tschechoslowakische und ungarische Industrieerzeugnisse (diese zu Tal) auf der Donau getauscht, die z. T. an die Stelle der früheren deutschen und österreichischen Lieferungen getreten sind. Allgemein ist zu sagen:

Die meist frequentierten Donauhäfen, deren jährliche Umschlagszahlen nachstehend angegeben werden, sind

Regensburg	(1958)	2,6 Mill. t Umschlag
Linz	(1958)	2,6 Mill. t Umschlag
Wien	(1958)	2,0 Mill. t Umschlag
Tschechoslowakische Häfen	(1955)	2,4 Mill. t Umschlag
davon:		
Bratislava	(1955)	1,3 Mill. t Umschlag
Komarno	(1955)	0,9 Mill. t Umschlag
Ungarische Häfen	(1955)	3,3 Mill. t Umschlag
davon:		
Budapest (Czepel)	(1955)	0,8 Mill. t Umschlag
Belgrad	(1957)	1,6 Mill. t Umschlag
Swistov	(1955)	0,4 Mill. t Umschlag
Russe	(1955)	0,4 Mill. t Umschlag
Girugia	(1955)	1,1 Mill. t Umschlag
Braila	(1955)	0,7 Mill. t Umschlag
Galatz	(1955)	0,5 Mill. t Umschlag
Reni	(1955)	1,8 Mill. t Umschlag
Ismail	(1955)	1,6 Mill. t Umschlag

Für den Donauverkehr hat es viel zu bedeuten, daß mit Hilfe der Abkommen zwischen den verschiedenen Schifffahrtsgesellschaften Schiffe aller Anliegernationalen gleichzeitig auf allen Teilen der Donau fahren. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist ein Bericht der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 9. 4. 1959 mit folgendem Inhalt:

Tabelle 1:

## Transitverkehr auf der jugoslawischen Donaustricke nach Ländern

1937, 1951—1957 (1000 t)

Länder	1937	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Bergfahrt	1752	1411	1400	1453	1929	2084	1972	2319
Von Bulgarien nach:	45	266	319	346	301	329	293	586
Deutschland	19	—	—	1	3	1	—	5
Österreich	9	10	17	51	40	8	39	54
Tschechoslowakei	14	180	203	188	161	173	253	195
Ungarn	3	76	99	106	98	148	—	332
Von Rumänien nach:	1533	315	359	294	487	630	567	610
Deutschland	287	—	—	—	—	5	45	90
Österreich	381	7	8	23	24	59	56	121
Tschechoslowakei	574	237	269	188	338	429	328	306
Ungarn	291	71	82	83	125	137	138	94
Von der Sowjetunion nach:	—	822	719	809	1134	1108	924	1120
Österreich	—	9	3	3	13	8	0	17
Tschechoslowakei	—	553	471	688	764	740	550	644
Ungarn	—	260	245	118	357	360	374	458
Von Ägypten nach:	—	0	2	2	2	3	1	—
Tschechoslowakei	—	—	1	2	1	—	—	—
Ungarn	—	0	1	—	1	3	1	—
Von der Türkei nach:	—	4	1	1	3	8	3	3
Österreich	—	—	—	—	1	—	—	—
Ungarn	—	4	1	1	2	4	3	3
Von Syrien nach:	—	2	—	1	2	5	—	0
Ungarn	—	2	—	1	2	5	—	0
Übriger Transit:	173	—	—	1	—	4	184	—
Talfahrt	305	907	1087	988	854	791	233	288
Von Deutschland nach:	66	—	—	—	3	2	2	—
Bulgarien	19	—	—	—	—	—	1	—
Rumänien	47	—	—	—	—	—	0	—
Sowjetunion	—	—	—	—	3	2	—	—
Von Österreich nach:	22	145	144	79	79	137	7	12
Bulgarien	4	5	48	13	6	15	4	9
Rumänien	18	5	2	0	4	15	3	2
Sowjetunion	—	135	94	65	69	107	—	1
Von der Tschechoslowakei nach:	67	342	462	333	255	201	156	248
Bulgarien	40	94	140	155	116	136	120	175
Rumänien	27	64	80	62	55	50	34	51
Sowjetunion	—	184	242	114	83	15	1	21
Türkei	—	—	—	2	—	—	—	—
Von Ungarn nach:	125	420	476	573	517	448	67	23
Bulgarien	7	10	19	18	7	18	10	2
Rumänien	118	14	23	22	50	64	23	11
Sowjetunion	—	390	431	527	395	351	28	1
Ägypten	—	—	—	1	4	8	7	8
Türkei	—	5	3	5	61	5	—	2
Syrien	—	—	—	—	—	—	1	0
Übriger Transit:	25	—	5	3	—	5	0	5

Quelle: „Statisticki Bilten“, Beograd, br. 84, Saobračaj i Veze 1956, S. 67, ebenda br. 121, 1957, S. 97.



„Die Verhandlungen einer oberösterreichischen Delegation in Moskau waren wegen der zu behandelnden Fragen ungemein schwer, endeten aber mit einem vollen Erfolg. Die österreichische Schifffahrtsgruppe DDSG—COMOS erhielt den Auftrag, für die VOEST (Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke) in Linz 110 000 t Koksfeinkohle und 110 000 t Eisenerz zu übernehmen und nach Linz zu transportieren. Mit dem Abtransport im sowjetischen Donauhafen Ismail würde Anfang April begonnen. Ende November des laufenden Jahres soll der Gesamtauftrag abgewickelt sein.

Die österreichischen Schiffe fahren wie im Vorjahr *stromabwärts* ohne Güter, da die Lieferungen der VOEST mengenmäßig noch zu geringfügig sind. Die DDSG—COMOS wird aber in absehbarer Zeit auch an den Talfahrten mit Gütertransporten beteiligt werden, doch ist der Umfang der zu übernehmenden Güter noch nicht bekannt.

Die österreichische Delegation hat bei den Moskauer Besprechungen auch über Transporte von Mineralölprodukten verhandelt, zu einem Abschluß ist es aber noch nicht gekommen, weil hier eine Option der VOEST vereinbart wurde (worüber eine Entscheidung noch aussteht).“

## II. Die mögliche Entwicklung des Donauverkehrs

*unter besonderer Berücksichtigung der Pläne für den energiewirtschaftlichen Ausbau und für die Erweiterung des Wasserstraßennetzes*

Prognosen über die künftige Entwicklung des Donauverkehrs sind schwierig, weil sie von Faktoren abhängt, die sich nicht mit Sicherheit bestimmen lassen. Die erste Frage, die sich hier stellt, geht dahin, ob die zur Zeit bestehende handels- und verkehrspolitische Lage anhalten wird, oder ob wir mit einer weitgehenden Erleichterung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit rechnen können.

### A.

Zunächst soll darauf abgestellt werden, daß *die Lage, so wie sie jetzt ist, bestehen bleibt*. Auch hier soll — wie schon im ersten Teil — die Untersuchung der einzelnen Teilstrecken in der Reihenfolge von Westen nach Osten zu einer Übersicht über das Ganze führen. Weiter müssen wir unterscheiden zwischen einer kurzfristigen und langfristigen Vorausschau.

#### 1. Kurzfristige Betrachtung

##### a) Deutsche Donautrecke

Im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich wird man mit einer langsamen Zunahme rechnen können. Der Außenhandel des damaligen Deutschen Reiches mit Österreich betrug 1936 1,4 Mill. t, derjenige der Bundesrepublik Deutschland mit Österreich 1958 4,6 Mill. t. Er ist seit 1955 etwa gleich geblieben. Die Linzer Industrie, die bisher fast ausschließlich Ruhrkohle bezogen hatte, wurde 1958 zum Teil mit Kohle und Erz vom Osten aus und zwar in Höhe von reichlich 500 000 t versorgt. Der jetzt noch laufende Kohleverkehr über Regensburg dürfte aber anhalten.

Im Zuge der weiteren Entwicklung kann mit einer Bedarfszunahme der Linzer Werke an Kohle und Erzen gerechnet werden, die bei genügender kommerzieller Beweglichkeit zu einem erheblichen Teil über Regensburg wird laufen können.

Bei der kräftigen Zunahme des Ölverbrauchs ist anzunehmen, daß die Öltransporte aus Österreich auf der deutschen Donautrecke weiter anwachsen werden. Der Ölumschlag in Regensburg hat erheblich zugenommen. Er stellte sich

1954 auf	121 000 t
1955 auf	88 000 t
1956 auf	237 000 t
1957 auf	296 000 t und
1958 auf	271 000 t.

Über die möglicherweise eintretenden Wirkungen der Pipelines auf den Regensburger Hafenumschlag wird bei der langfristigen Betrachtung (S. 104 f.) einiges gesagt werden. Daß der Donauverkehr *zwischen Deutschland und Jugoslawien* schon bei kurzfristiger Betrachtung beträchtliche Chancen bietet, ergibt sich schon auf Grund der Ausführungen auf S. 89 f. Der Außenhandel Jugoslawiens mit Deutschland stellte sich 1936 auf rund 900 000 t, derjenige mit der Bundesrepublik Deutschland 1956 auf rd. 1,1 Mill. t.

Auch der Donauverkehr *zwischen Deutschland und den dem Rate für gegenseitige Wirtschaftshilfe angehörigen Staaten* ist steigerungsfähig. Es ist zu bedenken, daß „der Handelsverkehr (12) zwischen dem Westen und den Südoststaaten<sup>9)</sup>“ durchaus nicht zum Erliegen gekommen ist.“ Die Bundesrepublik Deutschland führte 1956 88% der Menge ein, die das Reich 1933 — also vor der deutschen Wirtschaftsoffensive — vom Südosten importierte und im Verhältnis zu 1937 sind es immer noch 45%. Die Ausfuhr der Bundesrepublik erreichte jedoch nur 24% der 1933 und 15% der 1937 nach Südosteuropa exportierten Menge; in erster Linie deshalb, weil Massengüter wie Kohle, Koks und wohl auch Kali und Salz wegfallen.

Überprüft man die Liste der Güter, die auf Grund des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der UdSSR abgeschlossenen Handelsvertrages ausgetauscht werden sollen, so findet man eine ganze Reihe Positionen, die über die Donau importiert werden können. Es wäre zweckmäßig, bei diesem Gütertausch auch die Dienstleistungen der deutschen Donauschifffahrt in Anspruch zu nehmen und bei den internationalen Vereinbarungen entsprechende Vorsorge zu treffen. Chancen für Verkehrssteigerungen zwischen Deutschland und den Comecon-Staaten liegen auch im Ölverkehr.

Verhältnismäßig einfach ist die kurzfristige Prognose des Verkehrs auf der

b) österreichischen Donautrecke.

Sie ergibt sich von selbst aus den Ausführungen auf S. 83 ff. und insbesondere der Tabelle S. 85.

In allen Relationen und zwar im Verkehr zwischen Österreich und Deutschland, im innerösterreichischen Verkehr, im Verkehr zwischen Österreich und Jugoslawien und im Verkehr zwischen Österreich und den Comecon-Staaten ist strukturell eine zufriedenstellende Entwicklung zu erwarten, wobei konjunkturelle Beeinträchtigungen des Donauverkehrs selbstverständlich nicht ausgeschlossen werden dürfen. Die Prognose für den Donauverkehr auf der österreichischen Strecke beruht — wie schon S. 89 gesagt wurde — nicht zum wenigsten auf der Stellung Österreichs zwischen Westen und Osten und seiner dadurch bedingten verhältnismäßig großen handels- und verkehrspolitischen Bewegungsfreiheit.

