

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 Lärmbelästigung 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 Bericht¹⁾ 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

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

müssen so gestaltet werden, daß neben dem Ausgleich in der Betriebsrechnung eine angemessene Verzinsung aus dem in der Bundesbahn arbeitenden Kapital erwirtschaftet wird.

Diese Grundsätze dürften allgemein anerkannt sein und die Zustimmung der Regierung²⁾, des Parlaments³⁾ der Wirtschaft⁴⁾, der Bundesbahn⁵⁾ und der anderen Verkehrsträger⁶⁾ finden. Sie dürften auch in der künftigen EWG-Verkehrspolitik unbestritten sein.

2. Der laufende Verstoß gegen den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit

In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg wird laufend gegen die gesetzlich verankerte Eigenwirtschaftlichkeit des Bundesbahnbetriebes verstoßen. Wie das Defizit der Bundesbahn und wie die Beträge, die ihr aus dem Bundeshaushalt zufließen, zeigen, ist die Bundesbahn nicht einmal in der Lage, aus ihren Tarifen ihre Kosten ohne Kapitalverzinsung zu decken. Statt eine Rendite zu erwirtschaften, sind aus *Steuermitteln staatliche Zuwendungen* nötig, deren Höhe der Bundeshaushalt ausweist.

3. Die Kollision mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Für den fortlaufenden Verstoß gegen diesen Grundsatz der Wirtschaftsführung der Bundesbahn wird neben einer Reihe anderer Gründe⁷⁾ vor allem die Kollision mit der Forderung des Gesetzgebers angeführt, die die Bundesbahn anhält, ihren Betrieb unter *Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft* zu führen.

Welches Gewicht die *Bundesbahn* selbst gerade diesem Grund beimißt, beweisen die Ausführungen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, daß einer Führung der Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen ihre Verpflichtung zur Wahrung volkswirtschaftlicher Interessen entgegenstehe, die die Beachtung kaufmännischer Grundsätze weitgehend gegenstandslos mache. Für die DB entstünden aus dem Widerspruch dieser im § 4 BbG. enthaltenen Pflichten *unüberbrückbare Konflikte* und ein Hindernis für viele Rationalisierungsmaßnahmen⁸⁾.

²⁾ Vgl. Regierungsprogramm, niedergelegt im Schreiben des BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59 „Maßnahmen zur Fortführung des verkehrspolitischen Programms in bezug auf Schiene, Straße und Binnenschifffahrt“.

Hier wird in Abschnitt C „Maßnahmen zur Gesundung der Bundesbahn“ von der Bundesbahn kaufmännische Betriebsführung und Erwirtschaftung einer Rendite gefordert.

³⁾ Vgl. Beschluß des Bundestages vom 12. 2. 58, der zur Berufung der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn führte. Die Prüfungskommission selbst fordert, die Geschäfte der Bundesbahn nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu führen (S. 8). Sie konkretisiert dies wie folgt (S. 9, 21, 31, 66):

„Die Deutsche Bundesbahn ist nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen einschließlich ausreichender Rückstellungen selbst aufbringen kann und daß darüber hinaus das dem Unternehmen gewidmete Kapital angemessen verzinst wird.“

⁴⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 46; vgl. Denkschrift BDI, S. 56. Beide Spitzenverbände sprechen sich hier eindeutig für eine Verpflichtung der Organe der Deutschen Bundesbahn zu einer Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen aus.

⁵⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahn, Abschnitt III: „Neuregelung der rechtlichen und finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Bundesbahn“.

⁶⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 56. Bundesbahn, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr sprechen sich hier eindeutig für den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr aus.

⁷⁾ Ungeregelter Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt, zu beseitigende Kostenverzerrungen, noch nicht hinreichend der Marktlage angepaßte Änderung der Verkehrs- und Tarifpolitik der Bundesbahn.

⁸⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt III.

Auch die *Prüfungskommission* weist auf den zu beseitigenden Zwiespalt zwischen den beiden Verpflichtungen hin. Sie bezeichnet die Verpflichtung, unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft kaufmännisch zu handeln, als einen Widerspruch in sich⁹⁾. Desgleichen weisen der *DIHT*¹⁰⁾ und der *BDI*¹¹⁾ in ihren Denkschriften auf diese Konflikte hin und vertreten die Auffassung, daß die Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft eine Aufgabe des Bundes sei, während die Organe der Deutschen Bundesbahn zu einer Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen zu verpflichten seien. Schließlich wird auch im *Regierungsprogramm*¹²⁾ bemerkt, daß in der Vergangenheit häufig politische Instanzen von der Bundesbahn unter Berufung auf ihre Pflicht zur gemeinwirtschaftlichen Betriebsführung Maßnahmen verlangt hätten, die für die Bundesbahn verlustbringend waren.

4. Der Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Was im einzelnen unter den Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu verstehen ist, ist eine Tatfrage, die Sinn und Inhalt erst von der Regierung und von den gesetzgebenden Körperschaften erhält. Hier genügt es, darauf hinzuweisen, daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug die Förderung wirtschafts- und staatspolitischer, sozialer und kultureller Ziele zum Inhalt hat. Die *Hauptzielsetzungen* sind raumpolitischer Art – Erschließung und Förderung schwach besiedelter Gebiete und verkehrsferner Randzonengebiete – sowie gesellschaftspolitischer Art – Entballung der Industriegebiete, Einschränkung der Agglomeration. Hierbei werden neben Forderungen bezüglich der Gestaltung des Verkehrsnetzes, der Verkehrsbedienug und einer entsprechend ausgerichteten Tarifpolitik im Güterverkehr auch auf dem Personentarifsektor vor allem sozialpolitische Forderungen erhoben.

Diese staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen als solche stehen hier nicht zur Diskussion. Die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Ziele ist eine politische Frage. Hier steht nur zur Erörterung, inwieweit diese Ziele weiterhin mit *verkehrspolitischen Instrumenten* erreicht werden können bzw. welche Folgerungen aus den Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt bezüglich dieses Mitteleinsatzes zu ziehen sind (vergl. Abschnitt III).

5. Die Träger der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug ist grundsätzlich eine Aufgabe *aller Verkehrsträger* je nach ihrer Eignung. Ein besonders typischer Träger ist von jeher die Eisenbahn. Der Staat hat aber neben der Eisenbahn auch die Binnenschifffahrt und den Kraftwagen in den Dienst dieser Zielsetzungen gestellt, und zwar durch Gestaltung, Bau und Ausbau aller Verkehrswege und durch die von ihm gesetzten Bedingungen, zu denen die Verkehrsleistungen zu erstellen sind. Keiner der drei Verkehrsträger ist in der Gestaltung seines Netzes, in seiner Preisgestaltung frei und in der Lage, sich nach seinen rein eigenwirtschaftlichen Belangen auszurichten.

⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 31, 66.

¹⁰⁾ Vgl. Denkschrift des DIHT, S. 47.

¹¹⁾ Vgl. Denkschrift des BDI, S. 56.

¹²⁾ Vgl. Regierungsprogramm vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C.

Der Staat hat bei allen drei Verkehrsträgern die Tarifoheit und genehmigt keine Tarife, die seinen politischen Zielen entgegenwirken.

6. Die Eisenbahn als Instrument der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in der Monopolära

In der Zeit, als die Eisenbahn ein faktisches Transportmonopol besaß, das nur in ganz bestimmten Verkehrsrelationen durch die Binnenschiffahrt eingeschränkt wurde, konnte sich der Staat seiner eigenen Eisenbahnen zur Förderung wirtschafts- und sozialpolitischer und militärischer Aufgaben bedienen. Er konnte den Eisenbahnbau als ein Mittel zur Förderung der Integration der produzierenden Wirtschaft behandeln. Er konnte über die *Entwicklung des Eisenbahnnetzes* entscheidenden Einfluß auf die Standortbildung der Wirtschaft nehmen. Einer der wichtigsten ökonomischen Gründe, die in Deutschland zum Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem führten, war gerade das Versagen der Privatbahnen beim Aufbau eines volkswirtschaftlich erwünschten Eisenbahnnetzes. Ohne im Einzelfall auf die Wirtschaftlichkeit Rücksicht nehmen zu müssen, konnten die Wünsche der öffentlichen Verkehrspolitik beim Ausbau der Strecken, bei der Bahnhoferrichtung und bei sonstigen Beförderungsmöglichkeiten und -einrichtungen erfüllt werden, auch wenn sie nicht den eigenwirtschaftlichen Interessen des Bahnbetriebes entsprachen. Dank ihrer Monopolstellung vermochte die Eisenbahn diese Aufgaben ohne Schwierigkeiten zu erfüllen¹³⁾.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen war das Versagen der Privatbahnen bei ihrer Tarifpolitik, die nach Auffassung des Staates den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten und der Rücksichtnahme auf die allgemeine Wirtschafts- und Handelspolitik nicht Rechnung trug. Der Staat führte durch seine Eisenbahntarifpolitik einen von ihm für volkswirtschaftlich erwünscht angesehenen Ausgleich der Beförderungsentgelte herbei. So wie er verhinderte, daß nur ganz rentable Eisenbahnlinien gebaut wurden und es unterlassen wurde, die Verkehrsbedürfnisse der wirtschaftsschwachen Gebiete zu befriedigen, so betrieb er durch vielschichtige tarifpolitische Maßnahmen einen das ganze Land umspannenden Verkehrslastenausgleich: durch tarifliche Gleichbehandlung verkehrsreicher und verkehrsarmer Landesteile trotz ungleicher Eisenbahnkosten, durch Begünstigungen verkehrsferner Gebiete über eine entsprechende Staffelung der Entfernungssätze zu Lasten der verkehrsnahen Gebiete, durch Ausnahmetarife zur Berücksichtigung von Sonderverhältnissen.

Hierbei galt als Prinzip, daß die tragfähigen Verkehre zu Gunsten der weniger tragfähigen Verkehre, die verkehrsreichen Gegenden zu Gunsten der verkehrsschwachen Gegenden, die hochwertigen Güter zu Gunsten der geringwertigen Güter eine gewisse Mehrbelastung übernahmen.

Auch die Personentarife waren bei der fehlenden Konkurrenz anderer Verkehrsmittel ein wirksamer Faktor der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik¹⁴⁾.

In der Zeit des *starken Eisenbahnmonopols* konnte der Staat seine Eisenbahn im starken Maße als Instrument eines solchen Ausgleichs der Beförderungsentgelte einsetzen. Die Eisenbahntarife waren damals ein vorzügliches Mittel, um diese staatspolitischen Ziele zu erreichen. Bei ihren starken Monopolreservaten wurde die Eisenbahn

¹³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 41.

¹⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 41.

dadurch in ihrer Wirtschaftlichkeit nicht gefährdet. Den in diesem Ausgleichssystem begünstigten Verkehrsnutzern stehen auf der anderen Seite immer entsprechend *mehrbelastete Eisenbahnkunden* gegenüber. Die Eisenbahn trägt praktisch diese Belastungen nicht selbst, sondern lastet sie denjenigen Eisenbahnkunden an, die sich dieser Mehrbelastung wegen fehlender Konkurrenz oder mangelnder Markttransparenz nicht entziehen können.

Die Binnenschiffahrt stört trotz des Ausbaues der Wasserstraßen für die Großschiffahrt, der nach der Jahrhundertwende einsetzte, und der damit verbundenen Steigerung ihrer Verkehrsleistungen dieses Ausgleichssystem nicht. Sie bedrängt weder die Wirtschaftlichkeit noch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Der Sektor der von den Wasserstraßen unbestrittenen Verkehre der Schiene blieb so umfassend, daß die Eisenbahn neben dem internen Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Belastungen noch beachtliche *Überschüsse* erzielen kann, die der Staatskasse zufließen. Sie ist in der Lage, ihre Tarife gegenüber ihren Kosten so zu überhöhen, daß der Eigentümer Staat mit den Überschüssen — den Monopolgewinnen trotz gemeinwirtschaftlicher Belastungen — allgemeine Aufgaben finanzieren kann. Es ist dies die Periode, als *Eisenbahnkunden* unmerklich über die Eisenbahntarifpolitik mit einer *indirekten Steuer* belegt wurden, die die Allgemeinheit der Steuerzahler entlastete.

7. Die Eisenbahn als Instrument der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung in der gewandelten Marktlage

Diese Lage änderte sich grundlegend, als der *Kraftwagen auftrat* und sich praktisch im Gesamtgebiet des Schienenverkehrs bestätigte und der Bahn hierbei beachtliche Verluste zufügte.

Nach seinen Arteigenheiten interessiert sich der Kraftwagen gerade für die Verkehrsleistungen mit der relativ unelastischen Nachfrage, die die Eisenbahn bis dahin mit hohen Tarifen belasten konnte. Damit bricht der Kraftwagen gerade in die Bereiche ein, in denen die Eisenbahn bis dahin besonders günstige Möglichkeiten hatte, ihr Monopol auszunutzen. Durch den Kraftwagen werden damit die *Tarifdifferenzierungsmöglichkeiten* der Bahn nach oben stark *ingeschränkt*.

Die Eisenbahn, die sich in ihrer Monopolära zu einem universellen Verkehrsmittel entwickelt hatte, das die Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten übernahm, das große und kleine Mengen transportierte, eilige und nicht eilige Transporte durchführte und sich sowohl im Nahverkehr als auch auf mittleren und weiten Entfernungen betätigte, sieht sich nun im Zuge der Fortentwicklung im Verkehr Verkehrsmitteln gegenüber, die sich bewußt spezialisieren und immer mehr das Verkehrssubstrat der universellen Eisenbahn annagen.

Der *Kraftwagen*, der ohne Zweifel auch sehr viele zusätzliche Verkehre erschloß, *engt das bisherige Betätigungsfeld der Eisenbahn ein*, indem er bestimmte, bisher von ihr ausgeübte Funktionen übernimmt. Die Eisenbahn kommt damit in eine Phase der Kontraktion. Sie muß sich nun auf die Relationen beschränken, in denen sie auch angesichts der geänderten Wettbewerbslage weiterhin ökonomische Vorzüge zu bieten hat. Mit dieser Einengung ihres Betätigungsfeldes und mit der durch die Konkurrenz erzwungenen Einschränkung ihrer monopolistischen Tarifdifferenzierungsmöglichkeiten nach oben werden nun zugleich die internen *Ausgleichsmöglichkeiten der Eisenbahn*

begrenzter. Immer mehr Verkehrsnutzer wissen sich mit Hilfe der neuen Verkehrsmöglichkeiten der Mehrbelastung, die die andere Seite der Begünstigungen bestimmter Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete ist, zu entziehen. Die hierdurch verringerten finanziellen Ausgleichsmöglichkeiten in Verbindung mit der mengenmäßigen Einengung ihres Betätigungsfeldes durch die neuen Verkehrsmöglichkeiten machen die Eisenbahn im geringeren Maße als staatliches Instrument des Verkehrslastenausgleiches tauglich. Bei unveränderter Beibehaltung der zu alimentierenden Verkehrsleistungen bei gleichzeitig verringerten Ausgleichsmöglichkeiten müssen die Lasten aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug zunächst durch Verzicht der Allgemeinheit auf eine Verzinsung des im Staatsunternehmen Bundesbahn arbeitenden Kapitals und in der weiteren Entwicklung durch die Übernahme des Betriebsdefizits der Bundesbahn auf den Bundeshaushalt getragen werden¹⁵⁾.

Damit vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel von der Überschuß- zur Zuschußwirtschaft. Nun wird die Allgemeinheit der Steuerzahler belastet und die Verkehrsnutzer der Eisenbahn werden entlastet. Ein Zuschuß ist aber immer bedenklich. Er beinhaltet die Gefahr einer Verschwendung in der Verkehrswirtschaft. Subventionen in der Verkehrswirtschaft sind nichts anderes als ein Verlegenheitsmittel aus der Erkenntnis, daß Verkehrswege und Verkehrsmittel für die Volkswirtschaft unentbehrlich sind, verbunden mit der Unfähigkeit, das ökonomische Problem zu meistern.

In dieser Lage stellt sich zwangsläufig die Frage nach der notwendigen Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug (vergl. Abschnitt III.). Doch zuvor muß noch die Frage beantwortet werden, ob die Bundesbahn derzeit durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug, die nun für sie, soweit sie nicht mehr intern ausgleichen kann, mit Belastungen verbunden ist, in ihrer Wettbewerbsfähigkeit wesentlich beschränkt wird.