<sup>9)</sup> Das sind die Staaten des weiteren Donauraums: Ungarn, Bulgarien, Rumänien, die Tschechoslowakei und Jugoslawien.

Nach Wessely (12) importierte Österreich aus dem Gebiet der heutigen europäischen Volksdemokratien (mit UdSSR, aber ohne Sowjetzone) 1957 67 % der Menge von 1937, während der Export sogar 75 % erreichte. Er steigt sogar auf 90 %, wenn die Reparationsleistungen berücksichtigt werden. Auch Kotzina (13) hat ein positives Urteil über die Zukunft des österreichischen Donauverkehrs ausgesprochen.

#### c) Jugoslawische Donautrecke

Daß im *Jugoslawienverkehr* schon kurzfristig erhebliche Chancen liegen, geht bereits aus den Ausführungen auf S. 89 ff. hervor.

#### d) Donauverkehr im Bereich der Comecon=Staaten

Auch der Donauverkehr im Bereich der zum Comecon gehörigen Staaten läßt schon kurzfristig eine zuversichtliche Beurteilung zu. Das zeigen die Verkehrssteigerungen, die bereits auf S. 91 ff. behandelt wurden. Hinzu tritt selbst bei nur kurzfristiger Betrachtung ein wichtiger bisher nicht behandelter Gesichtspunkt, auf den Wessely (12) hingewiesen hat. *In den südöstlichen Donauländern besteht ein dringender Bedarf an leistungsfähigen Transportmitteln*, da der Verkehr infolge der Industrialisierung und der wirtschaftlichen Integrierung seit der Vorkriegszeit außerordentlich zugenommen hat. Die beförderte Gütermenge stieg im Südostraum<sup>7)</sup> um das 1 $\frac{1}{2}$  fache, die Verkehrsleistung in tkm um das 2 $\frac{1}{2}$  fache. Die Sowjetunion befördert Getreide und industrielle Rohstoffe in einem „ungeahnten Ausmaß“ nach den südosteuropäischen Staaten. Früher unbekannte Verkehrsströme sind entstanden. Es besteht deshalb — genau so wie in der UdSSR<sup>8)</sup> — das Bestreben, *die Binnenschifffahrt in immer höherem Maße besonders für Massentransporte einzuschalten* und den Eisenbahnverkehr zu entlasten. Diese große Chance für die für den Massengutverkehr prädestinierte Donauschifffahrt wird zunehmend ausgenutzt werden. Das gilt umso mehr, als sich dem Eisenbahnverkehr zwischen Rußland und den Südoststaaten Engpässe entgegenstellen, die durch den Übergang zwischen Bahnsystemen verschiedener Spurweiten verursacht werden. Die hier ausgesprochene im großen und ganzen *zuversichtliche Beurteilung der kurzfristigen Entwicklung des Donauverkehrs wird von den an ihm interessierten Kreisen weitgehend geteilt*. Das zeigt sich an den schon jetzt in die Wege geleiteten oder zum mindesten sich abzeichnenden *Investitionen im Bereiche der Häfen, des Wasserstraßenbaues und der Schifffahrt*.

#### a) Deutschland

Der *Hafen Regensburg* wird durch den Bau eines *neuen Hafenbeckens* erweitert, das die Umschlagkapazität des Hafens auf 5 Mill. t jährlich erhöhen wird. Die Arbeiten sind in vollem Gange. Das neue Hafenbecken wird unterhalb der bisherigen Regensburger Hafenanlagen in einem noch nicht bebauten Gelände errichtet, das erheblichen Raum für neue Industriebetriebe bietet. Die Nachfrage nach Industriegelände ist so stark, daß schon jetzt die Grundstücke in vollem Umfange vergeben werden könnten. Die Hafenverwaltung bemüht sich, dort nur solche Betriebe anzusiedeln, von denen ein großer

<sup>7)</sup> Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Tschechoslowakei und Jugoslawien.

<sup>8)</sup> Deshalb auch das Bestreben im Bereich der UdSSR, den gebrochenen Eisenbahn-Schiffsverkehr zu fördern. (Chatschaturow T. S. nach einer Kurzfassung eines Vortrages vor der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden auf einer Tagung vom 8. bis 11. 6. 1959, herausgegeben von der genannten Hochschule) (14). In der gleichen Richtung einer entschlossenen Förderung des Binnenschiffverkehrs bewegt sich der Aufsatz von Ing. D. Orlow: „Die europäischen Wasserläufe und die UdSSR“ in der Zeitschrift *West-Ost-Handel*, Heft 11, November 1958 (15).

Schiffsumschlag zu erwarten ist. Hierüber laufen aussichtsreiche Verhandlungen mit einigen großen Firmen verschiedener Branchen. Der Hafen Regensburg verfügt schon jetzt über Tankanlagen mit einem Fassungsvermögen von 87 600 cbm. Im Bereich des Hafens *Deggendorf* sei auf Anlagen der Donau-Tanklager-GmbH. mit 13 Tanks mit 16 000 cbm Fassungsvermögen hingewiesen.

Auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues laufen zur Zeit Restarbeiten an der Niederwasserregulierung der Donau mit dem Ziel einer Abladetiefe von 2 m bei NSW.

Die deutsche Donauschifffahrt hat seit Kriegsende ihre Kapazität — wenn zunächst auch vorsichtig — erweitert.

Die deutsche Binnenflotte im Donaugebiet ist bei Schiffen ohne eigene Triebkraft von 49 000 t am 1. 1. 1948 auf 90 000 t am 1. 1. 1959 und bei Schiffen mit eigener Triebkraft von 2000 t am 1. 1. 1948 auf knapp 6000 t am 1. 1. 1959 gestiegen. Am 1. 1. 1936 betrug die Tragfähigkeit der Schiffe ohne eigene Triebkraft 131 000 t und die der Schiffe mit eigener Triebkraft 18 000 t<sup>9)</sup>.

#### b) Österreich

Auch im Bereich des *Linzer Hafens* werden erhebliche Investitionen vorgenommen. Die noch aus der Vorkriegszeit stammenden Planungen für *Linz* (16) sahen einen Großhafen vor, der ohne den alten Winterhafen und das Becken der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke sieben Hafenbecken umfassen sollte. Zu Kriegsende war der Hafenausbau noch nicht fertig. Es waren fünf Becken ausgehoben, hiervon waren zwei teilweise mit Schwergewichtsmauern versehen und an der Nordseite des Beckens 2 ständige Fundamente von drei Lagerhäusern. Nach dem Kriege wurde der Hafen von der Stadtverwaltung in enger Zusammenarbeit mit dem Lande Oberösterreich und den beteiligten Ministerien, Handel und Wiederaufbau, Verkehr und Finanzen großzügig ausgebaut. Die technische Ausrüstung des Hafens ist nach den modernsten Gesichtspunkten erfolgt; die drei Lagerhäuser sind in einer kombinierten Bauweise errichtet worden und zwar als Lagerhaus mit Schüttboden und einem Siloteil. Aufzüge, moderne Kletterpodeste, Getreidetrocken- und Förderungsanlagen, moderne Wippkähne und Gleisbrückenwaagen vervollständigen die Ausrüstung.

Linz verfügt über sieben aber noch nicht vollkommen ausgebaute Hafenbecken: den alten Winterhafen, den neuen Handelshafen mit drei Becken, den Öl- und Industriehafen mit zwei Becken und den VOEST-Hafen, dessen Becken in Bälde an den Strom angeschlossen werden wird.

In engem Zusammenhang mit dem Ausbau des Linzer Hafens steht derjenige der Industrie im Linzer Raum, der schon S. 88 ff. behandelt wurde. Von Bedeutung sind weiter die Investitionen der Linzer Zollfreizonen-Betriebs-AG., die schon S. 89 erwähnt wurden. Die Anlagen werden noch erweitert werden.

In *Ybbs* wurde ein kleines Stahlwerk zur Herstellung von Vormaterial für die Wiener Schmiedestahlwerke errichtet. Die Standortwahl wurde durch die Möglichkeit des Donauumschlags beeinflusst.

In *Krems* war von den geplanten zwei Hafenbecken eines zur Hälfte ausgebaut, das an der Nordseite eine Schwergewichtsmauer besaß, die allerdings fast zur Gänze von dem Silo der Firma Mierka in Anspruch genommen wurde, die dort einen Silo auf Eigen-

<sup>9)</sup> Deutsche Binnenschifffahrt 1948, Heft 2, Diagramm und Tabelle.

grund mit 22 000 Tonnen Fassungsraum erbaut hatte. Die geplante Kremserverlegung war zu Kriegsende noch nicht durchgeführt: Kreams und Donau verschleimten gemeinsam das Becken. Vorerst wurde aus Bundesmitteln das Becken ausgebagert; später beteiligten sich auch das Land Niederösterreich und die Stadt Kreams an der Verbreiterung des Hafenbeckens und dem Ausbau des Hafengeländes. Aneifernd hat auch der rapide Aufbau der Kreams-Chemie gewirkt. Als nach Abschluß des Staatsvertrages die Schmidt-hütte wieder in österreichischen Besitz kam, war die Bahn für den weiteren Aufstieg des Kremser Hafens frei, dessen Bedeutung besonders wegen des dort errichteten Zweigwerkes der VOEST mehr und mehr zunimmt.

Infolge des wachsenden Verkehrs der Donauhäfen und -Länden in Wien kam es im Einvernehmen mit dem Bund zu dem Beschluß der Wiener Stadtverwaltung, den Hafen auszubauen, wobei der Bund ebenfalls eine Beitragsleistung zusagte. Das Freudenaue Becken wird als Stückguthafen ausgebaut. Das Becken von Albern bleibt Getreidehafen, wozu es durch seine modernen Silos prädestiniert ist und die Lobau bleibt der Petroleum- und Tankhafen von Wien. Das Gebiet an der zum Teil bereits fertiggestellten Einmündung des Donau-Oder-Kanals war schon früher als industrieller Schwerpunkt ausersehen gewesen.

Während des Krieges wurde hier der Ölhafen angelegt, den die Sowjets bis 1955 für ihre Öltransporte benutzten. In diesem Hafen wurden während der Besatzungszeit bis zu viertausend Tankschiffe jährlich mit Öl beladen: der Bahnumschlag bewegte sich jährlich um siebzigtausend Waggons. Im Lobauer Hafen endete auch die Öl-Pipeline aus dem niederösterreichischen Erdölgebiet. Hier wird eine große Raffinerie mit einem unterirdischen Zentraltanklager errichtet werden. Für später ist auch der Bau eines zweiten Hafenbeckens geplant.

In Korneuburg (oberhalb Wien) wird ein Wärmekraftwerk auf Erdgas- und Heizöl-grundlage errichtet.

Nach einer Auskunft der Obersten Schifffahrtsbehörde in Wien umfaßt die österreichische Donauschifffahrt nach dem Stand vom Juli 1959 folgende Einheiten:

225 Güterkähne	mit	173 800 t
65 Tankkähne	mit	61 314 t
1 selbstfahrender Güterkahn	mit	537 t (400 PS)
36 Zugschiffe	mit	28 985 PS
11 Fahrgastschiffe	mit	6 625 PS (9986 Personen).

Nach 1945 wurden 43 Güterkähne, 5 Tankkähne, 11 Zugschiffe und 3 sog. Donau-busse neu in Dienst gestellt, denen allerdings auch Verschrottungen von alten Fahr-zeugen gegenüberstehen.