II.

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug als ordnungspolitisches Problem

1. Die staatlichen Mittel der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug

Die Mittel, deren sich der Staat bedient, um mit Hilfe seines Instrumentes Eisenbahn einen volkswirtschaftlichen Ausgleich der Beförderungsentgelte herbeizuführen, sind einerseits funktioneller Art und andererseits materieller Art. Die funktionellen Mittel bestehen in der der Bahn auferlegten Betriebs- und Beförderungspflicht. Die Betriebspflicht besagt, daß die Bahn von sich aus den Betrieb auf einer Strecke ohne staatliche Genehmigung nicht einstellen kann, z. B. weil sie diese Strecke nicht mehr für rentabel hält. Die Beförderungspflicht besagt, daß die Bahn im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihre Beförderungsdienste allen in gleicher Weise zur Verfügung stellen muß. Die so begrenzte Beförderungspflicht soll gewährleisten, daß der vom Staat gewünschte Verkehrslastenausgleich auch tatsächlich erfolgt. Der Lastenausgleich selbst wird dann durch die Tarifpolitik durchgeführt.

Zu diesen Mitteln funktioneller Art tritt als materielles Mittel des Staates der Tarifzwang und die staatliche Tarifgenehmigungspflicht.

¹⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 47.

Ursprünglich war der Anlaß zur Einführung dieser drei staatlichen Auflagen, den Mißbrauch der wirtschaftlichen Machtstellung der Eisenbahn zu verhindern. In der Zeit des faktischen Eisenbahnmonopols waren die drei Auflagen erforderlich, um bei dem fehlenden Wettbewerb die Eisenbahnkunden vor einer volkswirtschaftlich unzulässigen Ausnutzung zu schützen. Sie waren ferner erforderlich als Gegengewicht gegen betriebsökonomische Einseitigkeiten der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern.

2. Die gemeinwirtschaftlichen Belastungen

In der gewandelten Marktlage empfindet die Bundesbahn die ihr weiterhin auferlegte Betriebs- und Beförderungspflicht, besonders aber den Tarifzwang und die Veröffentlichungspflicht, als Belastungen, die ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern empfindlich beeinträchtigen. Dabei ergäbe sich die volle Wirkung erst durch das Zusammenspiel und die Wechselbeziehungen der verschiedenen Bindungen¹⁶⁾.

Wegen dieser Verpflichtungen kämen weder in der Gestaltung des Netzes noch im Leistungsangebot, noch in der Preisgestaltung die eigenwirtschaftlichen Belange der Bundesbahn hinreichend zur Geltung¹⁷⁾.

Mit der Frage, wann von — die Wettbewerbsfähigkeit behindernden — gemeinwirtschaftlichen Belastungen gesprochen werden kann, hatte sich bereits 1953/55 ein Sachverständigenausschuß (Wetzler-Ausschuß) eingehend befaßt. Der Ausschuß kam nicht zu allseitig anerkannten Feststellungen über die gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bahn. Von den vier Voraussetzungen, die für die Anerkennung einer gemeinwirtschaftlichen Belastung als Hindernis im Wettbewerb erfüllt sein müssen — Gegensatz zur Eigenwirtschaftlichkeit, Zwang zu dieser Handlungsweise, Einseitigkeit der Belastungen und Unzumutbarkeit der Belastungen — prüfte der Ausschuß nur die ersten beiden Prämissen und mußte auch hierbei noch mit Schätzungen sowie Hilfsrechnungen verschiedener Art — teils Preis=Preis-Vergleich, teils Preis=Kosten-Vergleich — arbeiten, deren Ergebnisse nicht additionsfähig waren. Es blieb mithin bei unvollständigen, zudem zwischenzeitlich überholten Teilermittlungen, aus denen keine verkehrspolitischen Folgerungen gezogen werden konnten.

Umso mehr ist es zu begrüßen, daß die Prüfungskommission der Bundesbahn sich erneut dieser Frage angenommen hat. Der Kommissionsbericht teilt weitgehend die Auffassungen, die im Wetzler-Ausschuß von Binnenschiffahrt, Kraftwagen und verladender Wirtschaft vertreten wurden. Er kommt im wesentlichen zu dem Ergebnis, daß die gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die in der öffentlichen Diskussion eine so große Rolle gespielt haben, von untergeordneter Bedeutung sind¹⁸⁾.

3. Kritische Würdigung der Einzelatbestände

a) Die Prüfungskommission vermochte die *Transportraumreserve*, die von der Bundesbahn immer wieder als gravierende gemeinwirtschaftliche Belastung bezeichnet wird,

¹⁶⁾ Vgl. Wiedergabe der Auffassung der Bundesbahn im Prüfungsbericht, S. 65.

¹⁷⁾ Vorstand der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt II: „Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten“.

¹⁸⁾ Vgl. Staatssekretär a. D. Dr. Binder: „Die Empfehlungen der Bundesbahn-Kommission“, Der Volkswirt, Beilage zu Heft 11 vom 12. 3. 1960.

als solche *nicht anzuerkennen*¹⁹⁾. Nach ihrer Ansicht ist die Transportraumreserve den Verkehrsträgern betriebsimmanent und liegt im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn²⁰⁾ und kann nicht als politische Sonderlast anerkannt werden²¹⁾. Dies ist auch die Ansicht der privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsträger.

b) In gleicher Übereinstimmung mit der Auffassung der privaten Verkehrsträger stellt die Prüfungskommission fest, daß die *Nebenbahnen der Bundesbahn*, wenn man ihren Zubringerwert für die Hauptbahn berücksichtigt, keineswegs so unwirtschaftlich seien wie bisher im allgemeinen angenommen wurde. Nur relativ wenige Nebenbahnen seien unwirtschaftlich. Solche Nebenbahnen ohne echten Zubringerwert sollten stillgelegt werden²²⁾. Für die Anerkennung als politische Sonderlast bliebe dann kein Raum mehr²³⁾.

c) Auch zu den *Subventionstarifen* vertritt die Prüfungskommission den Standpunkt, den die privaten Verkehrsträger bereits im Wetzler=Ausschuß einnahmen. Die Kohle-, Erz- und Getreide=Ausnahmetarife, die von der Bundesbahn als Tarife mit gemeinwirtschaftlichen Belastungen bezeichnet werden, seien in der verschärften Wettbewerbslage zu Wettbewerbstarifen geworden, die im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn lägen und die der Bundesbahn keine Verluste brächten, die durch den Bund abgedeckt werden müßten²⁴⁾.

Es werden nur bestimmte landwirtschaftliche Subventionstarife und ein Teil der sogenannten Sozialtarife als mit gemeinwirtschaftlichen Belastungen verbunden anerkannt. Die Prüfungskommission empfiehlt, die landwirtschaftlichen Subventionstarife den Kosten der Bundesbahn anzupassen oder den Subventionsbetrag auf den „Grünen Plan“ zu übernehmen. Dasselbe empfiehlt sie für bestimmte Sozialtarife des Personenverkehrs, die mit Belastungen verbunden sind und deren Subventionsbeträge als Fürsorgeleistungen von anderen Rechtsträgern aufzubringen seien²⁵⁾. Unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten des fairen Wettbewerbs im Verkehr sind diese vorgenannten Subventionstarife von den privaten Verkehrsträgern als gemeinwirtschaftliche Belastungen anzuerkennen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung von Begünstigungen und Benachteiligungen berücksichtigt werden müssen (vergl. Abschnitt II. 5).

d) Die im Zuge der Beseitigung sogenannter diskriminierender Tarife und der Einführung direkter Tarife im Rahmen der *Montangemeinschaft* gemachten Auflagen werden von der Kommission nicht als politische Sonderlast anerkannt²⁶⁾.

4. Belastungen aus den gemeinwirtschaftlichen Pflichten

Hierzu stellt die Kommission fest, daß sich infolge des inzwischen aufgetretenen Wettbewerbs die *Divergenz* zwischen den öffentlich-rechtlichen Zielsetzungen, denen

¹⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²⁰⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 68.

²¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

²²⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

²⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 12.

²⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 11, 12.

²⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 83.

die Eisenbahn Rechnung zu tragen habe, und den davon abweichenden eigenwirtschaftlichen Interessen der Bundesbahn gemildert habe²⁷⁾.

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß die gemeinwirtschaftlichen Bindungen zum überwiegenden Teil *nur noch der Form nach* bestehen und daher insoweit keine finanziellen Belastungen darstellen. Infolge der verschärften Wettbewerbslage würde nämlich die Bundesbahn sich solche Bindungen aus Gründen des Kundendienstes ohnehin auferlegen und damit ihren eigenwirtschaftlichen Interessen dienen²⁸⁾. Die Fahrplanpflicht wird als keine Belastung angesehen. Auch die Betriebs- und Beförderungspflicht soll grundsätzlich beibehalten und nur ihr Mißbrauch durch geeignete Maßnahmen verhütet werden²⁹⁾.

Diesen Auffassungen der Kommission ist beizupflichten und ergänzend zu bemerken, daß bei Einschränkung und Stilllegung der wenigen unrentablen Nebenbahnen die geringfügigen Belastungen der Betriebspflicht wegfallen. Soweit aus der Beförderungspflicht Belastungen und ökonomische Nachteile entstehen, ist die Tarifpolitik falsch. Es ist Aufgabe der Tarifgestaltung, die Preise den Kosten anzupassen und so zu verhüten, daß mit der Beförderungspflicht Mißbrauch betrieben wird. Das Recht der Bundesbahn, derartige Tariferhöhungsanträge zu stellen, ist in keiner Weise beschnitten.

Hinsichtlich der bestehenden *Bindungen auf dem Tarifgebiet* sieht die Kommission nur für die Bundesbahn eine entscheidende Einschränkung ihrer kaufmännischen Beweglichkeit und eine weitaus strengere Bindung an den Staat als bei den anderen Verkehrsträgern³⁰⁾. Die Prüfungskommission glaubt daher, in der Tarifgenehmigung und -koordinierung eine echte, die Wettbewerbsfähigkeit und Ertragslage der Bundesbahn beeinträchtigende Belastung zu sehen und fordert deshalb die Lockerung der tariflichen Bindungen³¹⁾. Die privaten Verkehrsträger weisen demgegenüber darauf hin, daß sie im innerdeutschen Verkehr der gleichen Tarifpflicht und dem gleichen Genehmigungs- und Koordinierungszwang unterliegen und sie deshalb auf preislichem Gebiet auch in ihrer kaufmännischen Beweglichkeit eingeschränkt sind wie die Bahn. Im grenzüberschreitenden Verkehr, wo die gleichen staatlichen Tarifbindungen nicht bestehen, unterliegt auch die Bundesbahn in ihren Verbandstarifen keiner staatlichen Tarifgenehmigungs- und Koordinierungspflicht.

Zu den gemeinwirtschaftlichen Belastungen aus den Tarifbindungen weisen die privaten Verkehrsträger darauf hin, daß staatliche Tarifaufgaben an die Bundesbahn, die gegen deren eigenwirtschaftliches Interesse verstoßen und die in Wettbewerbsbereichen zu anderen Verkehrsträgern erfolgen, bei den gegenseitigen Abhängigkeiten und Verflechtungen auf dem Verkehrsmarkt auch für die privaten Verkehrsträger mit entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Belastungen verbunden sind. Durch die Wirkung der Eisenbahnpreisbildung auf die Frachtenbildung der Mitwettbewerber auf dem Verkehrsmarkt wird durch derartige staatliche Tarifaufgaben an die Bahn auch die Wettbewerbsfähigkeit der privaten Verkehrsträger beeinträchtigt. Die Gesetze des Marktes zwingen diese, den der Eisenbahn vom Staat auferlegten Tarifen zu folgen, wenn sie nicht den Verkehr ganz verlieren wollen. Sie müssen dann gleichfalls finanzielle

²⁷⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 65.

²⁸⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

²⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 66, 67.

³⁰⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

³¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 72.

Nachteile in Kauf nehmen, die ihre Wirtschaftlichkeit und damit ihre Wettbewerbskraft mindern.

5. Keine Wettbewerbsbeeinträchtigung der Bundesbahn durch gemeinwirtschaftliche Belastungen

Bei dem allseitig anerkannten Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs wird eine angemessene Verzinsung des der Bundesbahn gewidmeten Kapitals gefordert. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde eine solche Verzinsung nicht erwirtschaftet. Dadurch, daß der Staat als Eigentümer der Bahn auf die ihm zustehende Verzinsung verzichtete, ergeben sich für die Bahn im Wettbewerb große Begünstigungen gegenüber den privaten Verkehrsträgern, die unter dem ökonomischen Zwang der Erwirtschaftung einer Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals stehen und hiernach ihre Tarifpolitik ausrichten müssen.

Aus gegenwärtig noch bestehenden einseitigen gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bundesbahn können sich mithin schon solange keine Wettbewerbsbeeinträchtigungen für die Bahn ergeben, als die Begünstigungen aus dem Verzicht auf die Verzinsung größer sind als diese Belastungen. Ob dies der Fall ist, ist eine Tatfrage.

Der Bericht der Prüfungskommission vermittelt nun der Öffentlichkeit erstmalig eine Größenvorstellung über die hier vorliegenden Begünstigungen der Bundesbahn. Er beziffert die aufzubringenden Zinsen — ohne die Zinsen des Schienenweges — auf 506 Mill. DM beim Güterverkehr und 397 Mill. DM beim Personenverkehr, insgesamt auf 903 Mill. DM³²⁾. Es ist von keiner Seite jemals behauptet worden, daß in einer solchen Größenordnung bei der Bundesbahn einseitige gemeinwirtschaftliche Belastungen vorlägen. Somit ist es auch verständlich, daß der Bundesfinanzminister der Forderung der Bundesbahn auf Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Belastungen immer entgegengehalten hat, daß diese Belastungen nur einen sehr bescheidenen Ausgleich für den Verzicht auf Verzinsung des betriebsnotwendigen Eisenbahnkapitals darstellten.

Auf dieselbe Feststellung läuft es hinaus, wenn die Prüfungskommission betont, daß der Bund die Lasten der gemeinnützigen Verkehrsbedienungs der Bahn auch bisher schon durch die Übernahme des aus ihrer Geschäftsführung entstandenen Defizits auf den Haushalt übernommen hat³³⁾.

Bei dieser Situation kann von einer Wettbewerbsbeeinträchtigung der Bundesbahn durch noch bestehende einseitige gemeinwirtschaftliche Belastungen nicht gesprochen werden.

Hieraus darf nun nicht gefolgert werden, daß bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs und der hiermit verbundenen Belastungen alles unverändert bleiben könne. Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs muß vielmehr der geänderten Lage auf dem Verkehrsmarkt angepaßt und eingeschränkt werden, wenn eine ökonomische Ordnung im Verkehr erreicht werden und wenn die Bundesbahn als kaufmännisch geführter Geschäftsbetrieb von Staatssubventionen unabhängig gemacht werden soll.

³²⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 292, 293.

³³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 73.

III.

Die notwendige Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs zur Befreiung des deutschen Steuerzahlers und zur Schaffung der Voraussetzungen für eine ökonomische Verkehrsteilung

Wenn die Bundesbahn dauerhaft gesund, wenn der Steuerzahler von Verkehrs-subsidien befreit werden und wenn eine Verkehrsordnung hergestellt werden soll, die nach der Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers bei der ersten und zweiten Legislaturperiode und nach dem neuen Regierungsprogramm³⁴⁾ sich zum Ziel setzt, den größten volkswirtschaftlichen Nutzen mit möglichst geringem Kostenaufwand zu erreichen, dann muß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs eingeschränkt werden. Es gilt auch auf diesem Gebiet aus der veränderten Marktlage die Konsequenzen zu ziehen. Weil dies bisher nur unzureichend geschah, traten im verkehrspolitischen Bereich Störungen ein, die sich auf das gesamte Transportsystem innerhalb der Volkswirtschaft nachteilig auswirkten.

Da die internen Ausgleichsmöglichkeiten gegenüber früher nur noch in einem geringen Maße bestehen, tritt damit gegenüber der Zeit des faktisch uneingeschränkten Eisenbahnmonopols eine klare Gewichtsverlagerung von den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu einer größeren Beachtung der eigenwirtschaftlichen Belange ein.