In diesem Zusammenhang sei auch die französische Donauschifffahrt erwähnt, die in den Jahren 1957 und 1959 11 1000-Tonnen-Schlepper neu in Dienst gestellt hat. Ihre Einheiten verkehren teils im westlichen Bereich der Donau, zum anderen Teil sind sie an die rumänische Schifffahrt vermietet (näheres siehe Anmerkung)<sup>10)</sup>.

<sup>10)</sup> Anmerkung (nach einer Mitteilung des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung):

Die französische Donauschifffahrtsgesellschaft (S.F.N.D. — Société Française de Navigation Danubienne, Wien I, Mahlerstraße 11) mit dem Sitz in Paris und Niederlassungen in Wien und Braila, wurde nach dem 1. Welt-krieg zur treuhändigen Verwaltung des dem französischen Staat zugesprochenen Donauschiffsparks gegründet. Der Schiffspark betrug zu Beginn des 2. Weltkrieges rund 80 Einheiten, die auf der unteren Donau fuhrten und zu Kriegsbeginn größtenteils in die Türkei überführt wurden. Ein Teil dieser Schiffe wurde nach dem Krieg verkauft, 16 Einheiten, meist Greidenschlepps, verblieben auf der unteren Donau, gehören weiterhin

### c) Tschechoslowakei

Auf den tschechoslowakischen Donauwerften von Komorn sollen nach jüngsten Ver-lautbarungen in nächster Zeit Schiffe für einen durchgehenden Donau-Levante-Dienst ab Preßburg gebaut werden. Die Tschechoslowakei würde damit neben Ungarn und Jugoslawien das dritte Donauland, das einen Levante-Verkehr unterhält, sein.

### d) Ungarn

In Ungarn ist im Bereich der Raffinerie bei Cöny ein großes Industriegebiet im Ent-stehen. Eine Tonerdefabrik wird einen erheblichen Donauverkehr bringen.

Etwa 40 km unterhalb von Budapest wird an der Donau ein großes Eisenwerk mit Hafen und Anlegeplatz ausgebaut. Die Häfen Györ und Czepel bei Budapest wer-den vergrößert. Auf der westlichen Seite dieses Hafens wurden neben zwei bereits bestehenden noch drei große Becken erstellt, die alle von der Donau her einen großen gemeinsamen Zugang haben werden. Die Erdzunge auf der Insel Czepel wird zu einem großen Kai ausgebaut. Zwischen den Hafenbecken werden Eisenbahnschienen gelegt und hier entstehen auch die großen neuen Lagerhäuser und Kräne. Auf der östlichen Seite der Insel wird eine Schleuse gebaut, die geeignet sein wird, auch See-schiffe bis 4000 Registertonnen durchzulassen. Auch auf dieser Seite der Insel werden zwei Industrie- und zwei Ladebecken geschaffen. Außerdem werden hier eine große Werft und ein Reparaturwerk errichtet.

Demnächst<sup>11)</sup> beginnt in Ungarn der weitere Ausbau des Kanalnetzes des großen Theiß-Stauwerkes bei Tiszalök, das eine wesentliche Erweiterung der Schifffahrt er-möglichen wird. Auf der oberen Theiß und ihren Nebenflüssen, sowie auf dem soge-nannten Hauptostkanal werden insgesamt siebenhundert Kilometer lange, neue erst-klasse Wasserwege schiffbar gemacht. Man rechnet damit, daß neben anderen Fracht-aufkommen auf dem neuen Wasserwege jährlich etwa 1/2 Million t landwirtschaftliche Produkte befördert werden können.

Nach<sup>12)</sup> der Beseitigung der Grenzzone an der ungarisch-jugoslawischen Grenze wurde es möglich, die seit acht Jahren vernachlässigten Stromregulierungsarbeiten an der Drau

der französischen Gesellschaft und fahren unter französischer Flagge, sind aber an die rumänische Schifffahrt vermietet. Auch das Personal der Niederlassung Braila ist seit einigen Jahren rein rumänisch.

In Österreich wurde die Tätigkeit der Gesellschaft 1950 mit 2 Schlepps wieder aufgenommen, die der DDSC vermietet wurden, 1953 kam das in Regensburg ausgebesserte Zugschiff (Motorschiff) „Admiral Lacaza“ (1000 PS) hinzu. 1956 wurden die für die obere Donau geeigneten Schiffe von Rumänien nach Österreich gebracht und 1957/58 elf 1000-Tonnen-Schlepper neu in Dienst genommen (erbaut aus dem Verkaufserlös der abgestoßenen Schiffe in Straßburg, montiert in Linz bzw. 2 davon aus österreichischem Material in Korneu-burg erbaut). Damit hat mit Jahresbeginn 1959 der Stand des Schiffsparks der Gesellschaft auf der westlichen Donau erreicht:

2 Zugschiffe	1400 PS	
16 Trockenschlepps		14 216 t
1 Tank		679 t
zus.: 19 Einheiten mit Tragkraft		14 895 t

Diese Einheiten sind der deutsch-österreichischen Schifffahrtsgruppe vermietet, fahren unter französischer Flagge, aber ohne französisches Personal. Die Mannschaft steht im Dienstverhältnis zum S.F.N.D. Das Dampfschiff „Pasteur“ liegt derzeit still in Linz, 4 Schlepps sind der deutschen Schifffahrtsgruppe vermietet, der Rest an DDSC und Cosmos.

Trotz des zahlenmäßig starken Rückganges des Schiffsbestandes der Gesellschaft nach dem 2. Weltkrieg ist die Tonnage weniger stark gesunken, weil vorwiegend alte, kleine Kanalboote verkauft wurden, während Regelschiffe neu erbaut wurden.

<sup>11)</sup> Donaeurop. Informationsdienst 1959, Nr. 14.

<sup>12)</sup> Freies Leben, Budapest Nr. 42 vom 20. 10. 56.

wieder aufzunehmen. Die Arbeit wurde gleichzeitig an fünf Abschnitten des Flusses begonnen.

Die *ungarische Donau-Levante-Linie* mit fahrplanmäßigem Dienst ins östliche Mittelmeerbecken will in wenigen Jahren ihren Schiffspark verdoppeln. 1955 wies sie fünf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 4315 t auf<sup>13)</sup>. In der gleichen Zeit sollen für die ungarische Donauflotte, die vom Verkehr mit der Sowjetunion zur Zeit besonders stark in Anspruch genommen wird, insgesamt über 60 moderne Tanker, Schleppkähne und Motorschiffe verschiedener Größe gebaut oder angekauft werden, zum Teil allerdings zur Erneuerung oder zum Ersatz veralteter Fahrzeuge. Außerdem will man eine kleinere Eisbrecherflotte für die Donauschiffahrt auf Stapel legen.

#### e) Jugoslawien

Mit einem vorläufigen Kostenaufwand von 5,8 Mrd. Dinar (rund 80 Millionen DM) wurde bei *Belgrad* (17a) der Bau eines neuen Donauhafens in Angriff genommen, der vier Hafenecken, modernste Umschlags- und Lagereinrichtungen sowie eine Jahreskapazität von vorerst 2 Millionen t Umschlag besitzen soll. Die Gesamtkosten werden auf 18 bis 20 Mrd. Dinar geschätzt, die Bauzeit auf mindestens 3 bis 4 Jahre. Auch in anderen Häfen sind Investitionen geplant.

Zur Zeit befaßt sich die jugoslawische Bundeskommission für Wasserwirtschaft mit dem Grundprojekt für die Regulierung der Save, die von Zagreb bis Ruswica Gebirgsfluß, von dort ab Tieflandstrom ist<sup>14)</sup>. Die Arbeiten werden zugleich der Schifffahrt, dem Hochwasserschutz, der Bewässerung und der Entwässerung dienen. Der geplante Ausbau der Save bis Sisac wird den verbesserten Anschluß des dortigen Eisenwerks und der Ölraffinerie an das Wasserstraßensystem der Donau herbeiführen.

Zwischen Vukovar an der Donau und Samac an der Save wird eine Schifffahrtsstraße von 60 km Länge geplant<sup>15)</sup>.

Große Investitionen erfolgen am Donau-Theiß-Kanal. Nach einer Meldung des „Verkehr“ vom 25. 4. 1959 sind am 1. April 1959 die Arbeiten auf sämtlichen Teilstrecken des Donau-Theiß-Kanals in einer Länge von 100 km wieder aufgenommen worden. Er beginnt südlich der ungarisch-jugoslawischen Grenze, führt zur Theiß in südöstlicher Richtung und von dort wieder zurück zur Donau, die er unterhalb Belgrad erreicht und wird 360 000 ha Boden bewässern und weit größere Flächen entwässern. Auch soll die *Schifffahrt* auf der Hauptmagistrale des Kanals ermöglicht werden. In Bälde ist mit der Aufnahme der Arbeiten an entsprechenden Anlagen für die Durchfahrt von Schiffen bei Vrbas und Novi Sad zu rechnen. Profil und Tiefe des Kanals werden eine unbehinderte Fahrt von Schiffen zwischen 500 und 1000 t gewährleisten. Die Woiwodina wird auf diese Weise rund 500 km neue Schifffahrtswege erhalten.

Jugoslawien macht seit einiger Zeit erhöhte Anstrengungen für den Ausbau seiner Flußschifffahrt. Der Verband der jugoslawischen Flußschifffahrtsunternehmen hat einen neuen Fünfjahresplan für die Erneuerung und Vermehrung der Flußschifffahrtsflotte ausgearbeitet, der von den kompetenten Stellen genehmigt worden ist; er sieht *Investitionen* im Ausmaß von 7,5 Mrd. Dinar bis 1961 vor, wovon 1,5 Mrd. Dinar aus

<sup>13)</sup> Wiener Quellenhefte zur Ostkunde 1958, Heft 1.

<sup>14)</sup> Jugoslawischer Wirtschaftsdienst Agram Nr. 95 vom 1. 2. 59.

<sup>15)</sup> DVZ Nr. 90 vom 30. 7. 1959.

dem Gewinn der Schifffahrtsgesellschaften, die restlichen 6 Mrd. durch Investitionskredite aufgebracht werden. Mit diesem Geld sollen elf Schleppschiffe — hauptsächlich für den Donauverkehr — sowie 96 Schleppboote und Tanker angeschafft und bedeutende Verbesserungen in den Flußhäfen des Landes vorgenommen werden. Eine Anzahl älterer Schiffe soll neue Kessel und rationellere Schiffsmotore erhalten. Bis 1961 soll die Leistungsfähigkeit der jugoslawischen Flußschifffahrt um 40–50 % erhöht werden.

Um den billigen Donauweg auch für die Handelsverbindungen mit dem östlichen Mittelmeer einschließlich Ägypten auszunutzen, hat Jugoslawien mit dem *Baukombinierter Donau-Hochseeschiffe* begonnen. Vor einigen Monaten wurde bereits das erste Donau-Seeschiff von der Titowerft in Kraljevica, dem nun ein zweites Schiff gefolgt ist, vom Stapel gelassen. Es handelt sich um Motorfrachter von 1215 BRT mit 1000 PS Maschinenleistung, die 78 m lang und 10 m breit sind.

#### f) Rumänien, Bulgarien und Rußland

Auch die *Rumänen* und *Bulgaren* bauen ihre Flotten aus. Die *Russen* verfügen über eine erhebliche Donauflotte und haben die Häfen Braila und Reni modern ausgerüstet, so daß diese schon jetzt Umschlagszahlen von wohl je 2 Mill. t aufweisen.