1. Einigkeit über die notwendige Einschränkung

Daß die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs eingeschränkt werden muß, dürfte inzwischen zur allgemeinen Auffassung geworden sein.

Im *Regierungsprogramm*³⁵⁾ wird unter grundsätzlicher Beibehaltung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Bundesbahn betont, daß gleichwohl geprüft werden müsse, inwieweit Inhalt und Ausmaß der Gemeinwirtschaftlichkeit auf die Tatsache abzustellen seien, daß die Bundesbahn ihre frühere Stellung im Gesamtverkehr verloren habe und in einem scharfen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehe.

Die *Prüfungskommission* fordert die Beseitigung überholter gemeinwirtschaftlicher Bindungen aus der Monopolzeit³⁶⁾.

Der *DIHT*³⁷⁾ hält die Bundesbahn nur noch bedingt für geeignet, dem Staat als Instrument der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik zu dienen. Nach seiner Auffassung hindern die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahn, sich in ihrem Marktverhalten den veränderten Marktbedingungen anzupassen. Sie stören das Gleichgewicht des Verkehrsmarktes und erschweren einen rationellen Einsatz der Verkehrsträger.

Der *BDI* teilt diese Auffassung. Die Erfordernisse der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und eines unverfälschten Wettbewerbs sollten auch vom Staat als oberster Grundsatz der Verkehrspolitik anerkannt werden³⁸⁾.

³⁴⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59.

³⁵⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C II: „Maßnahmen des Gesetzgebers und der Bundesregierung“.

³⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

³⁷⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 7, 8.

³⁸⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 26.

Die *Verkehrsträger* Bundesbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen haben sich bereits vor Jahren im Ausschuß der Verkehrsträger³⁹⁾ darauf geeinigt, daß eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug und in ihrer Auswirkung die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbelastungen ihre Grenze in der Existenzsicherung der Verkehrsträger finden müßten. Es war damals bereits die einmütige Auffassung der drei Verkehrsträger, daß sie tarifarisch so gestellt werden müßten, daß die Erlöse mindestens die Kosten einschließlich derjenigen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug deckten.

Damit dürfte *volle Einmütigkeit* über die *Einschränkung* der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug bestehen. Bei den *Meinungsverschiedenheiten* geht es um das *Ausmaß* der Einschränkung bzw. der Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Bindungen.

2. Zur Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug im allgemeinen

a) Dem BDI ist beizupflichten, daß in der gewandelten Marktlage die *Verkehrswirtschaft* als ein eigenständiger Wirtschaftszweig nicht schlechthin als ein Mittel zur Förderung der *Integration der anderen Wirtschaftszweige* behandelt werden kann⁴⁰⁾. Ebenso ist die Forderung der Prüfungskommission vollauf berechtigt, daß alle diejenigen *Stellen außerhalb der Deutschen Bundesbahn* (Parlament, Regierung und Verwaltung in Bund, Ländern und Gebietskörperschaften), die unter dem Gesichtspunkt der Gemeinnützigkeit Ansprüche an die Deutsche Bundesbahn stellen, die sie aus eigener Kraft nicht zu tragen vermag und die sich als verlustbringend auswirken, grundlegend umdenken müssen⁴¹⁾.

b) Die künftige *europäische Verkehrspolitik* im EWG-Raum fordert eine völlige Neuorientierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrspolitik. Die protektionistischen Maßnahmen der verschiedenen Staaten auf dem Verkehrssektor, die die Wirtschaft begünstigen und die im Dienste einer volkswirtschaftlich erwünschten Raum- und Standortstruktur stehen, sind bisher naturgemäß auf die Belange des eigenen Staatsraumes ausgerichtet und auf die Wirtschaftspolitik der einzelnen europäischen Staaten abgestimmt. Bei der Integrierung des europäischen Verkehrs und bei der Ausrichtung der Verkehrspolitik auf den europäischen Wirtschaftsraum dürfte die *verstärkte Subventionierung* der Wirtschaft durch verkehrspolitische Maßnahmen ihrem *Ende entgegengehen*. In jedem Falle müssen bei einer europäischen Verkehrspolitik die aktiven Maßnahmen der einzelnen Staaten künftig auf den *großen Wirtschaftsraum* der EWG neu ausgerichtet werden. Der durch die Beseitigung der Zölle angestrebten verstärkten internationalen Arbeitsteilung darf nicht durch verstärkte protektionistische Maßnahmen der einzelnen Staaten auf dem Verkehrssektor entgegengewirkt werden. Durch staatliche Eingriffe verzerrte Transportpreisgestaltungen können unter Umständen zu Verzerrungen der Produktionsstruktur durch Beeinflussung des Faktoreinsatzes führen, die den Grundprinzipien des gemeinsamen Marktes widersprechen.

Der Mitgliedstaat, der bisher seine Verkehrspolitik nur im geringen Maße bewußt in den Dienst einer Förderung und Begünstigung seiner nationalen Wirtschaft stellte, der u. a. seine Staatsbahn nur wenig als Instrument seiner nationalen Wirtschafts- und Sozialpolitik beanspruchte, wird durch die notwendige Anpassung seiner Verkehrspolitik an die Verkehrspolitik des europäischen Ministerrates in viel geringerem Maße

³⁹⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 1956.

⁴⁰⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 16, 26.

⁴¹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 50.

getroffen als der Staat, der in einem hohen Grad seine Verkehrspolitik und seine Verkehrswirtschaft in den Dienst seiner Wirtschafts- und Sozialpolitik stellte.

Auch hierauf gilt es bei der Neuordnung unserer Verkehrspolitik durch rechtzeitige Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug Rücksicht zu nehmen.

c) Wir sprechen hier bewußt nur von einer Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug. Eine völlige Beseitigung steht in keiner Weise zur Diskussion, wie überhaupt nicht die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug als solche gemeint ist, als vielmehr die sich hieraus ergebenden gemeinwirtschaftlichen Belastungen, die innerhalb des Verkehrs zu Wettbewerbsverfälschungen und im Verhältnis zum Verkehrsnutzer zu Verzerrungen in der Frachtkostenbelastung führen.

Aus Gründen der Ordnungspolitik im Verkehr braucht eine *Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug* nicht zu erfolgen, soweit eine *Kongruenz* zwischen der Gemeinwirtschaftlichkeit und den eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn vorliegt und mithin keine wettbewerbsbehindernden Folgen eintreten können. Diese Kongruenz ist bei der Bundesbahn weitgehend gegeben.

Im Programm der *Bundesregierung*⁴²⁾ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß gerade infolge der geänderten verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse wichtige *Elemente der Gemeinwirtschaftlichkeit* ganz oder doch zum wesentlichen Teil den *eigenwirtschaftlichen Bedürfnissen der Bundesbahn* nicht entgegenstehen, so z. B. die *Entfernungsstaffelung*, die *Tarifgleichheit im Raum*, *Betriebs- und Beförderungspflicht*, und daß sich insoweit besondere Schritte erübrigen.

Auch die *Prüfungskommission* weist im einzelnen nach, daß auch eine kaufmännisch geführte Eisenbahn aus Eigeninteresse solche Verkehre mit gemeinwirtschaftlicher Wirkung bedienen würde⁴³⁾.

Im übrigen dürfen wir auf die oben im Abschnitt II erörterten Feststellungen der Prüfungskommission verweisen, nach denen wesentliche gemeinwirtschaftliche Tatbestände als nicht mit Belastungen verbunden, sondern im eigenwirtschaftlichen Bahninteresse liegend gekennzeichnet werden. Die Frage nach der Einschränkung stellt sich aber nur, wenn die Mittel, durch die diese Ziele erreicht werden sollen, den eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn zuwiderlaufen. Diese Abweichung von der Betriebsökonomie ist im Zuge der Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt die Ausnahme geworden.

d) Nur wenn *keine solche Kongruenz* zwischen Gemeinwirtschaftlichkeit und eigenwirtschaftlichen Interessen der Bahn vorliegt, stellt sich die Frage nach einer *Lockerung der staatlichen Auflagen*, so nach der Lockerung der Betriebs- und Beförderungspflicht durch die Aufgabe oder teilweise Stilllegung unrentabler Nebenbahnen, die Einschränkung oder Aufhebung verkehrsschwacher Dienststellen, Abfertigungsstellen. Verkehrs- und Betriebszweige, die bei der Bahn nur unter höherem volkswirtschaftlichem Kostenaufwand betrieben werden können als durch andere Verkehrsmittel, müssen eingeschränkt bzw. stillgelegt werden mit der Wirkung, auf diese Weise auf der Aufwandseite der Bahn dauerhaft größere Beträge einzusparen als diese Verkehre an Einnahmen erbringen können.

⁴²⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59, Abschnitt C II.

⁴³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 46.

Auch die Prüfungskommission hält es für unausweichlich, daß die Bundesbahn ihre betrieblichen Funktionen auf das Maß reduziert, das es ihr ermöglicht, ihren Aufwand durch Erträge aus lukrativen Verkehren selbst zu bedienen. Dieser Wandel erfordert nach Meinung der Kommission schwerwiegende Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb⁴⁴⁾.

Die Deutsche Bundesbahn muß in der gesamten Gestaltung ihres Verkehrsapparates, ihrer Verkehrs- und Betriebsdienste der Tatsache Rechnung tragen, daß neue Verkehrsmittel und neue Verkehrsmöglichkeiten ihr Betätigungsfeld eingeengt haben. Dieser Kontraktionsprozeß ist unvermeidlich. Je schneller er durchgeführt wird, umso besser. Die privaten Verkehrsträger, die keine staatlichen Subventionen für unrentabel gewordene Verkehrszweige erhalten, müssen unter dem Druck der Verhältnisse diesen Anpassungsprozeß auch durchführen. Beschränkt sich die Bahn auf die Gebiete ihrer ökonomischen Überlegenheit und werden hierdurch die Belastungen aus der Betriebspflicht abgebaut, so bleibt der *Abbau der Belastungen aus den Tarifauflagen* (vergl. Abschnitt III, 3).

Die *Beförderungspflicht* als solche bringt für die Bundesbahn keine Belastungen mit sich, solange sie über die behaupteten unausgenutzten Kapazitäten verfügt, mit denen sie ihre Forderungen nach Mehrverkehr begründet. Jede Steigerung der effektiven Nachfrage ist in einer solchen Situation ein ökonomischer Vorteil. Entstehen aus der Beförderungspflicht ökonomische Nachteile, so ist die Tarifpolitik falsch. Durch den Kosten angepaßte Tarifierhöhungen lassen sich die Nachteile beseitigen und läßt sich auch verhindern, daß mit der Beförderungspflicht Mißbrauch getrieben wird.

Auf diesem Wege lassen sich die noch vorhandenen Belastungen aus der Betriebs- und Beförderungspflicht beseitigen.

e) Die Prüfungskommission schlägt im Interesse der Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen mit dem Kraftwagen vor, auf die *Beförderungspflicht im Nahverkehr* bis zu 100 km zu verzichten⁴⁵⁾.

Die Prüfungskommission hält im Nahverkehr eine solche Lockerung der Beförderungspflicht für unbedenklich, da gerade hier so viele Beförderungsmöglichkeiten aller Art beständen, daß alle Verkehrswünsche zu vernünftigen Bedingungen befriedigt werden könnten. Diese Lockerung — so wird weiter gefolgert — schließe natürlich nicht aus, daß die Bundesbahn zu kostendeckenden Entgelten auch Beförderungen im Nahverkehr durchführt. Sie würde dies aus eigenwirtschaftlichen Erwägungen in allen Fällen von sich aus tun, in denen es sich unter Berücksichtigung der Ertragslage und aus kaufmännischen Überlegungen rechtfertigt⁴⁶⁾.

Die Prüfungskommission hat hierbei wohl die möglichen *nachteiligen Auswirkungen des Schienenmonopols* auf den Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße übersehen. Wenn es noch Ländereisenbahnen gäbe oder wenn der Schienenweg im Zu- und Ablauf der Wasserstraße für jeden Eisenbahnbetrieb freigegeben würde, wäre gegen eine Lockerung der Beförderungspflicht auch im Verkehr mit den Binnenumschlagshäfen nichts einzuwenden. Die Privatbahnen würden wie die früheren Ländereisenbahnen aus eigenwirtschaftlichen Interessen diesen Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße mit allen tarifarischen Mitteln fördern.

⁴⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 49.

⁴⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 9, 21.

⁴⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 32.

Die eigenwirtschaftlichen Interessen des Schienenmonopolisten Bundesbahn sind aber entgegengesetzt. Sie läßt sich bei ihrer Tarifpolitik im Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße nicht davon leiten, den Verkehr dann zu übernehmen, wenn sie hierbei kostendeckende Entgelte erzielen kann. Sie ist vielmehr bestrebt, durch übersetzte Massengutfrachten im Zu- und Ablaufverkehr den gebrochenen Binnenschiffsverkehr einzuengen. Sie erreicht aber dieses Ziel nicht, sondern sie zwingt nur die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft, im gebrochenen Verkehr verstärkt mit dem *Lkw. zusammenzuarbeiten*. Die an sich ökonomisch sinnvolle Zusammenarbeit der beiden Großverkehrsmittel Eisenbahn und Binnenschifffahrt im gebrochenen Massengutverkehr wird durch diese Tarifpolitik der Bahn behindert. Dies führt dann weiter zu einer zusätzlichen Straßenbelastung mit massenhaftem Verkehr in den Großstädten, die bei einer volkswirtschaftlich sinnvollen Eisenbahntarifpolitik vermieden werden könnte.

Zugleich verliert die Bundesbahn im Zu- und Ablaufverkehr Transporte und damit viele Millionen DM Frachteinnahmen.

Während die Bundesbahn die auch für sie selbst nachteiligen Folgen der im Zuge der Tarifstrukturänderungen übersetzten Massengutnahfrachten durch entsprechende Ausnahmetarife korrigiert hat⁴⁷⁾, um der ökonomisch nicht gerechtfertigten Abwanderung von massenhaftem Verkehr auf den Lkw. zu begegnen, ist sie bisher nicht bereit, auch bei massenhaftem Zu- und Ablaufverkehr mit der Wasserstraße die gleiche Folgerung zu ziehen. Sie möchte vielmehr — eigenwirtschaftlich durchaus verständlich — die Politik des Schienenmonopolisten beibehalten, durch übersetzte Zu- und Ablauftarife das Betätigungsfeld der Binnenschifffahrt künstlich einzuengen, um die Transporte über längere Entfernungen im direkten ungebrochenen Bahnverkehr zu fahren. Das, was eigenwirtschaftlich für das Schienenmonopol richtig ist, ist aber noch lange nicht identisch mit der *volkswirtschaftlich optimalen Lösung*, die es bei der Neuordnung des Verkehrs zu erreichen gilt. Die ökonomischen Vorteile, die die Binnenschifffahrt im Wasserstraßenverkehr bietet, dürfen nicht unter unvermeidlicher Steigerung des volkswirtschaftlichen Frachtkostenaufwandes durch kostenmäßig nicht gerechtfertigte Eisenbahntarife im Zu- und Ablaufverkehr beschnitten werden.

Wenn schon unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten die derzeitige Tarifpolitik der Bundesbahn im gebrochenen Wasserverkehr korrekturbedürftig ist, um dem *Mißbrauch der wirtschaftlichen Machtstellung* des Schienenmonopolisten zu begegnen, ist es erst recht problematisch, diese Machtstellung der Schiene noch dadurch zu stärken, daß man die *Beförderungspflicht* des Schienenmonopolisten im Zu- und Ablaufverkehr der Wasserstraße aufhebt. Zur Vermeidung der skizzierten Nachteile für die Volkswirtschaft ist dieser Sonderfall bei einer etwaigen Einschränkung der Beförderungspflicht zu beachten.

f) Die *Frage der Lockerung des Tarifzwanges* muß in erster Linie unter ordnungspolitischen Aspekten geprüft werden, d. h. unter dem Gesichtspunkt einer Verhinderung der Ausnutzung der Marktmacht und einer Vermeidung ruinösen Wettbewerbs.

Im Verkehr ist eine bewußt gestaltete Tarifordnung nötig. Für einen *freien Preiswettbewerb* ist hier kein Raum. Wir haben im Verkehr auf den einzelnen Sektoren ganz spezifische Marktbilder, die aufgrund ihrer ökonomischen Voraussetzungen in einer freien Tarifgestaltung durch die einzelnen Verkehrsunternehmer keine funktionsfähige

⁴⁷⁾ Vgl. die nach 1958 eingeführten Massengut-Ausnahmetarife der Bundesbahn im Ruhrgebiet.

Steuerung des Kräfteinsatzes zu finden vermögen. Je mehr anstelle der komplementären Beziehungen substitutive Beziehungen treten, je mehr der Wettbewerb im Verkehr im Zuge der technischen Weiterentwicklung zunimmt, umso mehr sind ordnende Eingriffe in die Preisbildung notwendig. Auch die völlig unterschiedlichen Marktformen, Betriebsgrößen und Betriebsstrukturen und das Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr, von Verkehr für andere neben Eigen- und Werkverkehr verlangen ordnende Eingriffe. Diese sind schließlich unerlässlich, weil ohne bewußt gestaltete Wettbewerbsordnung im *freien Preiswettbewerb* die Frachten ruinös werden, bedingt durch die ökonomischen Eigenarten der modernen Verkehrsmittel mit ihrer Kapitalintensität, ihrer hohen Fixkostenstruktur, die das Angebot starr macht. Diese Tendenz zur ruinösen Preisbildung wird noch verstärkt durch die Eigenart der Produktion von Verkehrsleistungen, die sich im Zusammenfall von Produktion und Absatz äußert, die Transportraumreserven nötig macht, welche ohne ordnende Eingriffe frachtpolitisch nicht neutralisiert werden können. Die Kuppelproduktion zwischen Hin- und Rückfahrt wirkt bei unausgeglichene Verkehrsströmen in der gleichen Richtung.

3. Abbau der Subventionstarife

Schließlich müssen bei der notwendigen Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen die Belastungen aus Tarifaufgaben abgebaut werden. Die Subventionstarife müssen beseitigt werden. Es handelt sich hierbei nicht allein um den Abbau der oben erwähnten Subventionstarife für die Landwirtschaft und auf dem Gebiet der Sozialtarife, sondern um eine ganz grundsätzliche Frage, die unter den verschiedensten Gesichtspunkten gesehen werden muß.

a) Im Zuge der Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt werden die *Möglichkeiten*, die Tarifpolitik der Verkehrsträger in den Dienst der Förderung und Begünstigung bestimmter Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete zu stellen, immer *geringer*.

Es ist aber gerade das *Dilemma* in der deutschen Verkehrspolitik, daß bei geringer werdenden Möglichkeiten die *politischen Forderungen* an die Verkehrspolitik in der Nachkriegszeit sogar in einem *verstärkten Maße* erhoben wurden. Wir erinnern an die geforderte Unterstützung durch die Verkehrspolitik zur Milderung der Folgen des verlorenen Krieges: tarifarische Unterstützung der durch die willkürliche Grenzziehung des Eisernen Vorhangs auseinandergerissenen Wirtschaftsräume, tarifarische Unterstützung der deutschen Seehäfen, die durch die Zonengrenze ihr Hinterland verloren, tarifarische Unterstützung der revierfernen Länder, verkehrspolitische Forderungen aus den Nöten, die mit der Unterbindung und Existenzsicherung der Heimatvertriebenen und Flüchtlinge verbunden sind.

Es gilt klar zu erkennen, daß hier der Verkehr überfordert wird und daß die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik, den Verkehr zu ordnen und auf eine wirtschaftlich gesunde Basis für alle volkswirtschaftlich unentbehrlichen Verkehrsträger zu stellen, für eine *Subventionierung* der Wirtschaft über verkehrspolitische Maßnahmen *kein Raum* mehr ist und der Staat zur Erreichung dieser staats- und wirtschaftspolitischen Ziele sich anderer Instrumente bedienen muß, die im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern neutral sind.

b) Im *Ausschuß der Verkehrsträger* waren sich die drei Verkehrsträger darüber einig, daß bei ihrer Förderung, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen künftig im Rahmen der Existenzsicherung der Verkehrsträger zu halten, die Möglichkeiten, staatswirtschafts-

und sozialpolitische Ziele über die Tarifpolitik der Verkehrsträger zu verfolgen, beschränkt sind⁴⁸⁾.

Wie in der Wirtschaft so kann auch im Verkehr nichts verschenkt werden. Auch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen verursacht Kosten, die getragen werden müssen. Können sie die Verkehrsträger nicht mehr intern ausgleichen, dann müssen zur Erreichung der politischen Zielsetzungen andere Mittel außerhalb des Verkehrs benutzt werden.

Ändert man an dem derzeitigen Zustand zu weitgehender Subventionierung der Wirtschaft über die Frachten nichts, dann kann die allgemein geforderte Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger nicht hergestellt und ein *Substanzverzehr der Verkehrsträger* nicht vermieden werden. Damit ist aber der verladenden Wirtschaft in keiner Weise gedient. Man muß erkennen, daß die Tarife der Verkehrsträger nicht nur ein Mittel zur räumlichen Ordnung der Wirtschaft sind. Sie sind nicht willkürlich zu manipulierende Gebühren, sondern Preise, mit deren Hilfe der zur Leistungserstellung notwendige Werteverzehr, mit anderen Worten Kosten, ersetzt werden müssen.

c) Die *Pfückungskommission* fordert, daß die von ihr als Subventionstarife anerkannten Ausnahmetarife auf dem Gebiet des Güter- und Personenverkehrs der Bundesbahn ihres Subventionscharakters zu entkleiden sind. Die von der Bundesbahn darüber hinaus noch als Subventionstarife bezeichneten Ausnahmetarife hat die Kommission als *Wettbewerbstarife* und damit als im eigenwirtschaftlichen Interesse der Bundesbahn liegend bezeichnet. Sie hat aber nicht zu der Frage Stellung genommen, ob dieser Wettbewerb unter Wahrung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger *fair aufgenommen* wird. Es muß geprüft werden, ob diese Wettbewerbstarife kostendeckende Tarife sind oder aber ob im Gegeneinanderausspielen der Verkehrsträger der Wettbewerb jetzt bereits Formen angenommen hat, durch die der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger verletzt wird.

Nehmen wir als Beispiel einen wirtschaftspolitisch motivierten *Ausnahmetarif* der Bundesbahn im *Wettbewerbsbereich* zur Binnenschiffahrt. Das hier gewährte Ausnahmetarifniveau soll zur Folge haben, daß auch in der *Wasserfracht Unterstützungselemente* eingeführt werden müssen, sei es, daß die Binnenschiffahrt mit der gleichen wirtschaftspolitischen Motivierung zur Förderung und Unterstützung der Wirtschaft zu nicht kostendeckenden Entgelten angehalten wird, sei es, daß der Staat bei seinen Wegekostenentgelten aus den gleichen wirtschaftspolitischen Gründen Zugeständnisse macht und entsprechende *Ausnahmetarife bei den Schiffahrtsabgaben* einführt mit dem Ziel, die Wasserfracht zu senken, damit dem Verloader die Möglichkeit bleibt, auch nach Einführung des Ausnahmetarifs der Bundesbahn nach seiner Wahl weiterhin beide Verkehrsmittel zu benutzen.

Die verladende Wirtschaft erhält alsdann eine *doppelte Unterstützung*, zunächst über den wirtschaftspolitisch ausgerichteten Ausnahmetarif der Bundesbahn, der die Eigenwirtschaftlichkeit der Bundesbahn gefährdet, und dann in der Folge durch entsprechende Ausnahmefrachten des Binnenschiffahrtsgewerbes, ergänzt durch Ausnahmen in den Schiffahrtsabgaben, die die volle Wegekostenanlastung gefährden⁴⁹⁾.

⁴⁸⁾ Vgl. Zwischenbericht des Ausschusses der Verkehrsträger vom 17. 9. 56.

⁴⁹⁾ Wenn durch derartig niedrige Ausnahmetarife der Bundesbahn die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben geschmälert werden, kann die hierauf zurückzuführende Unterkostendeckung der Wasserstraßenkosten nicht der Binnenschiffahrt zur Last gelegt bzw. nicht von einer Subventionierung der Binnenschiffahrt gesprochen werden.

Mit dieser Frage, ob bei den Ausnahmetarifen der Bundesbahn zum Schaden beider Verkehrswege und beider Verkehrsmittel zu weit gegangen wird, hat sich die Prüfungskommission nicht befaßt. Sie hätte diese Frage zum mindesten unter dem Aspekt der Sanierung der Bundesbahn prüfen müssen. Die in solchen Fällen vorliegende *Subventionierung der verladenden Wirtschaft*, die die Ordnung im Verkehr stört, ist von der Prüfungskommission nicht behandelt worden.

Wenn die Spitzenorganisation der Wirtschaft die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und die volle Wegekostenanlastung fordern, müssen sie sich darüber im klaren sein, daß die verladende Wirtschaft durch die z. Zt. nicht erreichte Eigenwirtschaftlichkeit und durch die bei allen Verkehrsträgern nicht erzielte Wegekostendeckung (einschließlich des Zinsendienstes) subventioniert wird und nach ihrer Forderung künftig entsprechende Mehrkosten in ihrer Frachtbelastung zu tragen hat.

d) Wenn die Ordnungspolitik im Verkehr nicht weiterhin gefährdet und die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger sichergestellt werden soll, muß der ständigen Bedrohung dieser Ordnung durch verkehrspolitische Interventionen zu Gunsten bestimmter Wirtschaftszweige und Verkehrsgebiete Einhalt geboten werden.

In der veränderten Situation des Verkehrs sind *offene Subventionen* gegenüber den verkappten über wirtschaftspolitisch verfälschte Tarife vorzuziehen. Den Nutznießern und den fordernden Stellen wird dann offen vor Augen geführt, daß es sich hier um ein ökonomisches Opfer handelt, wenn dieses auch noch so berechtigt ist. Auf diese Weise kann die Subvention auf wirklich unterstützungsbedürftige Verkehrsnutzer beschränkt werden, was bei dem unrationellen Umweg über die Verkehrsmittel nicht möglich ist.

Bei der Neuordnung des Verkehrs muß es daher insoweit zu einer klaren Abgrenzung der Verkehrspolitik zur Wirtschaftspolitik kommen. Aus der geschilderten Kollision müssen angesichts der geänderten Marktsituation im Verkehr die verkehrspolitischen Zielsetzungen neu durchdacht werden.

Es muß künftig in dieser Hinsicht eine klare Abgrenzung zwischen den Aufgaben, Pflichten und Rechten der Bahn und denen des Staates angestrebt werden. Die *Bundesbahn* als Betriebsverwaltung muß die *Tarife* beantragen, die sie *eigenwirtschaftlich* für berechtigt hält, ohne hierbei auf politische Forderungen Rücksicht zu nehmen. Die Zeiten, in denen die Eisenbahn dank ihrer großen Gewinne aus ihren Monopolreservaten selbst glaubte, „*wirtschaftliche Vorsehung*“ spielen zu können, gehören der *Vergangenheit* an.

IV.

Keine Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn für staatliche Auflagen in den Wettbewerbsbereichen

1. Die Forderung nach Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn für staatliche Auflagen

Angesichts der Kollision zwischen den Grundsätzen der Eigenwirtschaftlichkeit im Verkehr und der Gemeinwirtschaftlichkeit und der allgemein anerkannten Notwendigkeit, die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einzuschränken, wird in der ver-

kehrspolitischen Diskussion noch ein anderer Weg aufgezeigt: die Schadloshaltung für staatliche Auflagen.

a) Im *Programm der Bundesregierung*⁵⁰⁾ wird zur Genehmigung der Eisenbahntarife durch den Bundesverkehrsminister, die weiterhin beibehalten werden soll, bemerkt:

„Wird die Genehmigung eines Tarifs versagt oder wird eine bestimmte Tarifgestaltung verlangt mit der Folge, daß dadurch die Selbstkosten der Bundesbahn nicht gedeckt werden, so ist der dadurch entstandene nachgewiesene Verlust der Deutschen Bundesbahn aus Bundesmitteln zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht entfällt, wenn und soweit die Bundesbahn Überschüsse erzielt.

Zweifelsfragen über die Höhe der Entschädigungen an die Bundesbahn in den Fällen der Betriebspflicht und des Tarifzwanges entscheidet nach Anhörung eines Sachverständigen-gutachtens der Bundesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Bundesfinanzminister.“

b) Der *Vorstand der Deutschen Bundesbahn*⁵¹⁾ verlangt in seinen Gedanken zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn eine eindeutige Abgrenzung der wirtschaftlichen Verantwortung der Bundesbahn als Betriebsverwaltung von der des Bundes als Aufsichtsinstanz und als Wahrer politischer und volkswirtschaftlicher Ziele. Mit seiner Forderung, sich künftig rein eigenwirtschaftlich bewegen und kaufmännisch frei handeln zu können, bezeichnet sich die Bundesbahn praktisch selbst als ein untaugliches Instrument für den volkswirtschaftlichen Verkehrslastenausgleich. Sie zieht hieraus aber nicht diese Konsequenz, sondern vertritt den Standpunkt:

„Eine Verpflichtung der Leitung der Deutschen Bundesbahn zu kaufmännischer Geschäftsführung würde damit dem Bund nicht die Möglichkeit nehmen, die Bundesbahn von Fall zu Fall oder für bestimmte Bereiche als Instrument der allgemeinen Politik einzusetzen, sofern der Bund bei solchen Entscheidungen die von der Bundesbahn eigenwirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kosten trägt.“

Bezüglich der Belastungen aus dem Tarifzwang vertritt die Bundesbahn den gleichen Standpunkt. Es heißt dort:

„Im übrigen würde der Bundesverkehrsminister weiterhin berechtigt bleiben, der Bundesbahn tarifliche Auflagen zu machen. Wenn die Bundesbahn solche Auflagen unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht für vertretbar hält, oder wenn der Bundesverkehrsminister die ihm vorbehaltene Genehmigung zu Tarifmaßnahmen versagt, hat der Bund den finanziellen Nachteil, der der Bundesbahn hieraus erwächst, nach Feststellung durch eine unabhängige Institution zu erstatten“⁵²⁾.

c) Die *Prüfungskommission* vertritt gleichfalls den Grundsatz, daß eine kaufmännisch handelnde Bundesbahn volkswirtschaftliche Aufgaben — soweit sie ihren wirtschaftlichen Eigeninteressen entgegenstehen — nur gegen Erstattung der Kosten durchführen könne⁵³⁾.

Zu den Tarifaufgaben vertritt die Kommission den Standpunkt:

„Wenn der Bund aus Gründen der Gemeinwirtschaftlichkeit Tarifaufgaben für notwendig hält, so ist ihm hierfür durchaus die Möglichkeit gegeben, wobei die Kosten für solche Auflagen jedoch von den verursachenden Stellen zu tragen sind“⁵⁴⁾.

In der Begründung zu § 5 des von der Prüfungskommission vorgeschlagenen neuen Bundesbahngesetzes heißt es hierzu:

⁵⁰⁾ Vgl. Schreiben BVM vom 14. 11. 58 / 2. 7. 59.

⁵¹⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Abschnitt III.

⁵²⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn.

⁵³⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 66.

⁵⁴⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 47.

„Dem Bund ist die Möglichkeit offenzuhalten, aus volkswirtschaftlichen, sozialpolitischen oder anderen Gründen des Wohles der Allgemeinheit der Bundesbahn Auflagen zu machen; gleichzeitig aber wird vorgeschrieben, daß der Bundesbahn Ersatz zu leisten ist, soweit sie diese Auflagen im Einzelfall mit Rücksicht auf ihre Pflicht zur kaufmännischen Geschäftsführung nicht ohne einen entsprechenden Ausgleich erbringen kann. Ebenso soll der Bund für den Verlust aufkommen, der der Bundesbahn daraus erwächst, daß sie Maßnahmen unterlassen muß, die sie im Rahmen kaufmännischer Geschäftsführung für geboten hält“⁵⁵⁾.