## 2. Langfristige Betrachtung

Unter der oben aufgestellten Voraussetzung, daß die *politische Lage keine wesentlichen Veränderungen* bringen wird, müssen nunmehr noch die langfristigen Entwicklungstendenzen des Donauverkehrs untersucht werden.

Die in allen Donauanliegerstaaten fortschreitende wirtschaftliche Entwicklung rechtfertigt gerade bei langfristiger Vorausschau eine gewisse Zuversichtlichkeit. Das wirtschaftliche Wachstum wird durch die drei Funktionen der Donau als Verkehrsweg, als Wasserspender für Industrie und Landwirtschaft und als Kraftquelle für die Elektrizitätserzeugung erheblich gefördert werden. Sie wird — wie wir das an den Ufern vieler Ströme, besonders in Deutschland (17 und 18), beobachten — zur weiteren Erschließung oder besseren Nutzung von Rohstoffquellen ebenso wie zur Errichtung neuer Industrien zur Herstellung von Fertigerzeugnissen anregen. Ähnliche Entwicklungen wie im Linzer Raum konnten wir bereits für Ungarn feststellen. Wie aus den Planungen in den verschiedenen Donaustaaten, besonders in der Tschechoslowakei und in Jugoslawien, zu entnehmen ist, werden sie in Zukunft auch dort zu beobachten sein. Die Wirtschaftsbelebung längs der Donau wird neue Verkehrsspannungen in den verschiedensten Entfernungen erzeugen, die einen Ausgleich durch neue Verkehrsströme auf dem Flusse erzwingen.

Ein besonders starker Impuls für die Wirtschaftsentwicklung wird von dem weiteren *Ausbau der Donauwasserkräfte* und der hierdurch ausgelösten Wirtschaftsförderung im Donaauraum ausgehen.

Im energiewirtschaftlichen Ausbau der Donauwasserkräfte ist Deutschland vorgegangen. 1927 wurde das von der Rhein-Main-Donau-AG. erbaute und ihr gehörige Kachletwerk, das jährlich etwa 270 Mill. kWh erzeugt, in Betrieb genommen. Zur Zeit wird von der gleichen Gesellschaft die Kraftwerkskette zwischen Ulm und Regensburg ausgebaut, die insgesamt etwa 1,34 Mrd. kWh jährlich erzeugen soll. Bei den Planungen für den oberhalb der künftigen Einmündung der vom Main her kommenden Großschifffahrtsstraße liegenden Teil der Donau wird auf den späteren Einbau

der Schleusen Rücksicht genommen. Zur Zeit wird noch nicht an den Ausbau dieser Strecke zur Großschiffahrtsstraße gedacht.

Weiter hat die Rhein=Main=Donau=AG. die ersten Projekte für den Bau des deutsch-österreichischen Grenzkraftwerkes Jochenstein erarbeitet und schließlich in den Jahren 1950–1952 gemeinsam mit der Österreichischen Verbundgesellschaft den endgültigen Entwurf geschaffen, der schließlich zur Ausführung gelangte. Die Jahresleistung dieses 1956 fertiggestellten Werkes, das je zur Hälfte dem deutschen und dem österreichischen Verbundnetz zugute kommt, beträgt nahezu 1 Milliarde kWh.

Die Rhein=Main=Donau=AG. war es ferner, die im Jahre 1938 mit der Planung des Donaukraftwerkes Ybbs=Persenbeug begann. Die Jahresarbeit des währenddessen fertiggestellten Werkes, das im Jahre 1955 von der Österreichischen Donaukraftwerke=AG. in Angriff genommen wurde, beträgt 1,25 Milliarden kWh. Jochenstein und Ybbs=Persenbeug sind bereits Glieder des österreichischen Rahmenplanes zum Ausbau einer Kraftwerkskette in der österreichischen Donau (13). Insgesamt sieht dieser Rahmenplan 15 Staufstufen mit einem Jahresarbeitsvermögen von rund 15 Milliarden kWh vor.

Der Bau des Donaukraftwerks bei Aschach ist angelaufen. Aschach wird mit einer Jahresarbeit von 1,33 Mrd. kWh das größte Donaukraftwerk sein, das auf der österreichischen Strecke zur Durchführung kommt.

Eine fast gleich hohe Jahresarbeitsleistung wird nur die letzte Stufe, das Grenzkraftwerk Wolfsthal, aufweisen, das ähnlich wie Jochenstein gemeinsam mit dem Nachbarland, in diesem Falle der CSR., projektiert wird. Der Aufstau der Stufe Wolfsthal wird weit in die March hineinreichen und sie schiffbar machen; die Voraussetzung für den Verlauf des unteren Teiles des Donau=Oderkanals entlang der Ostgrenze Österreichs wäre damit gegeben.

Nach Vollendung des Rahmenplanes wird die österreichische Donau mit ihren 15 Staufstufen nahezu das Doppelte jenes Energievolumens produzieren, das heute aus allen nicht an ihrem Flußlauf gelegenen Lauf- und Fallwerken Österreichs gewonnen wird (13).

Ein anderer Vergleich ist vielleicht noch eindrucksvoller: Die jährliche elektrische Arbeit der österreichischen Donaulaufwasserwerke wird etwa derjenigen der Laufwasserwerke des Tennesseegebietes gleichkommen. Nun ist es bekannt, daß die Errichtung der Laufwasserwerke des Tennessee den Anstoß zu einer Wirtschaftsbelebung eines Englands an Größe gleichkommenden Gebietes zur Folge hatte, deren Stärke vorher nicht vorausgeahnt wurde. Mögen auch in dem alten Kulturlande Österreich die wirtschaftlichen Verhältnisse ganz anders gelagert sein als in der seinerzeit verödeten Region des Tennessee und seiner Nebenflüsse, so wird zweifellos auch in Österreich vom Ausbau der Donauwasserkräfte ein gewaltiger Impuls auf die gesamte Wirtschaft des Landes ausgehen, dessen Wirkungen sich in erster Linie in der Nähe der Donau zeigen werden. Gerade in Österreich liegen wegen der hohen Bevölkerungsdichte und des hohen Ausbildungsstandes der Ingenieure, Kaufleute und Arbeiter die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen, durch den Ausbau der Donauwasserkräfte angeregten Aufschwung besonders günstig.

Mit der kräftig ansteigenden Wirtschaftstätigkeit werden ganz von selbst auch die Verkehrsbedürfnisse steigen. Aus elektrowirtschaftlichen Gründen bedürfen die Laufwasserkraftwerke zu ihrer Ergänzung, allerdings in beschränktem Umfange, neuer

Wärme- und Wasserkraftwerke, die mit Brennstoffen versorgt werden müssen. Im Tennesseegebiet war es sogar nötig, in großem Maßstab Wärme- und Wasserkraftwerke anzulegen, um den steil ansteigenden Energiebedarf zu decken, der auf der Wirtschaftsbelebung beruhte, die die Laufwasserkraftwerke verursacht hatten. An der Donau werden die meisten zusätzlichen Transporte durch die sich längs des Stromes erweiternden und sich neu bildenden Produktionsbetriebe verschiedenster Art veranlaßt werden, denen die verschiedenartigen Vorteile des Stromes: seine Verkehrsleistungen, seine Energieerzeugung und die Wasserdarbietung, zugute kommen werden.

Ähnliches gilt auch für die anderen Donaustaaten, nur daß dort mit dem zügigen Ausbau der Donauwasserkräfte noch nicht begonnen wurde. Das gemeinsam von Österreich und der Tschechoslowakei geplante Kraftwerk bei Wolfsthal wurde schon genannt. Es kann damit gerechnet werden, daß auch mit dem Bau eines Kraftwerkes bei Gran in Bälde begonnen wird. Die Kraftwerke an der mittleren Donau werden voraussichtlich jährlich etwa 5,5 Milliarden kWh leisten.

Weiter stromabwärts wird der Abschnitt der Katarakte wegen der außergewöhnlichen hydroenergetischen Leistung und der günstigen topographischen, geologischen und hydrologischen Bedingungen an erster Stelle stehen. Hier wollen die beiden Anliegerstaaten Jugoslawien und Rumänien einen gewaltigen hydrotechnischen Komplex errichten. Es ist möglich, daß dort ein einziges Stauwerk mit einer Fallhöhe von höchstens 35 m, einer Leistung von 2,2 Mill. kW und einer Jahreserzeugung von 12,5 Milliarden kWh errichtet wird (19).

Bulgarien und Rumänien haben vor, bei Vidin und Svistov Grenzwerte mit 7,3 Mrd. kWh Jahresarbeit zu bauen, und als letztes will Rumänien in der Nähe von Braila den Strom aufstauen und jährlich 6 Mrd. kWh gewinnen. Mit Hilfe der dort entstehenden Staueisen sollen große Bewässerungsvorhaben für die Landwirtschaft durchgeführt werden. Also auch hier bieten sich langfristig gesehen außerordentliche Möglichkeiten für eine kräftige Wirtschaftsentwicklung an, die durch zahlreiche z. T. noch nicht oder ungenügend erschlossene Rohstoffvorkommen noch verstärkt werden. Auch hier können ähnlich wie in Linz neue Wirtschaftszentren emporwachsen.

Hierdurch wird die Wirtschaftstätigkeit in diesen über erhebliche Rohstoffvorkommen (Bauxit, Eisenerz, Kupfererz und Chromerzen) verfügenden Staaten und damit auch der Donauverkehr kräftig ansteigen.

Weiter liegt — langfristig gesehen — eine große Chance für den Donauverkehr in der Erweiterung des Wasserstraßennetzes durch den Anschluß der Donau an andere Stromsysteme.

An erster Stelle steht hier die Rhein=Main=Donau=Verbindung, die bei Bereitstellung der nötigen Gelder bis 1975 fertiggestellt werden kann.

Es ist nicht möglich, schon jetzt mit einiger Zuverlässigkeit den Verkehr zu ermitteln, der von der Donau aus auf die Rhein=Main=Donau=Großschiffahrtsstraße weiter nach Norden oder vom Norden aus auf der Rhein=Main=Donau=Großschiffahrtsstraße nach der Donau gehen wird. Einen beachtlichen Versuch nach dieser Richtung hat kürzlich Karl Frohner (20) unternommen und dabei den künftigen Verkehr allein Österreichs auf der Rhein=Main=Donau=Verbindung auf 6 Millionen t geschätzt. Diese Zahl ist durchaus realistisch, wird doch durch die Rhein=Main=Donau=Verbindung ein in voller Entwicklung begriffener Randkern (Linz und Wien) mit dem Zentrum der europäischen

Industrie um Rhein=Ruhr und mit den Rheinmündungshäfen verbunden. Die Zukunftsaussichten dieses Verkehrs sind in Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung und der Größe des Donaaraums sicher noch günstiger als die Chancen, die seinerzeit Straßburg und Basel durch den Anschluß an den Rhein mittels der Schiffbarmachung des Ober-Rheins gewonnen haben.

Selbstverständlich wird auch der Donauverkehr mit Jugoslawien durch die engere Verbindung dieses Landes mit den Rheinuferstaaten erheblich wachsen.

Auch der Verkehr mit den zum Comecon gehörigen Staaten wird durch die Rhein=Main=Donau=Verbindung selbst unter der hier zugrunde liegenden Annahme, daß die politisch=wirtschaftlichen Verhältnisse sich nicht erheblich verändern, gefördert werden.