Die Prüfungskommission faßt zu dieser Frage ihre Ergebnisse zu den Grundsätzen künftiger Tarifbildung wie folgt zusammen:

„Das Recht des Bundesverkehrsministers zu Tarifaufgaben gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzesvorschlags der Kommission wird durch die Tarifautonomie der Bundesbahn nicht berührt. Diese Auflagen sind, soweit sie die Bundesbahn zwingen, ihre Selbstkosten zu unterschreiten, erstattungspflichtig. Die Ausgleichspflicht tritt auch dann ein, wenn der Bundesbahn auferlegt wird, Tarifsenkungen, die in ihrem wirtschaftlichen Interesse liegen und von ihr im Rahmen ihrer speziellen Kosten durchgeführt werden können, zu unterlassen. Hier wird die Ausgleichspflicht auch in einer Schadloshaltung für entgangenen Gewinn bestehen können“⁵⁶⁾.

d) Der DIHT schlägt gleichfalls vor, der Bundesregierung das Recht zu belassen, die Geschäftsführung der Bundesbahn zu veranlassen, ihre Politik der vom Bund verfolgten Politik anzupassen. Er folgert hieraus:

„Das Eingriffsrecht des Bundes setzt voraus, daß die Bundesbahn ihrerseits das Recht erhält, eine Entschädigung für alle Verluste bzw. Mehrbelastungen zu beanspruchen, die ihr durch die Versagung der Genehmigung eines Aktes der Geschäftsführung oder durch die Erfüllung von Forderungen im Wege der Auflagen des Staates entstehen. Es muß der Bundesregierung überlassen bleiben, die Entschädigung der Bundesbahn auf diejenigen Stellen umzulegen, in deren Interesse sie die Genehmigung des betreffenden Aktes der Geschäftsführung versagt bzw. die betreffenden Auflagen gemacht hat“⁵⁷⁾.

In Abweichung vom Programm der Bundesregierung erscheint es darüber hinaus dem DIHT unzumutbar, die Zahlung der Entschädigung an die Bundesbahn davon abhängig zu machen, daß der Bundesbahnhaushalt nicht ausgelastet ist. Da die Bundesbahn Teil des Bundesvermögens sei und bleibe, werde es doch stets möglich sein, etwaige Überschüsse, die auf Entschädigungsleistungen des Bundes beruhten, in einer Weise zu verwenden, die den Erfordernissen des Bundeshaushaltes Rechnung trage⁵⁸⁾.

2. Bei einseitiger Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn Gefährdung der Verkehrsordnung und neue Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern

Die Notwendigkeit der Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs der Deutschen Bundesbahn ergibt sich aus der veränderten Marktlage. Das Mittel, dieses Ziel über eine Schadloshaltung für gemeinwirtschaftliche Auflagen zu erreichen,

⁵⁵⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 31.

⁵⁶⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 75.

⁵⁷⁾ Vgl. Denkschrift DIHT, S. 52.

⁵⁸⁾ Es handelt sich keineswegs um neue Gedanken und Vorschläge. Nach § 28 BbG. hat die Deutsche Bundesbahn bereits einen solchen Anspruch gegen den Staat auf Schadloshaltung, ohne daß von dieser Bestimmung praktisch Gebrauch gemacht wurde. Nach den Darlegungen in Abschnitt II bestand hierzu auch keinerlei Notwendigkeit, weil es keine wettbewerbsverfälschenden, einseitigen, unzumutbaren gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Deutschen Bundesbahn gibt.

muß daher in seiner Wirkung auf die Gesamtverkehrslage gesehen und im Hinblick auf die Ordnung im Verkehr geprüft werden. Dies ist — soweit wir sehen — bisher nicht geschehen.

a) Um das „neue“ Verfahren von dem bisher praktizierten klar abzugrenzen, wird zweckmäßig von der „bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit“ geredet. Das zeigt schon den inneren Widerspruch dieses Verfahrens. Alle Stellen, die die Schadloshaltung fordern, gehen davon aus, daß die Bundesbahn ohne Gefährdung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr in der Lage ist, im früheren Ausmaß die Belastungen aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs intern auszugleichen. Nur noch gegen Bezahlung wird die Bundesbahn als Instrument der allgemeinen Politik für geeignet gehalten.

Hierzu ist vorab zu bemerken, daß unter den gestellten Forderungen — Ersatz der nachgewiesenen Verluste, Erstattung der eigenwirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kosten aus Tarifaufgaben, Erstattung des finanziellen Nachteils aus eigenwirtschaftlich begründeten, vom Staat aber nicht genehmigten Tarifmaßnahmen, Schadloshaltung für entgangenen Gewinn — wohl jeder Verkehrsträger bereit ist, in jedem vom Staat gewünschten Ausmaß für die Allgemeinheit eingesetzt zu werden.

b) Die Befürworter der Schadloshaltung der Bundesbahn durch die sie verursachenden Stellen treten für dieses Prinzip mit dem Hinweis ein, dadurch *unwirtschaftliche Subventionen* zu Lasten der Steuerzahler zu verhindern⁵⁹⁾. Sie weisen auf die heilsame Wirkung hin, daß die anfordernden Stellen, wenn sie für die Erfüllung ihrer Wünsche selbst aufkommen müssen, stärker als bisher in ihren Ansprüchen Zurückhaltung üben würden. Das trifft zweifellos zu. Derjenige, der selbst bezahlen muß, fordert immer weniger leicht als derjenige, der andere für sich bezahlen lassen kann. Durch die Erstattungspflicht verhindert man zweifellos den Mißbrauch der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs. Anstelle der bisher verkappten Subvention zu Gunsten bestimmter Verkehrsnutzer wird nunmehr die Höhe des ökonomischen Opfers zu Gunsten bestimmter Nachfrager nach Verkehrsleistungen offengelegt, und die Träger dieser Opfer können sich eher gegen nicht gerechtfertigte Subventionen wehren. Dieses Ziel kann aber auch mit anderen Mitteln als der Schadloshaltung an die Verkehrsträger erreicht werden. In der Zeit des starken Eisenbahnmonopols, als die Belastungen intern ausgeglichen werden konnten und von mehrbelasteten Eisenbahnkunden getragen wurden, die sich dieser Mehrbelastung wegen der fehlenden Konkurrenz nicht entziehen konnten, wußten die Träger der gemeinwirtschaftlichen Belastungen bei der fehlenden Markttransparenz gar nicht, daß und in welchem Umfang sie zu dieser Mehrbelastung herangezogen wurden.

c) Die Befürworter fordern die Schadloshaltung der Bundesbahn mit der Begründung, eine klare Linie zu ziehen zwischen den Aufgaben der Bundesbahn als Betriebsverwaltung und den Obliegenheiten des Staates als Hoheitsverwaltung und als Träger der Staatspolitik. Durch diese klare Trennung soll künftighin die zu einem echten Wettbewerbsunternehmen umgestaltete Bundesbahn, die ihren Aufwand selbst zu verdienen hat, für ihr Handeln auch tatsächlich verantwortlich gemacht werden können. Eine solche saubere Trennung zwischen diesen beiden Aufgabenbereichen kann nur begrüßt werden. Zur Erreichung dieses Zieles ist aber die Schadloshaltung nicht notwendig.

⁵⁹⁾ Vgl. Prüfungsbericht, S. 50.

d) Es müssen die Auswirkungen solcher staatlicher Entschädigungen an die Bundesbahn auf die anderen Verkehrsträger beachtet werden. Durch die staatlichen, den eigenwirtschaftlichen Interessen zuwiderlaufenden Auflagen an die Bundesbahn beeinflusst der Staat zwangsläufig die Handlungsweise der privatwirtschaftlich betriebenen Verkehrsträger, wenn sich diese Auflagen auf Verkehrsbereiche erstrecken, die in dem ökonomischen Einflußgebiet der anderen Verkehrsträger liegen. Bei solchen Auflagen zwingen die Gesetze des Marktes die anderen Verkehrsträger, den der Eisenbahn vom Staat auferlegten Tarifen zu folgen. Die eigenwirtschaftlichen Interessen der Mitkonkurrenten auf dem Verkehrsmarkt werden dann in der gleichen Weise und mit der gleichen Wirkung betroffen wie bei der Eisenbahn, der solche Auflagen gemacht werden. Hier wie dort wird die Ertragslage gemindert und damit die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. Deshalb kann es keine *bezahlte Gemeinwirtschaftlichkeit* nur für einen Verkehrsträger geben. Es würden neue Kostenverzerrungen und Wettbewerbsverfälschungen auftreten, die wieder die angestrebte ökonomisch zweckmäßige Ordnung des Verkehrs in Frage stellen würden.

3. Schadloshaltung aller Verkehrsträger kein praktischer Weg

a) Geht man diesen Weg der Schadloshaltung für staatliche Auflagen, dann muß gleiches Recht für alle Verkehrsträger gelten. Es wäre ein Widerspruch, wenn man die allseitig geforderte Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, die Beseitigung von Kostenverzerrungen und Wettbewerbsverfälschungen wieder dadurch unmöglich machen würde, daß man über eine einseitige Schadloshaltung nur des staatlichen Verkehrsträgers neue und je nach dem Ausmaß dieser Schadloshaltung gar nicht übersehbare Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern in den Wettbewerbsbereichen einführen würde. Damit würde zugleich auch der von der Regierung immer wieder proklamierten Sicherung des Leistungswettbewerbs zuwidergehandelt.

Die empfohlene Schadloshaltung kann nur in den Fällen als ein taugliches Mittel, die Bundesbahn von einseitigen, unzumutbaren Belastungen zu befreien, angesehen werden, wo es sich um Verkehrsleistungen und Verkehrsdienste handelt, die die Bundesbahn außerhalb jeglichen Wettbewerbs durch andere Verkehrsträger durchführt. Nur in diesem Falle wird bei einer „*bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit*“ die Verkehrsordnung nicht gestört und treten keine Benachteiligungen anderer Verkehrsträger ein. Bei dem allseitigen und umfassenden Wettbewerb im Verkehr dürfte es sich hier aber um die seltene Ausnahme handeln. Gegen eine auf solche Ausnahmefälle beschränkte Schadloshaltung der Bundesbahn sind unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten keine Einwendungen zu erheben.

b) Daß in allen übrigen Fällen für alle Verkehrsträger das gleiche Recht auf Schadloshaltung gelten muß, hat am klarsten der BDI ausgesprochen. Soweit auch in Zukunft die Tarifpolitik in den Dienst verkehrsfremder Aufgaben gestellt werde, dürfe durch die Tarifaufgaben der Wettbewerb nicht verfälscht werden⁶⁰⁾. Hier wird der Gedanke der „*bezahlten Gemeinwirtschaftlichkeit*“ auch am konsequentesten abgehandelt. Es heißt in der Denkschrift des BDI:

„Um die Eigenwirtschaftlichkeit der betroffenen Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, ist es notwendig, ihnen Entschädigungsansprüche für die aus der Aufrechterhaltung unwirt-

⁶⁰⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 53, 54.

schaftlicher Betriebsdienste erwachsenden Verluste einzuräumen. Bevor sich der Staat zu Auflagen entschließt, sollte eingehend geprüft werden, ob nicht das private Verkehrsgewerbe die anstehenden Aufgaben erfüllen kann. Zu diesem Zweck sollten die fraglichen Dienste, Strecken oder Leistungen öffentlich ausgeschrieben werden“⁶¹⁾.

Hier wird ganz folgerichtig gefordert, daß der Staat seine „gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ so billig wie möglich einkaufen muß, damit die Entschädigungen so niedrig wie möglich gehalten werden können. Derartige Entschädigungen sind dann – wie an anderer Stelle vom BDI ausgeführt⁶²⁾ – keine Subventionen an die betreffenden Verkehrsträger, die den Wettbewerb verfälschen, sondern sie sind zu den echten Erträgen zu rechnen. Praktisch heißt dies, daß in diesen Fällen die betreffenden Verkehrsträger das Entgelt für ihre Dienstleistungen statt von einer Stelle von zwei Stellen bezahlt bekommen, zu einem Teil von den subventionierten Verkehrsnutzern und den Subventionsanteil vom Staat oder einer dritten Stelle, die als zahlungspflichtig erklärt wird.

4. Wettbewerbsneutrale Frachthilfen – offene Subventionen ohne Einschaltung der Verkehrsträger

Damit stellt sich dann aber die Frage nach der Zweckmäßigkeit dieses Weges. Praktisch werden dann die Verkehrsträger nur noch als eine Art Verrechnungsstelle für die „*bezahlte Gemeinwirtschaftlichkeit*“ gebraucht. Wenn schon der Staat oder die fordernde dritte Stelle die Kosten der in Rede stehenden Auflagen zu tragen haben, weshalb soll man dann noch den komplizierten Umweg über die Verkehrsträger wählen. Weshalb soll man dann noch eine neue Institution schaffen und eine unabhängige Sachverständigenkommission berufen, die sich mit den immer umstritten bleibenden Fragen befassen müßte, wie die finanziellen Nachteile nachgewiesen werden sollen, ob die Eigenwirtschaftlichkeit gefährdet und welche Ausgleichszahlung berechtigt ist, welche Kosten durch die Auflagen entstehen, ob bei beantragten, vom Staat aber abgelehnten Tarifsenkungen die speziellen Kosten gedeckt sind, wie der entgangene Gewinn berechnet werden kann.

Bei der geänderten Marktlage, die der zwingende Anlaß zur Einschränkung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung ist, ist diese Schadloshaltung kein geeigneter Weg zur Sicherung der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger. In der gegebenen Lage ist ohne Zweifel die *offene Subvention* an die zu begünstigenden Verkehrsnutzer, an die zu subventionierenden Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete über direkt an sie zu zahlende Frachthilfe einer Subventionierung über Verkehrstarife vorzuziehen.

Die Verkehrsträger erhalten dann die Frachten, die ihnen zustehen, und die zu begünstigenden Verkehrsnutzer die Frachthilfe, die sie benötigen, und zwar in einer Form, die den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gar nicht berührt und alle Wettbewerbsverfälschungen vermeidet.

Wenn man allgemein zugeben muß, daß die Eisenbahn in der geänderten Verkehrssituation nur noch in einem geringeren Maße ein taugliches Instrument für einen internen volkswirtschaftlich erwünschten Verkehrslastenausgleich ist, dann soll man

⁶¹⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 55.

⁶²⁾ Vgl. Denkschrift BDI, S. 23.

nicht aus „alter Gewohnheit“ einen reinen Methodendogmatismus betreiben, sondern – soweit man nicht ganz auf verkehrspolitische Mittel verzichten will – das nunmehr geeignete Mittel zur Erreichung der allgemeinen staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen wählen: die wettbewerbs-neutral gestaltete unmittelbare Frachthilfe an die zu begünstigenden Verkehrsnachfrager.

Auf diese Weise werden alle Wettbewerbsverfälschungen und Störungen in der ökonomischen Ordnung des Verkehrs durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung ausgeschaltet.

Vermögens-, Kostenstruktur und Kalkulation der Straßen-Transportunternehmen in den USA

VON DDR. JOSEPH WARTHA, INNSBRUCK

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße ist jenseits des Atlantischen Ozeans zweifellos in ein Stadium getreten, in welchem sich das Schicksal dieser beiden Verkehrsträger zu Lande entscheiden wird. Der Straßengütertransport, die sogenannte Trucking Industry, konnte dem traditionellen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, Stück um Stück seiner einstigen Vormachtstellung entreißen. Verzweifelt, aber vergeblich, kämpft die Schiene um das frachtintensive Stückgut, aber selbst das Massengut ist seit dem Aufkommen der Leitungen keineswegs mehr die sichere Domäne der Eisenbahn wie einst¹⁾. Der Kampf ist ungleich. Zwar steht allein hinter den 344 sogenannten Firstclass Railroads eine Kapitalkraft von über 15 Milliarden Dollar²⁾. Aber dieses Kapital ist, wie die Bilanz (S. 151) zeigt, zu vier Fünfteln in unveräußerlichen Anlagen investiert, denen außerhalb des Betriebes nicht viel mehr als Schrottwert zukommt. Die Konkurrenz hingegen setzt sich, neben einigen Großbetrieben, aus einer bedeutenden Zahl von Klein- und Kleinstbetrieben (Familienunternehmen) zusammen, die mit ihren wenigen Trucks und Trailern das Äußerste an Anpassungsfähigkeit an den wechselnden Beschäftigungsgrad darstellen. Es ist der seit *Schmalenbach*³⁾ zum Gemeingut des betriebswirtschaftlichen Denkens gewordene Gegensatz zwischen fixen und variablen Kosten, der Aufwandsstruktur und Ertragslage der beiden Konkurrenten bestimmt und damit – ceteris paribus – ihr Schicksal vorzeichnet.

Es scheint, daß das Problem Schiene/Straße bisher vornehmlich von der wirtschaftspolitischen Seite her betrachtet worden ist und daß daher seine Lösung von ebenderselben Seite erwartet wird. Es mag daher angebracht sein, an Hand von Kostenuntersuchungen und Kostenvergleichen das Problem von innen her aufzurollen. Kein Land eignet sich aber besser für dieses Vorhaben als die USA, einerseits weil auf beiden Seiten Betriebe der Privatwirtschaft stehen und daher die Stilelemente des betrieblichen Aufbaues, der Kostenstruktur wie des Wettbewerbes reiner ausgeprägt sind als in Europa, andererseits weil gesamtstaatliche Bestimmungen die beiden Konkurrenten zu einer sehr differenzierten, einheitlichen Rechnungslegung anhalten, die – der Öffentlichkeit durch Publikationen der Interstate Commerce Commission zugänglich gemacht – eine Einschau in die innerbetrieblichen Verhältnisse des Transportwesens gestatten wie in keinem anderen Lande⁴⁾.

Zunächst soll nun versucht werden, ausgehend von einer knappen Analyse einer großen Gruppe von Straßentransportbetrieben, über die Vermögens- und Kapitalstruktur dieses

¹⁾ Wenn sich die Versuche, Kohle durch Leitungen zu befördern, als wirtschaftlich erweisen sollten, wäre die Eisenbahn in ihren letzten Bastionen bedroht.

²⁾ Nettoinvestitionen 1956 = 27.012,5 Mill. \$; Trends in Railroad Operations. Ass. of American Railroads, Washington, D. C., 1957.

³⁾ *Schmalenbach, E.*, Kostenrechnung und Preispolitik, 1956.

⁴⁾ *Wartha, J.*, Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in USA, Verkehr, Wien, 1960, S. 1753 ff.

Verkehrsträgers Klarheit zu gewinnen. Daran schließt sich eine vergleichende Kostenuntersuchung, um – zurückkehrend zum Thema – über die Betriebsabrechnung eines konkreten, repräsentativen Straßentransportunternehmens in den Bereich der Selbstkostenrechnung vorzustoßen⁶⁾.

Die Gesamtbilanz (S. 151) stellt eine Zusammenfassung von 1052 Einzelbilanzen von Straßentransportunternehmungen aus allen Teilen der USA dar.

Es sei gestattet, die Bedeutung der einzelnen Bilanzposten kurz zu erläutern. Der *Kassenbestand* überrascht mit 12 v.H. des Bilanzvolumens durch seine Höhe. Die Erklärung hierfür ist in der Arbeits- bzw. Lohnintensität der Straßentransportbetriebe zu suchen (s. Kreisdiagramm S. 158). Auch die laufenden Bezüge von Energiestoffen, die bar beglichen werden müssen, machen eine hohe Bargeldreserve notwendig. Hingegen halten sich die *Forderungen* mit 18 v.H. in bescheidenen Grenzen. Eine genauere Einsicht erweist, daß sie durchaus kurzfristig sind (zwischen 14 und 30 Tagen), weil eine Anordnung der I.C.C. das Inkasso von Frachtrechnungen innerhalb von 14 Tagen zwingend vorschreibt. Die *Anzahlungen* (prepaid items) oder Vorauszahlungen – in europäischen Bilanzen erscheinen diese als sog. Posten der Rechnungsabgrenzung und überschreiten selten 1 % der Aktiven – erreichen hier 5 v.H. Sie bestehen in der Hauptsache aus Versicherungsprämien für Haftpflicht, Casco, Cargo usw., die bekanntlich im voraus zu entrichten sind. Der folgende Posten heißt in den Originalbilanzen *Inventories*, deckt sich jedoch nicht mit dem Begriff Inventar schlechthin, das dem Anlagevermögen zuzurechnen wäre, sondern umfaßt Hilfsstoffe, Ersatzteile und dergleichen. Das gesamte als „working capital“ bezeichnete Umlaufvermögen muß in Verbindung mit den kurzfristigen Verbindlichkeiten der Kapitalseite gesehen werden, und es gilt unter amerikanischen Bilanzen die Daumenregel, daß ein Verhältnis beider zueinander von 2 : 1 als gesunde Investition zu betrachten ist; doch dürfte die in der gegenständlichen Bilanz sich ergebende Abweichung hiervon (37 : 29) noch als durchaus unbedenklich bezeichnet werden.

Den höchsten Einzelwert macht unter den Aktiven mit 54 v.H. das betriebliche Anlagevermögen (carrier operating property) aus. Vor Beurteilung dieses nur scheinbar hohen Wertes müssen zwei Erscheinungen berücksichtigt werden, die für die Struktur der hier untersuchten Unternehmungen charakteristisch sind. Zahlreiche Transportunternehmungen pflegen Teile ihres Fuhrparkes an Verleihinstitute zu verkaufen und von ihnen dann wiederum in Gebrauchsleihe zu nehmen. Von diesem in den USA weit verbreiteten „sale-and-lease-back-system“ soll noch die Rede sein. Nach einem auch im europäischen Bilanzrecht geltenden Grundsatz werden diese Transportmittel nicht nach juristischer, sondern nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit behandelt und daher aktiviert. Zum zweiten besteht der überwiegende Teil des betrieblichen Anlagevermögens, besonders bei Mittel- und Kleinbetrieben, aus dem Fuhrpark, aus den sogenannten Trucks als Zugmaschinen und den Trailern, Semitrailern usw. als Anhängern, jedenfalls aus Objekten, die sich in bilanz- und steuermäßiger Sicht durch hohe Abschreibefähigkeit auszeichnen, so daß sich hinter den wiedergegebenen Werten bedeutende stille Reserven verbergen. Sie sind ferner durch einen hohen Grad von

⁶⁾ Die Begriffe Unternehmung/Betrieb, Vermögen/Kapital, Aufwand/Kosten, Ertrag/Erfolg sind in der Betriebswirtschaftslehre nicht einheitlich definiert und werden von der Praxis häufig vertauscht. Es war dies auch in der gegenständlichen Abhandlung nicht immer vermeidbar, umso mehr, als sie sich auf ausschließlich fremdsprachliche Unterlagen stützen mußte.

Gesamtbilanz der US-Common Carrier 1956 in 1000 \$

Aktiva		Passiva	
	d. Bil.-Vol.		d. Bil.-Vol.
	%		%
I. Umlaufvermögen		I. Fremdkapital	
Kasse	128 667	1. Schwebende Schulden	
Forderungen	189 819	Wechselschulden	16 191
Anzahlungen	55 683	Buchschulden	166 262
Hilfsstoffe etc.	23 727	Sonstige kurzfristige	
Summe		Verbindlichkeiten	49 672
des Umlaufvermögens	397 896	Steuerrückstände	47 215
II. Anlagevermögen		Empf. Anzahlungen	38 074
Betriebsanlagen	576 952	Summe der	
Sonstige Anlagen	100 436	schwebd. Schulden	317 414
Summe		2. Fundierte Schulden	
des Anlagevermögens	677 388	Obligationen von	
		nicht mehr als	
		einjähriger Laufzeit	117 274
		Obligationen von	
		mehr als einjähriger	
		Laufzeit	143 499
		Sonstige fundierte	
		Schulden	58 418
		Summe der	
		fundierten Schulden	319 191
		Summe	
		des Fremdkapitals	656 605
		II. Eigenkapital	
		1. Grundkapital	421 760
		2. Reserven	16 919
		Summe	
		des Eigenkapitals	438 679
		Gesamtkapital	1 075 284
Gesamtvermögen	1 075 284		1 075 284

Liquidierungsfähigkeit ausgezeichnet, ganz im Gegensatz zu den entsprechenden Anlageteilen von Eisenbahnbetrieben.

So besehen, belastet das betriebliche Anlagevermögen mit 54 v.H. der Aktiven das Unternehmen in keiner Weise und steht sowohl in ziffernmäßiger Höhe, mehr noch aber seinem inneren Werte nach erheblich hinter den relevanten Größen der Eisenbahnbilanzen (im Durchschnitt 80 v.H.). Es soll später aufgezeigt werden, daß gerade in den beiden zuletzt genannten Erscheinungen der Kern des Unterschiedes in der Kostenstruktur der beiden Betriebsformen zu suchen ist.

Unter den *Verbindlichkeiten* erweisen sich die Wechselschulden (notes payable) mit 2 v.H. als eine in diesem Betriebszweig wenig geübte Finanzierungsform; im übrigen handelt es sich um offene Buchschulden, Rückstände und Abgrenzungsposten, die insgesamt von den liquiden Werten der Aktivseite mehr als aufgewogen werden und auf einen günstigen Liquiditätsgrad hinweisen. Die *langfristige Verschuldung* besteht in Obligationen, von denen allerdings fast die Hälfte eine einjährige Laufzeit hat, also nach hiesiger Auffassung als mittelfristig anzusehen ist. Der englische Wortschatz kennt keinen Ausdruck für die Rückstellungen und rechnet sie einfach den Reserven zu. Tatsächlich zeigt eine Detaildarstellung dieser Position, daß etwa die Hälfte dieser „reserves are set up to meet claims . . .“, also als echte Rückstellungen (z. B. für Verluste, Beschädigungen, Minderungen an Transportgut) zu gelten haben und damit dem Fremdkapital zuzurechnen sind.

Das *Eigenkapital* schließlich setzt sich aus dem Grundkapital und den eigentlichen Reserven zusammen. Letztere sind sehr bescheiden und entsprechen etwa durchaus nicht den Mindestanforderungen deutscher Aktienbilanzen⁶⁾.

Das *Grundkapital* ist bei amerikanischen Kapitalgesellschaften (corporations) häufig nicht mit dem Nennwert (Nominalkapital), sondern zum Kurswert des Emissionstages ausgewiesen. In Ermangelung gesamtstaatlicher Gesetze herrscht hierin in den USA große Mannigfaltigkeit.

Mit der Gegenüberstellung von Eigenkapital und Fremdkapital betreten wir das Feld der sogenannten *Betriebskennziffern* (ratios), der Vergleiche bzw. Verhältnisse von Aktiven und Passiven, Aufwand und Ertrag, die weitere Einsichten in die Struktur der Bilanzen eröffnen. Das Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital (worth to debt), der sogenannte *Verschuldungsgrad*, ist hier wie 2 : 3 und damit durchaus befriedigend. Das gleiche gilt für die Relation Eigenkapital zu Umlaufvermögen (worth to operating property), hier wie 4 : 3.

Die übrigen Beziehungsgruppen greifen bereits in die Aufwands- und Ertragsrechnung hinüber, von der unten noch gesprochen werden soll. Hier sei nur eine Kennziffer herausgehoben, weil es sich um eine vieldiskutierte und von der I.C.C. ständig beobachtete Größe handelt: die sogenannte *operating ratio*, jenes Verhältnis von Betriebsausgaben (operating expences) zum Bruttoertrag (gross revenue), das im Berichtsjahr für den Durchschnitt der hier untersuchten Betriebe mit 95 % angegeben wird, und das nach dem Willen des Gesetzgebers so gestaltet sein soll, daß es dem Unternehmen über die Deckung der Selbstkosten und eine angemessene Kapitalverzinsung hinaus eine Rente in solcher Höhe sichert, „ . . . to attract capital to the motor industry“⁷⁾. Wo immer die Trucking Industry als Gesamtheit oder einzelne

⁶⁾ Aktiengesetz vom 30. I. 1937, § 130.

⁷⁾ Interstate Commerce Commission, Southern Motor Cost Study, Washington, D. C., 1953.

Betriebe derselben an die I.C.C. mit Anträgen auf Genehmigung von Tarifänderungen herantritt, spielt diese operating ratio eine Rolle. Andere mit der Aufwands- und Ertragsrechnung zusammenhängende Fragen sollen später an Hand eines konkreten Falles beantwortet werden.

Wir kehren noch für einen Augenblick zum Verhältnis Anlage- zu Umlaufvermögen zurück, das wir als das Kernstück der Analyse mit weitreichenden Wirkungen auf das Verhalten des Straßentransportsystems im Auf und Ab der Konjunktoren bezeichnet haben.

Zur Unterstützung dieser Feststellung soll nunmehr der Bilanz einer Straßentransportunternehmung eine solche einer Eisenbahngesellschaft gegenübergestellt werden. Als Vertreter beider Betriebsformen wurden die *Pacific Intermountain Express* (P.I.E.) und die *Southern Pacific Company* (S.P.C.) herausgegriffen. Sie eignen sich gut für einen Vergleich, denn sie zählen zu den Spitzengesellschaften innerhalb ihrer Betriebsformen, haben teilweise das gleiche Operationsgebiet (s. Skizze S. 167), das im Westen sein Kerngebiet hat, in jenem Westen, der heute noch in hohem Grad Kolonisations- und Experimentalraum ist, mit starker Dynamik, und wo schließlich die Konkurrenz der Transportsysteme noch nicht an jenen Verzerrungserscheinungen leidet, wie wir sie im verkehrsmäßig übersetzten Osten beobachten. Die beiden Bilanzen wurden verkürzt und formal so umgestaltet, daß sie vergleichbar wurden. Die einzelnen Bilanzpositionen sind wiederum in Hundertteilen des Bilanzvolumens dargestellt.

Die Bilanzen zeigen alle für die beiden Betriebsformen typischen Erscheinungen, die erwartet werden konnten. Der Schwerpunkt liegt wiederum, wie oben bemerkt, im Unterschied des Verhältnisses von Anlage- und Gesamtvermögen. Dieses beträgt bei der S.P.C. 90,4 v.H., bei der P.I.E. 73 v.H. Vergessen wir aber nicht, daß der Durchschnitt bei den Straßentransportunternehmungen bei 54 % (Betriebsanlagen) bzw. bei 63 % (Gesamtanlagen) liegt. Die P.I.E. zählt eben bereits zu den Mammutbetrieben des Straßenverkehrs mit eigenen Laboratorien und sonstigen stationären Anlagen und mit starker kapitalmäßiger Verflechtung. Die Differenz bleibt auch dann noch überzeugend, wenn man den Vergleich auf das abnutzbare Anlagevermögen beschränkt (81,3 zu 71,6 %), besonders unter Berücksichtigung der oben erwähnten völlig verschiedenen Struktur dieses Vermögens auf beiden Seiten (s. S. 149). Die Tendenz zur Verstärkung des Anlagevermögens ist im Zuge der von den USA ausgehenden Automatisierung im Eisenbahnverkehr besonders deutlich⁸⁾. Hohes Anlagevermögen — es sei die Wiederholung erlaubt — bedingt hohe fixe Kosten und damit Erschwerung der Anpassungsfähigkeit an die wechselnde Konjunktur. Sie werden, anders ausgedrückt, durch die „ständige Bereitschaft zur Produktion“ hervorgerufen, die wohl für alle Transportbetriebe typisch ist, die sich aber bei den Eisenbahnen wegen der Kostspieligkeit dieser Bereitschaftsmittel erschwerend auswirkt⁹⁾. Jede der Eisenbahn entzogene Frachttonne vergrößert aber den Fixkostenanteil an der Leistungseinheit. Nun wird auch von dieser Seite her verständlich, daß Unternehmungen mit so hochgradiger Anlageintensität jederzeit bereit sind, sich auf das Feld des Tarifkampfes zu begeben, denn jeder Tarif, sofern er nur die Teilkosten (variablen Kosten, out-of-pocket-costs) deckt, entlastet die Leistungseinheit vom Gewicht des Fixkostenanteiles.

⁸⁾ Hartmann, G., Möglichkeiten und Ziele der Automatisierung im Verkehrswesen. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 30. Jg. (1959), S. 169 ff.

⁹⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, in Hdw. d. Betriebswirtschaft, S. 3375.