Wie die Chancen für den Bau der *Oder=Donau=Verbindung* stehen, läßt sich schwer sagen. Optimistische und pessimistische Prognosen wechseln ab. Sollte die Oder=Donau=Verbindung im Laufe der Jahre zustande kommen, so wird sie den Donauverkehr, im ganzen gesehen, selbstverständlich fördern. Welche Wirkungen sie auf den Verkehr oberhalb Linz und auf die Rhein=Main=Donau=Verbindung haben wird, läßt sich jetzt schwerlich übersehen. Diese Frage ist wiederholt untersucht worden. Frühere Arbeiten (21 und 22) kamen zu dem Ergebnis, daß eine Oder=Donau=Verbindung der Rhein=Main=Donau=Verbindung keinen oder wenigstens fast keinen Abbruch tun wird. Andererseits wird man einräumen müssen, daß gewisse Verkehrsverlagerungen auf dem Montansektor möglich wären.

Bei einer langfristigen Prognose müssen auch die von Jugoslawien im Auge behaltenen Wasserstraßenverbindungen über Sisak nach Rijeka zur Adria und über Morava und Wardar zur Ägäis genannt werden. Sollten sie realisiert werden, so werden auch sie den Donauverkehr fördern (23).

Am Schluß dieser Vorausschau sei noch auf Bedenken hingewiesen, wonach die Donauschifffahrt durch den Bau von *Pipelines* und den dadurch herbeigeführten Ausfall von Erdöltransporten auf lange Sicht erhebliche Einbußen erleiden würde. Selbstverständlich werden auch im Donaauraum *Pipelines* errichtet werden. Auf der anderen Seite steht jedoch fest, daß die Donau eine ideale Verkehrsstraße für Erdöl darstellt, weil sie eine unmittelbare Schiffsverbindung wichtiger Verbrauchsgebiete mit den russischen Erdölrevieren am Schwarzen Meer, den rumänischen<sup>19)</sup>, den ungarischen und den österreichischen Erdölrevieren darstellt. Der teilweise Ausfall von Rohöltransporten durch *Pipelines* wird voraussichtlich durch Transporte von Fertigölzeugnissen weit überkompensiert werden. Hierbei ist als wichtiger Gesichtspunkt zu beachten, daß die Donau noch nicht in dem Umfange in die Erdöltransporte eingeschaltet ist, der möglich wäre und angestrebt wird. Den Erdöltransporten wird also trotz der *Pipelines* auch bei langfristiger Betrachtung eine zunehmende Bedeutung in der Donauschifffahrt zufallen.

<sup>19)</sup> Die rumänische Ölförderung und Verarbeitung ist stark gestiegen und zwar die Produktion

an Rohöl von	1938 mit 6,6 Mill. t auf 1957 mit 11,2 Mill. t,
an Benzin von	1938 mit 1,5 Mill. t auf 1957 mit 2,8 Mill. t,
an Petroleum von	1938 mit 1,1 Mill. t auf 1957 mit 1,4 Mill. t,
an Dieselöl von	1938 mit 0,9 Mill. t auf 1957 mit 1,8 Mill. t,
an Heizöl von	1938 mit 2,2 Mill. t auf 1957 mit 4,0 Mill. t,
der Erdgasverbrauch 1000 cbm	1938 = 0,3                      1957 = 4,6
Sondengas brutto 1000 cbm	1938 = 1,7                      1957 = 2,7

(Wiener Quellenhefte zur Ostkunde, Wirtschaft, Heft 1, 1958)

Hingewiesen sei in diesem Zusammenhang auch darauf, daß in den USA der starke Ausbau des *Pipelines*=Netzes mit einer beachtlichen Steigerung der Erdöltransporte auf den Binnenwasserstraßen Hand in Hand geht.

## B.

Unter A wurde davon ausgegangen, daß die politische Lage zwischen Ost und West etwa so bestehen bleiben wird, wie sie jetzt ist. Wir haben gesehen, daß schon diese wenig vorteilhafte Ausgangslage zu einer nicht ungünstigen Beurteilung des Donauverkehrs führte. Viel besser würden selbstverständlich die Dinge liegen, wenn wir zu einer wirtschaftspolitischen Entspannung kommen sollten. Es würde sich dann längs der ganzen Donau eine Wohlstandszone entwickeln können, von deren großer Bedeutung wir uns jetzt noch kaum eine Vorstellung machen können. Der Donauverkehr könnte dann ungehindert seine Kräfte aus fünf verschiedenen unversieglischen Quellen ziehen, und zwar:

1. den Energie- und Rohstoffquellen, die längs des Gesamtlaufes der Donau anfallen;
2. erleichtert durch die Rhein=Main=Donau=Großschiffahrtsstraße aus dem industriellen Kerngebiet um Rhein und Ruhr mit den Industriegebieten in Holland, Belgien, Luxemburg, der Saar und Ostfrankreich und aus den wirtschaftlich hochentwickelten Randkernen in Baden=Württemberg, am Untermain, in der Oberpfalz und in Mittelfranken;
3. aus den Nordseehäfen mit ihren weltweiten Verbindungen;
4. evtl. mit Hilfe der Oder=Donau=Verbindung aus den Industriegebieten im schlesisch-mährischen Raum und den Ostseestaaten, und
5. aus dem sich entwickelnden Industriekern in Südrußland.

Wohl alle Massengüter, die eine Schifffahrtsstraße zu beleben pflegen: Kohle und Öl, Erze und Bauxit, Getreide, Baustoffe, Holz, Obst und Fleisch in Kühlschiffen, sowie zahlreiche Fertigprodukte, besonders der Investitionsgüterindustrie, werden dabei anfallen.

Dabei wird sowohl die Anziehungskraft des Ungleichartigen (Rohstoffgebiete und Agrargebiete im Verhältnis zu Industriegebieten) wie die des Gleichartigen (Industriegebiet zu Industriegebiet) zu voller Wirkung kommen.

Soviel steht jedenfalls fest:

In der Donau liegt ein riesiges wirtschaftliches Potential, das der Erschließung wartet. Es gibt auch in Europa Neuland, das der Bebauung entgegenseht.

## III. Folgerungen für den Ausbau und die Verwaltung des Stroms

### A. Ausbau

Da Wasserstraßenbauten Investitionen sind, die für große Zeiträume errichtet werden und — wie oben nachgewiesen wurde — zum mindesten die langfristigen Aussichten des Donauverkehrs als gut beurteilt werden müssen, ist es *notwendig, den Strom zu einer erstklassigen Wasserstraße auszubauen*. Das muß der oberste Grundsatz bei allen Baumaßnahmen sein.

Beim Ausbau des Stromes muß beachtet werden, daß er oberhalb von Gönyü eine hohe Stromgeschwindigkeit hat, unterhalb dieser Stadt jedoch – abgesehen von der 119 km langen Kataraktenstrecke des Eisernen Tores – ein Tieflandstrom ist. Bei der Anwendung der Klassifizierung des Wasserstraßennetzes gemäß den Beschlüssen des Ministerrats der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz und den Beschlüssen der Sachverständigenkommission für Statistik des Binnenverkehrsausschusses der ECE wird daher die Donau im oberen Teil bis Gönyü etwa den Anforderungen der Klasse IV und im unteren Teil der Klasse V entsprechen müssen. Unter die Klasse IV fallen „Wasserstraßen für normale Schifffahrt mit einer Ladefähigkeit nicht über 1500 t, einer Schiffslänge von 80 m, einer Schiffsbreite von 9,50 m und einem Tiefgang von 2,50 m“, zu Klasse V zählen Wasserstraßen für Schiffe von mehr als 1500 t Ladefähigkeit. Der Ausbau der Verbindung von Main und Donau und der Mainkanalisierung richtet sich nach den Anforderungen der Klasse IV.

Über den Ausbau des oberen Teils (von Regensburg bis Gönyü) dürften keine Meinungsverschiedenheiten bestehen.

Auf Grund der von der Natur festgelegten Grenzen wird – wie schon S. 96 ausgeführt – die Niederwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen mit dem Ziel einer Abladetiefe von 2 m bei NSW (niedrigster schiffbarer Wasserstand) durchgeführt. Selbstverständlich können auch hier Schiffe bis zu 1500 t Ladefähigkeit regelmäßig verkehren. Nur muß ausnahmsweise bei ungünstigem Wasserstand entsprechend erleichtert werden.

Der bedeutsamste Schritt zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der deutschen Donauabschnitte war die Errichtung des Kachlet-Staues oberhalb Passau, der das Schifffahrtshindernis der Flußstrecke des Passauer Kachlet überstaut und damit beseitigte. Durch das Kachlet-Wehr wurde das Aufblühen des Regensburger Hafens ermöglicht.

Der schwerwiegendste Engpaß auf der österreichischen Donau ist die Felsstrecke des Aschacher Kachlets, die im Zuge des Ausbaues der Donau zur Kraftwasserstraße – ganz ähnlich wie früher das Passauer Kachlet – durch die Staustufe Ottensheim überstaut werden wird. Hingewiesen sei darauf, daß die Schifffahrtsverhältnisse des Aschacher Kachlets in den letzten Jahren durch bauliche Maßnahmen der Strombauverwaltung (Baggerungen, Felsbeseitigungen und dergl.) erheblich verbessert wurden.

Die Größe der Schleusen auf der Donau oberhalb von Gönyü wird durch die beim Kachletstau angewandten Maße bestimmt. Die Schleusenabmessung beträgt 230 × 24 × 4,5 m.

Die Problematik des Ausbaues der Donau als Verkehrsstraße unterhalb von Gönyü beruht auf zwei Schwierigkeiten: Zunächst darauf, daß bei den heutigen Verhältnissen je nach der natürlichen Beschaffenheit der einzelnen Stromstrecke ganz verschiedene Zugkräfte benötigt werden, um die gleiche Transportleistung zu erreichen. Die Schleppzüge müssen also bei ihrer Fahrt wiederholt umgespannt werden. Ja, es sind Engpässe vorhanden, die die Leistungsfähigkeit des Stromes sehr stark beeinträchtigen. So lassen sich durch die Kataraktenstrecke des Eisernen Tores z. Z. jährlich nur etwa 5 Mill. t transportieren, während im übrigen die Leistungsfähigkeit des Stromes nahezu unbeschränkt ist. Einen guten Einblick in diese nautischen Verhältnisse gibt das dem Shell-Schiffahrtsbuch 1956 (24) entnommene, nachstehend wiedergegebene Bild.

Stromabschnitt		800 PS - Schlepper	Transportleistung
Sulina – Galatz	150 km		1600 Tonnen Ladung
Galatz – T. Severin	780 km		5600 Tonnen Ladung
T. Severin – Gura Vaili	11 km		2800 Tonnen Ladung
Gura Vaili – Vodita (Kanal Eisernes Tor)	9 km		400 Tonnen Ladung
Vodita – Svinita	46 km		1400 Tonnen Ladung
Svinita – Pavolina	4 km		700 Tonnen Ladung
Pavolina – Moldova veche	49 km		1400 Tonnen Ladung
Moldova veche – Budapest – Gönyü	742 km		5600 Tonnen Ladung
Gönyü – Wien – Passau – Regensburg	588 km		1600 Tonnen Ladung

So oft muß ein 800-PS-Schlepper donauaufwärts seinen Anhang wechseln

Hier wird gezeigt, daß im Bereich des 9 km langen „Kanals Eisernes Tor“ ein 800-PS-Schlepper nur 400-t-Ladungen bewegen kann, während ein gleich starker Schlepper auf den Strecken Galatz–T. Severin (780 km) und Moldova Veche–Budapest–Gönyü (742 km) 5600-t-Ladungen zu bewältigen in der Lage ist. Diese Schwierigkeiten lassen sich weitgehend durch den Ausbau der Donau zur Kraftwasserstraße beseitigen. Das gilt selbst für die Strecke des Eisernen Tores (S. 103).