Jahresabschlussbilanz der Pacific Intermountain Express Comp. für das Jahr 1957

Aktiva		Passiva	
	%	\$	\$
I. Anlagevermögen			
1. Nichtphysisches Anlagevermögen	1,5	443 730	3 115 058
2. Betriebliches Anlagevermögen	71,5	21 446 123	11 533 793
Summe des Anlagevermögens	73,0		14 648 851
II. Umlaufvermögen	26,2		
III. Posten der Rechnungsabgrenzung	0,8		
		21 889 853	
		7 821 237	
		253 212	
Summe des Vermögens	100,0	29 964 302	29 964 302
			15 262 127
	∕		∕
	0,2		53 324
			29 964 302

Jahresabschlussbilanz der Southern Pacific Company für das Jahr 1957

Aktiva		Passiva	
	%	\$	\$
I. Anlagevermögen			
1. Wertpapiere, Beteiligungen und sonstiges nichtphysisches Anlagevermögen	9,1	1 967 940 538	424 875 941
2. Anlagen des Bahnbetriebes	81,3	1 771 081 916	814 369 457
∕ Afa			
Summe des Anlagevermögens	90,4		1 239 244 498
II. Umlaufvermögen	9,1		
III. Posten der Rechnungsabgrenzung	0,5		
		1 977 880 308	
		11 370 556	
			858 595 954
			32 795 573
			46 645 377
Summe des Vermögens	100,0	2 177 191 402	2 177 191 402
			100,0

Es wurde bereits erwähnt, daß die Straßentransportbetriebe die Belastung durch feste Kosten weiterhin durch den Anschluß an das „sale-and-lease-back-system“ vermindern konnten.

Diese in den USA in den letzten Jahren rasch voranschreitende und keineswegs auf diese Betriebe beschränkte Entwicklung hat zur Gründung zahlreicher Leihfirmen geführt. Es seien hier nur genannt die U.S. Leasing Corporation, Ryder Leasing, Inc., Nationwide Leasing Co., Tishman Equipment Leasing, Inc.. Eine einzige dieser Unternehmungen in Baltimore hat allein 50 000 Trucks in Verleih gegeben¹⁰⁾. Der Vorteil für die Betriebe liegt u. a. darin, daß die festen Kosten für Anlageverzinsung durch die beweglichen, weil jederzeit an den Auftragsstand anpassungsfähigen Mietaufwendungen ersetzt werden können. Auch in steuerlicher Beziehung wirkt sich diese Umwandlung vom Eigentum zur Gebrauchsleihe günstig aus. Der Fuhrpark ist bekanntlich in wenigen Jahren abgeschrieben und drückt von diesem Augenblick an, wenn er nicht erneuert wird, die Steuerbilanz hinauf. In der Form des Mietaufwandes aber geht die Abschreibung unbegrenzt weiter. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß ähnliche Pläne auch in Eisenbahnkreisen erwogen werden. Freilich müßte in diesem Falle die Föderation die Rolle des Verleihers übernehmen, weil sich private Unternehmer kaum dafür interessieren dürften.

Zu unseren Bilanzen zurückkehrend fällt uns der hohe Rücklagenstand der P.I.E. auf, ohne daß von einem typischen Sachverhalt gesprochen werden könnte (s. S. 151). Die P.I.E. überragt auch in diesem Belang weit den Durchschnitt. Hingegen überrascht uns nicht, daß innerhalb des Fremdkapitals die fundierten Teile bei der S.P.C. wesentlich höher sind als bei der P.I.E. (Verhältnis 8:1 gegenüber 5:2), denn auf dem Obligationenmarkt können die Eisenbahngesellschaften auf eine lange Tradition zurückblicken; sie genießen immer noch das Vertrauen des anlagesuchenden Publikums.

Das Ergebnis, das uns dieser Vergleich lieferte, wäre unvollständig, wenn wir nicht auch die Aufwandsrechnungen der beiden Unternehmungen mit heranziehen würden, was nunmehr nachgetragen werden soll.

Pacific Intermountain Express
Aufwände des Rechnungsjahres 1957 in Dollar

		% der Ges.=Aufwd.
I. Aufwendungen für den Transportbetrieb		
1. Fuhrparkerhaltung, Garagenkosten, etc.	7 993 274	15,8
2. Stationskosten	7 004 675	13,8
3. Transportaufwand	19 493 593	38,4
4. Sonstiger Betriebsaufwand	10 385 474	20,5
Summe des Betriebsaufwandes (ohne Steuern)	44 877 016	88,5
II. Steuern und Gebühren		
1. Betriebssteuern, Lizenzen, etc.	4 746 305	
2. Steuerrückstellungen	543 781	
Summe der Steuern etc.	5 290 086	10,4
III. Mietaufwand	480	/
IV. Zinsaufwand	510 160	1,0
V. Sonstiger Aufwand	54 903	0,1
Gesamtaufwand	50 732 645	100,0

¹⁰⁾ Readers Digest, Dezember 1959.

Southern Pacific Company
Aufwände des Rechnungsjahres 1957 in Dollar

		% der Ges.=Aufwd.
I. Aufwendungen für den Bahnbetrieb		
1. Schienenwege, Erhaltung und Konstruktion	89 761 248	14,0
2. Betriebsmittel	134 156 322	21,0
3. Transportaufwand	274 476 602	42,9
4. Sonstiger Betriebsaufwand	33 736 546	5,3
Summe des Betriebsaufwandes	532 130 718	83,2
II. Steuern		
1. Bundeseinkommensteuer	5 732 895	
2. Andere Steuern	48 947 192	
Summe der Steuern	54 680 087	8,6
III. Mietaufwand	22 847 120	3,6
IV. Zinsaufwand	24 769 129	3,6
V. Sonstiger Aufwand	4 788 530	0,7
Gesamtaufwand	639 215 584	100,0

Die beiden zum Vergleich herangezogenen Aufwandsrechnungen beleuchten vor allem zwei Sachverhalte, die, miteinander in Beziehung stehend, zu den derzeit meistdiskutierten Fragen des Problemkomplexes Schiene/Straße zählen. Der erste Tatbestand betrifft die Position: Schienenwege — Erhaltung und Konstruktion in der Abrechnung der S.P.C., mit einem Ansatz von 89 761 248 Dollar oder 14 % des Gesamtaufwandes. Ein analoger Posten fehlt natürlich in der Rechnung der P.I.E. Bekanntlich zählt ja die Beteiligung des Straßenverkehrs an den Kosten für Bau und Erhaltung seiner Fahrbahnen zu den ständig sich wiederholenden Forderungen der Eisenbahn. Daß dieses Verlangen in den USA dringlicher gestellt wird, wo die Schienenwege aus den Taschen der Aktionäre gezahlt werden, als in Ländern, in denen sie der Steuerzahler trägt, ist begreiflich. Freilich wird auch in den USA seitens des Straßenverkehrs die gleiche Gegenrechnung aufgestellt wie hierzulande: nämlich, daß die Steuerleistungen des motorisierten Verkehrs die Kosten von Erhaltung und Neukonstruktion von Straßen nicht nur decken, sondern sogar noch darüber hinausgehen. Gemäß einer Studie, die das Bureau of Public Roads für das Jahr 1954 veranstaltet hat, entfallen auf den Straßentransport rund 19 % der Vehicle=miles, aber ungefähr 33¹/₃ % an Straßentransportsteuern¹¹⁾. Unter diesen sogenannten Highway user taxes werden verstanden: Benzin-, Dieselöl-, Reifensteuern (letztere gestaffelt nach Dimensionen bzw. Gewicht), Zulassungsgebühren und Zusatzsteuern für überschwere Transporter (über 26 000 lbs). Es wurde für das Jahr 1955 errechnet, daß die von den Straßenbenutzern erhobenen Steuern 4 025 657 000 Dollar betragen, während sich der öffentliche Aufwand für Bau und Erhaltung der Straßen, Straßenverwaltung und Polizei sowie Sicherheitsdienst auf 2 560 262 000 Dollar belief. Ähnlich waren die Ergebnisse vorangegangener Jahre¹²⁾. Es wird daher von seiten der Straßen-Transportunternehmungen gefordert, daß diese

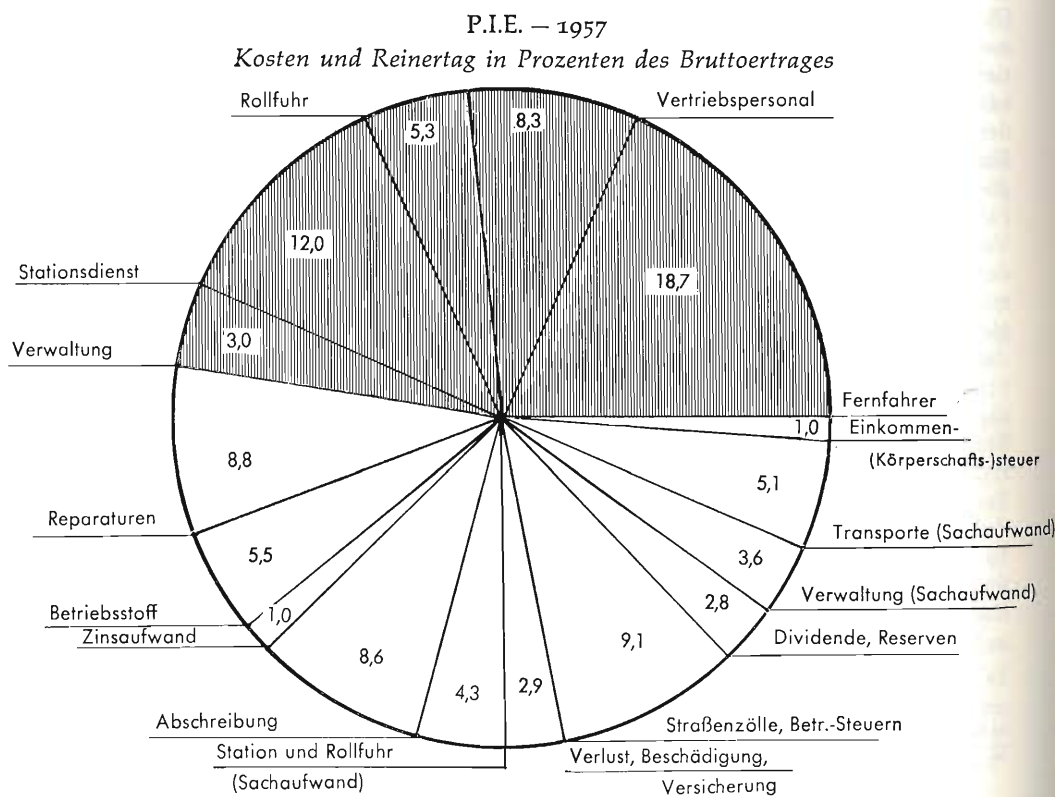
¹¹⁾ The Motor Carrier Industry, Hrsg.: *Schild & Co.*, New York, S. 29.

¹²⁾ Kiley, E. V., *The Subsidy Myth*, Washington 1958.

Steuererträge unmittelbar für die Deckung des Straßenaufwandes heranzuziehen und nicht erst in den gemeinsamen Topf des Bundes und der Staaten zu werfen seien.

Nun will aber scheinen, daß dem von den Straßen-Transportunternehmen gebrachten Argument eine schwache Stelle anhaftet. Unsere Aufwandsrechnungen zeigen nämlich, daß auch die Eisenbahnen (über die Einkommenbesteuerung hinaus) zu erheblichen Transportabgaben herangezogen werden, die insgesamt nur wenig von jenen des Straßenverkehrs abweichen dürften. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß diese Steuererträge für durchaus eisenbahnfremde Zwecke verwendet werden, ja — in der Sprache der Eisenbahn gesagt — sogar dazu, die Konkurrenz zu nähren, wie etwa in Gestalt von Straßen- und Brückenbauten bzw. Erhaltung derselben, Errichtung von Flugplätzen und Flugsicherungsleistungen des Staates, Bau von Binnenwasserstraßen usw. Sollte daher der Einwand der Unternehmen an Schlagkraft gewinnen, dann müßte in ihren Gegenrechnungen aus den Steuerleistungen jener Anteil ausgeklammert werden, der der Steuerlast der Eisenbahnen entspricht, und nur der überschießende Teil bliebe für die Stützung der Behauptung von der Selbsterhaltung des Straßenverkehrs übrig. Wieviel mag das sein? Der Versuch einer solchen Analyse ist u. W., wenigstens für die USA, noch nicht angestellt worden.

Zum Schluß dieses Abschnittes bringen wir noch eine genauere Kostenaufgliederung der P.I.E. für das Jahr 1957 in der Form des untenstehenden Kreisdiagramms. Das



schattierte Sektorenfeld sind die Personalkosten, die mit 47,3 % beinahe die Hälfte des Gesamtaufwandes ausmachen, womit der Straßentransport der Kategorie der lohnintensiven Betriebe zuzuordnen ist. Unter den Lohnempfängern wiederum stehen die Fernlastfahrer und, nach ihnen, die Nahstreckenfahrer an erster Stelle. Ergänzt um einen geschätzten Anteil am Stationspersonal können die direkten Lohnkosten mit rund zwei Drittel des gesamten Personalaufwandes angesetzt werden, eine Zahl, die noch einmal den hohen Grad der Anpassungsfähigkeit des Straßengütertransportes unterstreicht.

Das Betriebsabrechnungsverfahren im Straßengüterverkehr der USA

Nach diesen der allgemeinen Orientierung über die relevanten Sachverhalte im Straßengüterverkehr dienenden Ausführungen soll nunmehr an Hand einer konkreten Betriebsabrechnung die Kostenstruktur eingehender geprüft und zugleich eine Einführung in das Kalkulationswesen des gewerblichen Straßengüterverkehrs in den USA gegeben werden. Das Verfahren ist jenes der sogenannten Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung, das im industriellen Abrechnungswesen allgemein Eingang gefunden hat¹³⁾. Im Zentrum desselben steht der Betriebsabrechnungsbogen, in dem die Transformierung der Aufwände in Kosten (im strengen Sinne) sowie die Ausgliederung der letzteren auf die einzelnen Kostenstellen vollzogen wird mit dem Ziele, die den einzelnen Kostenstellen bzw. Kostenträgern zurechenbaren Gemeinkosten zu ermitteln und damit eine Basis für die Vorkalkulation zu schaffen. Ein zweckentsprechender Kontenrahmen leistet wertvolle Vorarbeit, besonders dann, wenn er die neutralen und außerordentlichen Aufwendungen bereits von vornherein auffängt, wie dies z. B. beim deutschen Kontenrahmen für Fertigungsbetriebe geschieht. Auch die amerikanische Industrie kennt Kontenrahmensysteme, doch herrscht hier wiederum größte Mannigfaltigkeit. Erfreulicherweise hat die erzieherische Tätigkeit der Interstate Commerce Commission auf dem Sektor Verkehr uniformierend gewirkt und nur dadurch wurde es möglich, aus Tausenden von Einzelunterlagen eine Gesamtabrechnung zu erstellen, die unseren folgenden Darlegungen zugrundegelegt wurde.

Das Original des hier wiedergegebenen Betriebsabrechnungsbogens weist eine starke Tiefengliederung (Kostenarten), dafür eine geringe Breitenentwicklung (Kostenstellen) auf und entspricht so durchaus den von der Betriebswirtschaftslehre aufgestellten und von der Praxis im allgemeinen anerkannten Forderung. Aus Raumgründen wurden die zusammengehörigen Kostenarten in Kostengruppen vereinigt, doch wird unten aus Gründen der Anschaulichkeit eine Kostengruppe (Versicherungen) originalgetreu wiedergegeben, insbesondere auch deshalb, um die Handhabung des Verteilungsschlüssels aufzuzeigen¹⁴⁾.

Bezüglich der Kostenstellen darf auf die grundsätzliche Unterscheidung der Kostenbereiche von Erzeugungs- und Beförderungsbetrieben aufmerksam gemacht werden. Während bei ersteren die Kostenstellen als mehr oder weniger „kalkulatorisch abgegrenzte Teile des Betriebes . . .“¹⁵⁾ verstanden werden, sind die Kostenstellen von Beförderungsbetrieben, die in der Weite des Raumes operieren, Funktionsstellen. Die

¹³⁾ Kalveram, Kostenrechnung, 1951, u. a.

¹⁴⁾ Interstate Commerce Commission, Southern Motor Carrier Cost Study, Year 1950, S. 24 ff.

¹⁵⁾ Haller-Hotzel, Kfm. Handwörterbuch, Berlin-Schöneberg.