Zweitens ist für den Donauausbau von der Mündung bis Gönyü von Bedeutung, daß diese Strecke auch für die Seeschifffahrt geeignet ist, ein großer Vorteil, weil dadurch Güter ohne Umschlag vom Mittelmeer und Schwarzen Meer bis weit ins Binnenland transportiert werden können.

Wichtig ist die Bestimmung der Maße für die Schleusen: für die Strecke ab Gönyü abwärts reicht eine Schleusenbreite von 30 m nicht aus. 34 m sind erwünscht, weil dann in einer Querreihe Kähne von 11 + 10 + 10 m Breite zu gleicher Zeit eingefahren werden könnten. 32 m wären vielleicht noch tragbar. Die Länge der Schleusen wird auf alle Fälle 230 m überschreiten, also größer sein als in der deutschen und österreichischen Strecke. Folgende Schleusenmaße werden empfohlen:

Abschnitt Gönyü–Budapest	260 bis 310 × 32 bis 34 m × 4,5 m
unterhalb Budapest	310 × 32 bis 34 × 4,5 m.

Zu der für die Weiterentwicklung der Donaueschiffahrt wichtigen Frage der *Brückenhöhe* sind nötig:

- a) Auf den freien, nicht eingestufteten Flußabschnitten eine freie Durchfahrthöhe über dem angenommenen höchsten schiffbaren Wasserstand von mindestens 9,50 m.
- b) Auf den Kanalisierungsstellen 10 m über dem Normalstau.

#### B. Maßnahmen auf dem Gebiete der Verwaltung und des internationalen Privatrechts

Neben den Grundsätzen für den Ausbau des Stromes sind noch eine ganze Reihe von Maßnahmen zu erwägen, die mehr auf dem Gebiete der Verwaltung und des internationalen Privatrechts liegen und die einer vertragsmäßig langfristigen Regelung bedürfen, um kurzfristige Änderungen auszuschließen.

Hierunter fallen:

1. Eine einheitliche Signalordnung, insbesondere die Vereinheitlichung der Kennzeichnung des Fahrwassers, ein gut funktionierender Aussteckdienst, eine genügende Befeuerung der Fahrstrecke zur Sicherung der Nachtfahrt und eine einheitliche Ordnung der Lichterführung der Fahrzeuge,
2. einheitliche Vorschriften über die Kennzeichnung der Binnenschiffe entsprechend der Empfehlung Nr. 2 des Unterausschusses Binnenschiffahrt des Binnenschiffverkehrsausschusses der ECE in Genf, die im November 1958 angenommen worden sind. Eine entsprechende Empfehlung der Donaukommission deckt sich mit dem Genfer Beschluß.
3. Eine Vereinheitlichung der Borddokumente.
4. Die sorgfältige Pflege der Winterhäfen und die Garantie dafür, daß sie ohne Rücksicht auf die Nationalität allen Schiffen offenstehen.
5. Einheitliche Bestimmungen über die Schubschiffahrt.
6. Die Sicherstellung eines freien Bordfunkverkehrs.
7. Maßnahmen zur Erleichterung der Brennstoffversorgung für alle Schiffe, unbeachtet ihrer Nationalität.
8. Die Garantie, daß sich die Schiffahrtsbesatzungen überall zollfrei mit Lebensmitteln versorgen können.
9. Die gegenseitige Gewährung einwandfreier ärztlicher Betreuung des Schiffspersonals.
10. Die Garantie der Bewegungsfreiheit des Schiffspersonals aufgrund des Donauschiffer-Passes auf dem Schiffsweg und auf dem Landweg.
11. Maßnahmen zur Vereinfachung der Grenzabfertigung der Schiffe, denen in Anbetracht der Tatsache, daß die Donau acht Staaten berührt, besondere Bedeutung zukommt.
12. Internationale Vereinbarungen über einige privatrechtliche Fragen des Binnenschiffverkehrs. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die Haftung von Binnenschifffahrts-Unternehmungen und die dinglichen Rechte an Binnenschiffen einschließlich deren Registrierung.

#### LITERATUR

1. Bulletin statistique de la Commission du Danube (Trafic-marchandises total sur le Danube pour les années 1950—1955). Edition du secrétariat de la commission du Danube, Budapest 1958.
2. Karl Förster: Aufsatz „Donau“, Staatslexikon Recht, Wirtschaft, Gesellschaft. Verlag Herder, Freiburg, 6. Ausgabe.
3. Karl Förster: „Die Donau als Schifffahrts- und Handelsweg“, Südosteuropa-Jahrbuch, Herausgeber Wilhelm Gülich, 2. Band (Tagung auf Herrenchiemsee 28. 9.—2. 10. 1957).
4. U. von Koeppen: „Die deutsche Binnenschiffahrt im Ostverkehr“ in „Ost-Westhandel“ 1958, Heft 11, S. 33 ff.
5. Jahresberichte der Bayerischen Hafenverwaltung Regensburg.
6. Statistisches Jahrbuch der Stadt Linz 1958, herausgegeben vom Statistischen Amt Linz.
7. Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Oberösterreich, Wirtschafts- und Arbeitsbericht 1958, S. 71.
8. Vinzenz Kotzina: „Oberösterreich und die Donau“ in Internationale Wirtschaft, Österreich und die Weltwirtschaft, Wien 29. 8. 1958.
9. Ernest Bauer: „Jugoslawien und die wirtschaftliche Integration Osteuropas“ in „Der Donaauraum“, 3. Jahrgang, Sonderheft 1958, Zeitschrift des Forschungsinstituts für Fragen des Donaauraums. Verlag Hermann Böhlens Nachfolger GmbH, Graz—Wien—Köln.
10. Hermann Groß: „Wandlung und Bedeutung des Donauverkehrs“ in „Der Donaauraum“, Zeitschrift des Forschungsinstituts für Fragen des Donaauraums. 2. Jahrgang 1957, Heft 2, S. 108.
11. Hermann Groß: „Die Donau als Verkehrsweg“, West-Ost-Handel, Heft 11, November 1958, S. 33 ff.
12. Kurt Wessely: „Verkehrsstruktur und Verkehrspolitik der Donauländer“ Südosteuropa-Jahrbuch, 3. Band, Tagung in Gemünden 27.—29. 3. 1958.
13. Vinzenz Kotzina: „Die Donau im Blickfeld Europas“, Vortrag auf einer Tagung des Wirtschaftsbeirats der Union e.V. in München, in Regensburg am 13. 1. 1958, Manuscript.
14. Chatschaturow, T. S.: Kurzfassung eines Vortrages vor der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden auf einer Tagung vom 8. bis 11. 6. 1959, herausgegeben von der genannten Hochschule.
15. Ing. Orlow, O.: „Die europäischen Wasserläufe und die UdSSR“ in der Zeitschrift West-Ost-Handel, Heft 11, November 1958.
16. Josef Huber, Ministerialrat a. D.: „Österreichische Schifffahrt, Gestern—Heute—Morgen“, gehalten am 30. 10. 1957 bei einer gemeinsamen Veranstaltung des Donaeuropäischen Instituts und des Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein—Main—Donau, Manuscript.
17. Karl Förster: „Wasserstraßen und Raumplanung“ Schriftenreihe des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e.V., Heft 66, Jahrgang 1954.
18. Karl Förster: „Die raumfüllende Kraft der Wasserstraßen“, Raumforschung und Raumordnung, im Druck.
19. Dorin Pacel, Dr. Ing. Prof., Budapest: „Die Wirtschaft“ Nr. 20 vom 16. 5. 1957.
20. Karl Frohner: „Der Rhein=Main=Donau-Kanal und die Auswirkungen seiner Fertigstellung auf die Wirtschaft Österreichs“, Wien 1958, Verlag Notring der wissenschaftlichen Verbände Österreichs.



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 Schiffahrtsbuch; 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 <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> % 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 aufstellen<sup>1)</sup>:

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

<sup>1)</sup> 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 Tarifsysteem 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

theoretisch gewonnenen Erkenntnissen von Prof. Undeutsch völlig gleichen.

Die Veröffentlichung der auf den Studienkursen gehaltenen Referate gibt auch den an einer Teilnahme verhinderten Personen die Möglichkeit, die neuesten Ergebnisse des Bemühens um die Sicherheit im Straßenverkehr kennenzulernen und aus ihrer Anwendung Nutzen zu ziehen. Die bisher erschienenen 6 Bände ergeben einen vorzüglichen Überblick über die Bestrebungen, eine größtmögliche Sicherheit im modernen Straßenverkehr zu erreichen. *Dipl.-Kfm. Kaufmann*

**Krien, E., und Hay, E., Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp).**

*Erich Schmidt-Verlag, Berlin — Bielefeld — München 1959, 777 S., DM 65,-.*

Das Bedürfnis für die Herausgabe Allgemeiner Deutscher Spediteurbedingungen erklärt sich aus einem Mangel des Handelsgesetzbuches und des Bürgerlichen Gesetzbuches, die die Belange der Spediteure, insbesondere die Speditions-, Fracht-, Lager-, Kommissions- und sonstigen Geschäfte nicht genügend berücksichtigen. Die Vielheit der von den Speditionsbetrieben heutzutage abzuwickelnden Geschäfte verlangt klare einheitlich anwendbare Rechtsgrundsätze in Gestalt von Geschäftsbedingungen, die die gesetzlichen Vorschriften erläutern, ergänzen oder auch davon abweichen.

Nachdem früher erschienene Kommentare (*Isaac 1928, Schwartz 1930, Krien 1948*) vergriffen sind und zudem auch nicht mehr dem gegenwärtigen Stand entsprechen, ist es ein wirkliches Bedürfnis, wenn die umfangreiche Rechtsprechung und die neueste Literatur zu den ADSp zusammengefaßt dargestellt werden. Das ist nunmehr von berufener Seite geschehen.

Eine Besprechung des vorliegenden 777 Seiten umfassenden Kommentars erfordert einen kurzen geschichtlichen Rückblick. Geschäftsbedingungen der Spediteure bestanden schon um die Jahrhundertwende, teils für das gesamte Speditions-gewerbe, teils auch für einzelne Städte.

Die heute geltenden Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen sind das Ergebnis von

Beratungen, die unter Führung des Deutschen Industrie- und Handelstages (dessen Verkehrsreferent Dr. Hay damals war) mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie, dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels, der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, dem Deutschen Versicherungsschutzverband und dem Verein Deutscher Spediteure gepflogen worden sind.

Es handelt sich hierbei um eine gemeinschaftliche Vereinbarung der genannten Organisationen. Die ADSp sind also nicht einseitig von dem Gewerbeabzweig abgefaßt worden. Dieser Vorgang hatte im Deutschen Wirtschaftsleben nur ein Vorbild, nämlich in den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen. Bei späteren Verhandlungen, die der Überarbeitung der ADSp dienten, wurde auch der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes hinzugezogen. Die an der Feststellung der ADSp beteiligten Organisationen haben zwar ihre Mitglieder zur Anwendung der ADSp nicht verpflichten können. Aber sie wollten doch kundtun, daß sie hinter diesen Bedingungen stehen, sie also nachhaltig empfehlen und die Gerichte bei Rechtsstreitigkeiten hierauf Rücksicht nehmen sollten.

Die ADSp sehen eine Haftungsbeschränkung gegenüber dem Verlader vor. Deshalb ist in Verbindung mit den ADSp ein Speditionsversicherungsschein in die ADSp eingebaut worden, mit dem der Auftraggeber eine weitgehende Deckung mangels ausdrücklicher abweichender schriftlicher Weisung von Schäden sichert, für die der Spediteur nach dem Gesetz zu haften hat. Diese Speditionsversicherung ist mit den ADSp unlöslich verbunden. Sie wurde später ergänzt durch einen Rollfuhr-Versicherungsschein (RVS). Es handelt sich also um eine Versicherung des Auftraggebers, nicht des Spediteurs. Dem Auftragnehmer stehen unmittelbar die Rechte gegen den SVS/RVS-Versicherer zu.

Die Allgemeinen Spediteur-Bedingungen wurden von den Gerichten als „Handelsbrauch“ in zahlreichen Fällen anerkannt, wobei sich die Rechtsprechung auf das Gutachten der zuständigen Handelskammer zu stützen pflegte. Die ADSp und der SVS/RVS gelten heute nach der Rechtsprechung und dem Schrifttum

auch ohne ausdrückliche Vereinbarung für alle Speditions- und Lagergeschäfte kraft Handelsbrauch oder kraft Unterwerfung des Auftraggebers, der nicht Unkenntnis der ADSp vorschützen kann, wenn er diese Kenntnis aufgrund seiner geschäftlichen oder beruflichen Erfahrung haben mußte.

Die Änderung der Verhältnisse, die seit der Aufstellung der ADSp und des SVS/RVS im Jahre 1927 eingetreten sind, haben die Verfasser weitgehend berücksichtigt. Insbesondere handelt es sich hierbei um die Frage, ob die durch den Reichsverkehrsminister am 29. Dezember 1939 erfolgte Verbindlichkeitsklärung der ADSp, die im Hinblick auf die „Kriegsverhältnisse und die Ausdehnung des Deutschen Wirtschaftsraumes“ mit öffentlicher Wirkung erfolgt war, und die seit 1945 hinfällig war, zugleich auch den Untergang der ADSp, wie das vielfach angenommen wurde, bedeutete. Das ist nicht der Fall gewesen. Denn die Verwaltungsmaßnahme des RVM konnte die zum „Handelsbrauch“ gewohnheitsmäßig entwickelte Rechtsordnung nicht beeinflussen.

Die Rechtsgültigkeit der ADSp seit 1945 ist denn auch in der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichts außer Frage gestellt worden. Ungelöst blieb bislang beim Bundesgerichtshof die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Unterwerfung unter die fertig bereitliegende Rechtsordnung erfolgen muß, wobei er das „Kennenmüssen“ der ADSp im Sinne der Rechtsprechung über normatives Recht auf den Einzelfall und den Bildungsgrad des Vertragsgegners des Spediteurs abstellen will. Es versteht sich, daß dies unter Umständen zu einer Rechtsunsicherheit führen muß, wenn man im Einzelfalle einen bildungsmäßigen Maßstab an die Lebens- und Geschäftsführung des einzelnen Spediteurs zum Kennenmüssen der ADSp anlegen will. Im wesentlichen ist die Fassung der ADSp bis zum heutigen Tage unverändert geblieben. Die SVS/RVS sind ständig zeitgemäß den wirklichen Bedürfnissen angepaßt worden.

Wie ein roter Faden zieht sich durch den ganzen Kommentar der Gedanke durch, die Belange des Auftraggebers und des Spediteurs wohl abgewogen in gleichem Maße zu wahren. Im einzelnen sind die Vorschriften der ADSp und des SVS/RVS in ihren Beziehungen zu

der gesetzlichen Regelung des Speditions-, Lager- und Versicherungsrechtes und mit den Handelsbräuchen sorgfältig und überzeugend erläutert. Überall haben es sich die Verfasser angelegen sein lassen, die Darstellung praxisnah abzufassen und auch abweichenden Meinungen Raum zu geben.

Die Verfasser sind sich darüber klar, daß der Vertrag über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) vom 1. Januar 1958 und die durch die Motorisierung erzeugten Wandlungsvorgänge im Verkehrswesen auch zu Änderungen im deutschen und grenzüberschreitenden Frachtrecht führen werden.

Sobald die Vorarbeiten für die Neuordnung der Kraftverkehrsordnung (KVO) und die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) abgeschlossen sind, wird auch für den Bereich der ADSp der Zeitpunkt gekommen sein, aus diesen veränderten Verhältnissen die notwendigen Folgerungen zu ziehen.

Rechtssprechung und Schrifttum sind erschöpfend berücksichtigt.

Der Kommentar hält auch strenger wissenschaftlicher Kritik stand und wird der Entwicklung des Verkehrsrechts noch lange Zeit nützlich sein.

*Prof. Böttger*

**Pötzleitner, H., Der kommerzielle Hubschrauberverkehr. Wien 1958, Springer-Verlag, 70 S., DM 14,-.**

Die in der Schriftenreihe des „Instituts für Transportwirtschaft an der Hochschule für Welthandel“, Wien, erschienene Arbeit untersucht die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich als ziviles Beförderungsmittel in seiner derzeitigen Gestalt noch nicht voll durchgesetzt hat. In richtiger Erkenntnis der Tatsache, daß die Höhe der Betriebskosten des Drehflüglers wesentlich über seine Daseinsberechtigung als Verkehrsfahrzeug entscheidet, hat der Verf. das Schwergewicht seiner Untersuchungen auf die Kostenseite gelegt. Offensichtlich aus Gründen der Raumbeschränkung bleibt manche andere wesentliche Frage unbehandelt. Darum hätte der Titel der Arbeit wohl besser anders gelautet.

Der erste Teil macht nach einem kurzen Abriß über Stand und Entwicklung des derzeit-

tigen Hubschrauberverkehrs bereits Angaben über die Höhe der direkten und indirekten Betriebskosten der *New York Airways* (NYA). Der Hauptteil behandelt Kosten und Kostenrechnung des kommerziellen Hubschrauberverkehrs. Dabei dient das Muster *Sikorsky S 55* (7 Fluggastsitze) als Grundlage der Kostenanalyse. Bei Erscheinen der Abhandlung (1958) technisch bereits veraltet, stand es damals nur noch bei der *Los Angeles Airways* im Liniendienst. Auch das Nachfolgemuster *S 58* (12 Fluggastsitze) begann zu dieser Zeit bereits der 15-sitzigen *Vertol 44* sowohl bei der NYA als auch vorübergehend bei der belgischen *Sabena* zu weichen. Der schnelle Fortschritt der technischen Entwicklung hat das Kostenbild inzwischen in manchen Punkten gegenüber der Darstellung des Verf. nicht unbeträchtlich gewandelt. Der Leser hätte daher gewünscht, etwas über die Änderung der Kosten bei dem — aus betriebswirtschaftlichen Gründen dringend notwendigen — Übergang zu größeren Fahrzeugeinheiten zu erfahren.

Der Verf. mißt in richtiger Erkenntnis der Sachlage der Größe des „Zeitvorsprungs“-Maßes der Hubschrauberreise z. B. vor der Schienenreise entscheidende Bedeutung bei. Der Hubschrauber als typisches Luftfahrzeug des Kurzstreckenverkehrs hat es angesichts seiner noch immer unzureichenden Dauergeschwindigkeit schwer, sich im verkehrlich gut erschlossenen und gut bedienten Europa als Beförderungsmittel durchzusetzen. Um das deutlich zu machen, übernimmt die Abhandlung eine vergleichende Gegenüberstellung des Hubschrauber- und des Eisenbahnverkehrs aus anderer Quelle, in der für einige Verkehrsverbindungen ab Düsseldorf Reisezeiten und Zeitgewinne der Hubschrauberreise dargestellt werden. Dabei unterläuft allerdings der gleiche Irrtum, der sich bereits in der zitierten Quelle findet. Wird — was zwar nicht ausdrücklich gesagt wird — auf allen Verbindungen ab Düsseldorf ein und dasselbe Hubschraubermuster eingesetzt, so ist es nicht angängig, mit einer einheitlichen „Blockgeschwindigkeit“, im vorliegenden Falle mit dem theoretischen Wert von 180 km/h, für den gesamten untersuchten Entfernungsbereich zwischen 160 und 620 km Länge zu rechnen. Dadurch ergeben sich gerade im

unteren Bereich, d. h. innerhalb der eigentlichen Domäne des Hubschraubers, zu kurze „Blockzeiten“ und damit zu günstige Werte des „Zeitvorsprungs“-Maßes der Luftreise.

Im Rahmen der Kostenanalyse stellt der Verf. anhand einer Auswertung von Betriebsergebnissen der NYA fest, daß die Einsatzweite, bei der sich das Maximum der Transportarbeit ergibt, auch beim Drehflügler nicht immer mit derjenigen zusammenzufallen braucht, bei der die Kosten je Einheit der Nutzarbeit ein Minimum werden. Mit Hilfe flugmechanischer Beziehungen läßt sich das gleiche Resultat natürlich mit geringerem Aufwande erhalten. Immerhin ist es interessant, daß die Aufbereitung der Betriebsergebnisse denselben Erfolg hatte. In diesem Zusammenhänge wäre dem Leser wiederum ein Hinweis willkommen gewesen, wie sich die Verhältnisse beim Übergang zu größeren Luftfahrzeugeinheiten ändern.

Die vom Verf. vertretene These, daß es das gleiche sei, anstelle von Strecken, bei denen das Maximum an Transportarbeit erzielt wird, mehrfach solche von kleinerer oder größerer Länge zu befliegen, ist irrig. Den Luftfahrzeughalter dürfte vielmehr eine Antwort auf die Frage interessieren, ob seine Fahrzeuge ihre Nutzarbeit bei einer Beförderungswerte leisten, bei welcher die bezogenen Kosten ein Minimum werden. Das ist wichtig, da der Drehflügler im Gegensatz zum neuzeitlichen Starrflügler einen sehr ausgeprägten Kostenoptimalwert aufweist.

Es hätte nahe gelegen, im Rahmen des Themas der Kostenuntersuchung auch eine Ertragsanalyse, ausgehend von einer Prüfung des Verkehrsbedürfnisses, gegenüberzustellen. Gerade bei Überlegungen zu der Frage, ob es sich lohnt, das neue Luftfahrzeug innerhalb Europas als Verkehrsmittel einzusetzen, sind entsprechende marktanalytische Untersuchungen unerlässlich. Der interessierte Leser würde eine diesbezügliche Behandlung österreichischer Verhältnisse zweifellos besonders begrüßt haben, selbst wenn diese Frage nur gestreift worden wäre. Die letzte Arbeit *C. Pirath's*, „Hubschrauberverkehr, Technische und wirtschaftliche Voraussetzungen“ — sie wird im Schriftumsverzeichnis mit aufgeführt — hätte auch in dieser Hinsicht mehr Beach-

tung verdient und dann entsprechende Anregungen geben können.

Trotz der oben gemachten Einschränkungen und Vorbehalte kann das Studium der Abhandlung dem kritisch eingestellten Leser manchen Gewinn bringen.

Dipl.-Ing. Porger

**Görlisch, E. J., Österreich, Mai's Auslands-taschenbücher Nr. 17, Verlag „Volk und Heimat“, Buchenhain vor München, 1959, 233 S., Bildbeilage, Übersichtskarte, Kunststoffeinband, DM 7,90.**

Zum Tourismus gehört nicht nur das „Durchfahren“ durch ein fremdes Land, sondern auch die Kenntnis seiner Geschichte, Staatskunde, Wirtschaft und Kultur. Diesem Erfordernis trägt das vorliegende Werk Rechnung. Auf 100 Seiten wird das wichtigste darüber in gefälliger Art dargestellt. „Erst“ dann werden die Herrlichkeiten der einzelnen Landschaften beschrieben. Der Österreicher erhält praktische Winke über Währung, Fluglinien und -plätze, Camping- und Wintersportplätze. Außerdem werden Vorschläge für Rundreisen unterbreitet. Von äußerst praktischem Wert ist das Orts-, Namens- und Sachverzeichnis. Man muß bescheinigen, daß der Auslands-tourist auf diese Art am besten Land und Menschen kennenzulernen imstande ist. Mehr als 10 Länder sind bisher auf diese Weise dargestellt worden.

Dipl.-Kfm. Sauer

**Borée, K. F., Ergötliches und belehrendes Büchlein von der Darmstädter Straßenbahn. Zur Erinnerung an das 60 jährige Jubiläum herausgegeben von der Hessischen Elektrizitäts A.G. (HEAG), Eduard Roether Verlag, Darmstadt 1958, 75 S., mit 8 Tafeln im Anhang, DM 9,—.**

Firmenjubiläen sind ein gern genutzter Anlaß, rückschauende Betrachtungen über die Entstehung und Entwicklung des betreffenden Unternehmens anzustellen. Es ist üblich, aus diesem Anlaß Gedenkschriften herauszugeben, in denen in mehr oder weniger chronologischer Reihenfolge der Werdegang und die das Unternehmen berührenden Ereignisse dargestellt werden. Den Verfassern solcher Schriften kommt es hierbei zumeist auf eine all-

gemein verständliche Schilderung mit möglichst vielen Bildern und Illustrationen an. Oft entstehen aber auch Werke, die neben ihrer firmengeschichtlichen Bedeutung einen bleibenden Wert erlangen, sei es, daß sie wirtschaftshistorisch wertvolle Beiträge veröffentlichen, sei es, daß sie sich durch wissenschaftlich grundlegende, über den Rahmen einer rein firmengeschichtlichen Betrachtung hinausgehende Abhandlungen auszeichnen. Schließlich gibt es aber noch solche Werke, die die Rückschau in kurzweilige Form zu kleiden wissen und darüber hinaus den Leser über manche allgemein bedeutsame Fragen aufzuklären suchen. Zur letztgenannten Gruppe gehört auch das vorliegende Büchlein.

Es will „ergötlich und belehrend“ sein und trägt seinen Titel mit vollem Recht. Karl Friedrich *Borée* hat es ausgezeichnet verstanden (unterstützt durch treffliche Illustrationen von Hartmuth Pfeil), in heiterem Ton dem Leser die wesentlichsten Punkte aus der Geschichte der Darmstädter Straßenbahn vor Augen zu führen. Wir erfahren von der feierlichen Eröffnung im November 1897 (auch vom Kampf der Stadt mit der vorgesetzten Behörde um die zulässige Höchstgeschwindigkeit), von der schon seit 1866 bestehenden und in Privatbesitz befindlichen Dampfstraßenbahn sowie von den sehr langwierigen Verhandlungen zur Verschmelzung beider Betriebe (erst 1912 durchgeführt). Dadurch wird die Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrsnetzes in Darmstadt erst möglich. Der Verfasser berichtet weiter von den stürmischen Zeiten in beiden Kriegen, von der fast völligen Zerstörung im Jahre 1944 und schließlich vom Wiederaufbau bis zum Jubiläumsjahr. Trotz Vordringens des Autobusses ist in Darmstadt die Straßenbahn noch das bedeutendste Nahverkehrsmittel, das im Jahre 1957 immerhin rd. 80 % des öffentlichen Personennahverkehrs bewältigte.

Neben diesen firmenbezogenen Angaben gibt der Verfasser auch Aufklärung über allgemein interessierende Fragen. Geschicht flicht er seinen Ausführungen eine kurze Entwicklungsgeschichte des Rades und der Schiene ein, wie er auch den Begriff Elektrizität in den Grundzügen erläutert. Es folgen ferner Betrachtungen über die Entwicklung der Personenzüge allgemein („Warum wollen

die Leute auf einmal nicht mehr laufen?“) sowie über die berufliche Stellung des Straßenbahnschaffners bzw. -fahrers.

Im Anhang sind 8 gute graphische Darstellungen beigegeben, die ausführlich Auskunft über die Entwicklung des Darmstädter Nahverkehrs von 1897 bis 1957 geben (u. a. Verkehrsnetz, Wagenpark, Einnahmen und Ausgaben, Verkehrsaufkommen, Arbeitskräfte im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen usw.). Dank ihrer vorzüglichen graphischen Gestaltung wirken diese Tabellen und statistischen Zeichnungen keineswegs trocken oder leblos. Das vorliegende Büchlein ist geeignet, auch über den Kreis der Freunde der Darmstädter Straßenbahn hinaus Interesse und Beachtung zu beanspruchen.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

**Riemer, P., Verkehrsflughäfen und deren Beziehung zur Stadt, Henn Verlag, Ratingen bei Düsseldorf, 1959, 52 Seiten brosch., DM 6,40.**

Nach Darstellung der luftverkehrswirtschaftlichen, luftfahrttechnischen und flughafenbaulichen Voraussetzungen behandelt der Verf. die Aufgabe, eine harmonische Abstimmung zwischen Flughafen- und Stadtplanung unter Berücksichtigung der landesplanerischen Anforderungen herbeizuführen. Zu diesem Zweck macht er den Leser mit den Ergebnissen vertraut, die in der in- und ausländischen Fachliteratur zu finden sind. Riemer beurteilt die Situation richtig, wenn er davon ausgeht, daß die vorhandenen neun (nicht zehn) westdeutschen Verkehrsflughäfen den Luftverkehr auf mittleren und langen Distanzen nach Realisierung der geplanten Ausbauten aufnehmen können. Hier bietet nur noch die Gestaltung der Zubringerverhältnisse eine Möglichkeit, die Planungen zwischen Stadt und Flughafen zu harmonisieren. Nach Meinung des Verf. kann erst dann allen Erfordernissen Rechnung getragen werden, wenn der Nahluftverkehr (= Luftverkehr auf Kurzstrecken bis 500 km Länge) zum Zuge

kommen sollte und deshalb die Anlage neuer Flughäfen erforderlich sei.

Riemers Forderung, daß das Deutsche Luftverkehrsgesetz künftig die Belange der Wohnbevölkerung bezüglich der Lärmbelastigung berücksichtigt, ist zuzustimmen. Dieser Tatbestand scheint jedoch nicht so einfach zu kodifizieren.

Wenig Sinn für verkehrspolitische Zusammenhänge zeigt der Verf., wenn er sich die Koordinierung der Verkehrsträger so vorstellt, daß u. a. die Eisenbahn in Entfernungsbereichen bis 500 km, das Flugzeug ab 400 km den Passagierschnellverkehr durchführen soll (Seite 41). Will er damit dem Nahluftverkehr eine Betätigung ausschließlich auf Strecken zwischen 400 und 500 km zugestehen?

Unerklärlich ist auch seine Beurteilung über die Entwicklungsfähigkeit der Drehflügler. Riemer gelangt zu der lapidaren Feststellung: „Außerdem ist dieser Flugzeugtyp (der Hubschrauber) in der heutigen Entwicklung wegen der Lärmentwicklung der Rotoren mit gutem Gewissen nicht im Stadtgebiet einzusetzen.“ Ein derartiges Urteil ist heute z. B. angesichts des auffallend geringen Geräuschpegels des von Strahltriebwerken getriebenen Hubschraubers Vertol 107 (mit mehr als 20 Sitzplätzen), der 1958 bereits im Ausland und 1959 an vielen Stellen in Westdeutschland vorgeführt worden ist, kaum noch haltbar. Überdies muß man es als nachteilig bezeichnen, daß das verwendete Quellenmaterial über Ergebnisse des Luftverkehrs und der Luftfahrttechnik nicht immer neuesten Datums ist. Der Hubschrauber „Rotodyne“ z. B. soll nicht 180 km/Std. erreichen, sondern er hat bereits 1959 auf verschiedenen Streckenflügen über 300 km/Std. erzielt.

Man kann die vorliegende Arbeit dem Studierenden lediglich zur Information über Flughafenbauprobleme unter Hinweis auf die eben angedeuteten Vorbehalte empfehlen.

Dipl.-Kfm. Sauer

## Das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

im Rahmen der Sanierung der Deutschen Bundesbahn und der Neuordnung der deutschen Verkehrspolitik

VON PROF. DR. F. J. SCHROIFF, DORTMUND

*Interessensvertreter, Lobbyist!*

Im Mittelpunkt der Neuordnung der deutschen Verkehrspolitik steht die Frage nach einer dauerhaften Sanierung der Deutschen Bundesbahn und nach einer Befreiung der deutschen Steuerzahler von den seit Jahren gestiegenen Subventionen aus allgemeinen Steuermitteln auf dem Gebiet des Verkehrswesens.

Der Deutsche Bundestag hat eine Kommission eingesetzt, diese Frage zu prüfen. Diese „Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn“ befaßt sich in ihrem Bericht<sup>1)</sup> sehr eingehend mit dem Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug.

Auch die Deutsche Bundesbahn nimmt in den Gedanken ihres Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Bahn zum Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug Stellung. Desgleichen befassen sich die Spitzenverbände der Wirtschaft — Deutscher Industrie- und Handelstag und Bundesverband der deutschen Industrie — in ihren jüngst erschienenen Denkschriften mit dieser Frage.

Da bei den Interdependenzen auf dem Verkehrsmarkt alle grundsätzlichen Verkehrsfragen aus der Sicht der Einheit des Verkehrs gelöst werden müssen, soll in den nachstehenden Ausführungen zu dieser zentralen Frage unter den verschiedenen Aspekten Stellung genommen werden.

### I.

#### Die Kollision der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr mit der Verpflichtung zur gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

##### 1. Betriebsführung der Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen

Nach dem deutschen Bundesbahngesetz ist die Bundesbahn finanziell selbständig. Die Verantwortung für ihre Wirtschaftsführung liegt bei ihr und nicht beim Parlament. Der Gesetzgeber hat der Bundesbahn die Führung ihres Betriebes nach *kaufmännischen Grundsätzen* zur Pflicht gemacht. Anstelle der für eine Betriebsverwaltung nicht passenden Etatwirtschaft gilt für sie das Prinzip der Erfolgswirtschaft. Sie ist gehalten, ihre Anlagen und Fahrzeuge zu erhalten, zu erneuern und nach dem jeweiligen Stand der Technik weiterzuentwickeln.

Die Bundesbahn hat ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann. Hiermit ist die Eigenwirtschaftlichkeit gesetzlich verankert, d. h. die Bestreitung ihrer Aufwendungen durch ihre Erträge. Das sind praktisch die Tarifeinnahmen. Diese

<sup>1)</sup> Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn vom 30. 1. 1960, Bundestagsdrucksache 1602.