Konto-Nr. (Acct. N.)	Kostenarten (expenses group)	Zahlen der Buchhaltung (total freight expenses)	Verteilungs- schlüssel (apportion- ment factors)	Fernverkehr Strecken- kosten (line-haul)	Stunden- kosten (hourly cost)	Zu- und Abfuhrdienst Strecken- kosten (pickup and delivery kosten)	Stations- kosten (terminal- platform)	Faktu- rierung, Inkasso (billing, collecting)	Allgemeine Kostenstelle (general overhead)
4110/ 4209	I. Anlagenerhaltung (Equipment mainte- nance)	6 237 225		5 396 306	—	840 919	—	—	—
4210/ 4279	II. Transportkosten (Transportation)	19 789 562		5 830 194	6 029 932	593 744	792 865	23 097	9 370
4311/ 4396	III. Stationskosten (Terminal)	10 231 029		—	314 830	7 515	6 655 776	1 904 427	739 053
4410/ 4480	IV. Verkehr (Traffic)	1 445 337		—	—	—	—	176	1 445 161
4530/ 4580	V. Versicherungen etc. (Insurance)	3 457 572		829 587	562 343	453 275	646 831	1 488	296 855
4611/ 4696	VI. Verwaltung (Administration)	3 772 659		—	—	—	—	429 663	3 342 996
5010/ 5150	VII. Abschreibung (Depreciation)	2 429 733		1 926 306	—	245 927	44 367	—	155 322
5211/ 5250	VIII. Steuern, Gebühren (Taxes, Licenses)	3 226 169		1 353 928	957 908	202 702	167 689	50 086	230 399
5310/ 5500	IX. Miete von Trans- port-Einrichtungen (Operating rents)	1 467 890		386 823	25 600	427 506	371 517	110 263	100 738
	Berichtigungen und interne Ausgleiche	∕: 27 590		∕: 398 611	∕: 232 888	+ 383 149	∕: 2 108	∕: 612	
	Gesamtkosten Aufteilung der Gemeinkosten *)	52 029 586	im Verh. d. übrigen Kostenst.	15 324 733	7 657 725	8 396 772	8 676 937	2 518 588	6 300 003 (6 300 094 *)
	Endgültige Verteilung der Gesamtkosten *) Prozentualer Anteil	52 029 586 100 %		2 111 234	1 054 978	434 617	1 195 391	346 977	—
				17 435 967 33,51 %	3 589 354 16,75 %	3 589 354 6,90 %	9 872 328 18,97 %	2 865 565 5,51 %	

*) Wegen Quersummenferenz von 13 \$ bzw. 91 \$ in den letzten beiden Betrageszeilen s. S. 163.

Kosten erwachsen nur am Sitz der Unternehmung, sondern hauptsächlich draußen, nämlich auf der Strecke und bei den Zu- und Ablieferungsstellen. Daher treffen wir auf die Unterscheidung in „Streckenkosten“, „Lade- und Löschkosten“, „Stationskosten“ usw. Die beiden Erstgenannten sind wiederum in sich geteilt in entfernungsbezogene (mileage-) und zeitbezogene (hourly-) Kosten. So – um ein Beispiel zu nennen – wird der Betriebsstoffverbrauch auf Fernfahrten nach zurückgelegten Meilen, jener für Lade- und Löschfahrten und auch im Nahverkehr nach Fahr- bzw. Manövrierstunden zu verteilen sein, weil die Beziehung auf die dabei zurückgelegten Meilen einen völlig unbrauchbaren Maßstab abgäbe.

Innerhalb der Kontengruppen fällt die Unterscheidung in Transport- und Verkehrsleistung auf, die im Deutschen oft weniger scharf getroffen wird als im Englischen. Transport ist reine Beförderungsleistung; unter Verkehr fallen z. B. die Kosten der Tarif- und Fahrplanerstellung und Veröffentlichung, die Werbung u.ä.m.

Im Hinblick auf die Zurechenbarkeit der Kosten auf die Produktions- bzw. Leistungseinheit unterscheidet man, wie oben ausgeführt, Einzel- und Gemeinkosten. Durchaus im Sinne moderner Betriebsabrechnungsmethoden wurde im vorliegenden BAB eine direkte Zurechnung von Gemeinkosten auf die Kostenstellen als sogenannte „direkte Stellenkosten“¹⁶⁾, wo immer es anging, vorgenommen, um die Vergrößerung der Ausgliederung, der man auch durch den besten Schlüssel nicht entgehen kann, tunlichst zu vermeiden. Im vorliegenden Falle konnten 72 v.H. der Gesamtkosten direkt – auf Grund von Belegen – auf die Kostenstellen verteilt werden, ein außerordentlich hoher Satz, der nur wiederum durch die starke Tiefengliederung der Kostenarten möglich ist.

Unter den im Betriebsabrechnungsverfahren angewandten Schlüsseln kennt man u. a. Wert- und Mengenschlüssel, im einzelnen den Lohn-, Energie-, Flächen-, Raumschlüssel u.ä.m. Bei der Wahl ist auf einen möglichst engen Zusammenhang zwischen Schlüssel und Kostenart zu sehen. Dieser Forderung wurde entsprochen, wenn z. B. die Kosten für „Strecken- und Stationsaufsicht“ (transportation supervision and terminal supervision) nach Maßgabe der Einzellöhne verteilt wurden, die auf der Strecke und im Stationsdienst verdient worden sind.

Die „allgemeine Kostenstelle“ wird schließlich auf die übrigen Stellen, wie üblich, umgelegt. Als Schlüssel hierfür dienen die Spaltensummen, so daß zuletzt nur mehr die reinen Funktionsstellen bleiben, deren Endsummen in Hundertteilen der Gesamtkosten ausgedrückt werden.

Die Kostenträgerrechnung

Die Weiterverarbeitung der Ergebnisse des BAB erfolgt in der sogenannten Kostenträgerrechnung. Kostenträger ist in einem Handelsbetrieb die Ware, in Fertigungsbetrieben das Erzeugnis, in Beförderungsbetrieben die Leistungseinheit, z. B. die „tonmile“ oder die „Hundredweightmile“ (Cwt/M).

Diese Kostenträgerrechnung der Transportbetriebe in den USA, und zwar sowohl die des Straßen- wie des Schienenverkehrs, ist keine „Vollkosten-“, sondern eine „Teil-

¹⁶⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, in Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, a.a.O., S. 3375.

Southern Motor Carrier, Gesamtbetriebsabrechnung 1950 · Kapitel V.

Konto-Nr.	Kostenart	Gesamt- kosten	Verteiler- Schlüssel	Fernfahrten- Strecken- kosten	An- und Ablieferung Strecken- kosten	Stations- kosten	Faktur. Inkasso	Allgemein
1	2	3	4	5	7	9	10	11
<i>V. Versicherung</i>								
1. 4530	Beschädigung an öffentl. und privatem Gut	1 124 582	1)	723 331	401 251	—	—	—
2. 4540	Arbeitslöhne	311 494	2)	16 758	3 115	104 039	1 339	1 464
3. 4550	Verluste, Beschädigungen an Transportgut	1 385 086	3)	—	—	491 152	—	—
4. 4560	Feuer, Diebstahl, Zusammenstoß	263 345	direkt	—	—	—	—	263 345
5. —	Summe der Zeilen 1—4	3 084 507	—	740 089	404 366	595 191	1 339	264 809
6. —	v.H. Satz der Spalten 5—11	100 0/0	—	23,99	13,11	19,30	0,04	8,59
7. 4510	Aufsicht	256 035	—	—	—	—	—	—
8. 4520	Verwaltungs- und anderer Aufwand	64 654	—	—	—	—	—	—
9. 4570/ 4580	Anderer Versicherungs- aufwand	52 376	—	—	—	—	—	—
Summe der Zeilen 7—9		373 065	4)	89 498	48 909	72 002	149	32 046
Gesamtaufwand Kapital V.		3 457 572	—	829 587	453 275	667 193	1 488	296 855

1) Kostenaufteilung gemäß den auf Fern- und Nahfahrten zurückgelegten Meilen bzw. gefahrenen Stunden, da ein (wenn auch nicht gerade proportionaler) Zusammenhang zwischen gefahrener Strecke und entstandenem Schaden gegeben ist.

2) Die Verteilung erfolgte auf Grund der Lohn- bzw. Arbeitszettel für die einzelnen Leistungen.

3) Die Aufteilung der gezahlten Versicherungsprämien erfolgt auf der Grundlage der Lohnsummen des Fahr- und Stationspersonals.

4) Die Aufsichtskosten und die reinen Verwaltungskosten im Versicherungsdienst werden den einzelnen Kostenstellen nach Maßgabe ihres prozentualen Anteils an den Hauptkosten für Versicherung (Zeile 5) angelastet.

Überleitungsbogen zur Betriebsabrechnung der Southern Motor Carrier

Bezeichnung	Grund- lagen	Gesamt- kosten	Streckenkosten entfernungs- zeit- bezogene	Lade- und Löschkosten entfernungs- zeit- bezogene	Stations- kosten	Faktura, Inkasso
Betriebskosten	BAB	52 029 482 ¹⁾	8 712 703	3 589 354	9 872 328	2 865 565
∕: 10 % konstante Kosten	lt. gesdtt. Ermittlung	5 202 947	871 270	358 935	987 233	286 556
Teilkosten (Out-of-pocket-cost)		46 826 535	7 841 433	3 230 419	8 885 095	2 579 009
Teilkostenanteil der kalkul. Zinsen	2)	420 677	267 826	—	—	—
a) am verbend. Verm.		154 094	66 233	—	42 803	12 432
b) am sonstg. Verm.						
Teilkosten einschl. kalkul. Zinsen	3)	47 401 306	8 175 492	3 230 419	8 927 898	2 591 441

1) Von der Summe lt. BAB von \$ 52 029 586 wurden \$ 104 als „unrelated to study“ ausgeschieden. Es handelt sich um Zahlungen an Eisenbahnen und Binnenschiffahrtsgesellschaften.

2) 5 % des „werbenden Vermögens“ von \$ 9 348 364 = \$ 467 419;

ab 10 % konstante Kosten = \$ 420 677.
5 % des „sonstigen Vermögens“ von \$ 3 424 331 = \$ 171 216;
ab 10 % konstante Kosten = \$ 154 094.

3) Verteilung erfolgt gemäß dem Prozentschlüssel des BAB.

kostenrechnung", d. h. sie ermittelt jene Kostenteile, die auf die reine Betriebsleistung entfallen, oder — anders ausgedrückt — scheidet jene aus, die auch bei ruhendem Betriebe erwachsen würden. Die letzteren werden als „konstante Kosten“ (nicht zu verwechseln mit den fixen Kosten) bezeichnet. In umfangreichen gesonderten Berechnungen wurden sie für den Bereich des „Southern Territory“ mit 10 v. H. der Teilkosten ermittelt.

Anders als im deutschen Abrechnungsschema enthält unser BAB noch keinen Wert für die „kalkulatorischen Zinsen“ (Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals). Dieses „betriebsnotwendige Kapital“ oder „werbende Vermögen“ („revenue equipment“ und „carrier operating property“) wird hier aus dem arithmetischen Mittel der betreffenden Aktivposten der Bilanz am Beginn und am Ende des Bilanzjahres gezogen, vermindert um Wertberichtigungen. Als Zinsfuß wurden 5 % p. a. angesetzt.

Die Einbeziehung der kalkulatorischen Zinsen einerseits und die Aussonderung der konstanten Kosten andererseits werden in einem sogenannten „Überleitungsbogen“ vollzogen, von dem auf der vorhergehenden Seite in verkürzter Form ein Beispiel, das an den BAB anschließt, gebracht wird.

Nunmehr ist das Zahlenwerk für die Vornahme der Kostenträgerrechnung aufbereitet. Das Ergebnis sind die „Einheitskosten“¹⁷⁾ (unit-cost), die sich als Quotient aus ausgebrachter Produktion (output) bzw. erbrachter Leistung und Gesamtkosten (hier Teilkosten) ergeben.

Um als brauchbare Grundlage für die Tariffindung zu dienen, bedürfen die in der Kostenträgerrechnung ermittelten Schlußwerte noch einiger Korrekturen. Nicht berücksichtigt wurde noch die Kostenbeeinflussung durch die von Fall zu Fall verschieden hohe Ausnützung des Laderaumes, durch das spezifische Gewicht der Ladung, die Zahl der Haltepunkte und schließlich durch das Verhältnis von Kurz- zu Langstreckenfahrten. Die Vornahme dieser Differenzierungen würde den Rahmen dieser Abhandlung überschreiten, doch sei bemerkt, daß sie durch das Bureau of Accounting and Costfinding in umfangreichen Detailstudien gemacht worden sind. (Die Kostenstudie für das Südterritorium umfaßt allein 330 Seiten im Format 50 × 32 cm!)

Auf Grund der Kenntnis der für die Beförderung einer Gütermenge von bestimmtem Gewicht von Punkt A nach Punkt B einschließlich Laden, Abladen, Fakturieren und Inkasso benötigten Arbeitsstunden und zurückgelegten Meilen, ferner unter Berücksichtigung der oben erwähnten weiteren kostenbeeinflussenden Faktoren ist es nun möglich, zunächst die *Teilkosten* für einen bestimmten Beförderungsauftrag zu ermitteln. Nach Zuschlag der konstanten Kosten in Höhe von 10 v. H. erhält man sodann die *Vollkosten*. Diese vermehrt um die Gewinnspanne (s. operating ratio) ergibt die mathematische Frachtrate bzw. — in allgemeiner Anwendung — den mathematisch richtigen Tarif.

Mathematischer und faktischer Tarif

Nun freilich erhebt sich die Frage: wie weit bestimmt dieser Tarif den faktischen, tatsächlich angewandten? Tiefer gefaßt lautet die Frage: in welchem Grade hängt der Beförderungspreis von den errechneten Selbstkosten überhaupt ab? Die Antworten

¹⁷⁾ Heinen, E., Kosten und Beschäftigungsgrad, in Hdw. d. Betriebswirtschaft, a. a. O., S. 3386.

Kostenträgerrechnung der Southern Motor Carrier

Kostenart	Teilkosten insgesamt \$	Leistungseinheiten		Teilkosten je Leistungseinheit \$/Cents
		Benennung	Zahl	
I. Streckenkosten				
Streckenkosten per Vehikel/Meile	15 692 370	Vehikel=Meile	100 102 598	15,676 c
Zeitkosten per Vehikel/Stunde	<u>8 175 492</u>	Vehikel=Stunden	3 372 728	2,424 \$
Gesamtkosten per Vehikel/Meile	23 867 862	Vehikel=Meilen	100 102 598	23,843 c
Gesamtkosten per Cwt/Meile	23 867 862	Cwt/Meilen	17 350 204 380	0,13757 c
II. Lade- u. Löschkosten				
Streckenkosten per Vehikel/Meile	3 230 419	Vehikel=Meilen	18 925 717	17,069 c
Stundenkosten per Vehikel/Stunde	<u>8 783 686</u>	Vehikel=Stunden	5 115 058	1,717 \$
Gesamtkosten per Vehikel/Stunde	12 014 105	Vehikel=Stunden	5 115 058	2,349 \$
Gesamtkosten per gelad./gelöschte Cwt	12 014 105	Cwt	131 530 760	9,134 \$
III. Stationskosten				
Gesamtkosten per abgefertigte Cwt	8 927 898	abgef. Cwt	102 767 180	8,687 c
IV. Fakturierung, Inkasso				
Gesamtfakt.= u. Inkassokosten p. Ladung	2 591 441	fakt./kass. Ladungen	9 732 913	26,626 c

darauf gehen sehr auseinander. Sie reichen von absoluter Negierung des Zusammenhanges zwischen Selbstkosten- und Marktpreis der Transportleistungen bis zu unbedingter Anerkennung desselben. Die Vertreter der erstgenannten Ansicht gehen davon aus, daß der Zusammenhang völlig gelöst sei, denn „... die mechanistische Verknüpfung von Kosten und Preis, die im Selbstkostenerstattungspreis ihren Niederschlag gefunden hat, kann in den Transportbetrieben gar nicht eintreten, weil in ihnen die Kosten mit der Bereitstellung verknüpft sind, der Preis aber von der konkreten

Struktur der in einer von einem Betrieb erreichbaren Konfiguration von gerichteten Distanzen (also einem Absatzmarkt) abhängig ist¹⁸⁾“. Nicht ganz so weit geht Pirath, nach welchem sich die Preise für Beförderungen „zwischen den Selbstkosten als untere Grenze und dem Wert der Leistungen für den Verkehrsinteressenten als obere Grenze bewegen¹⁹⁾“. Völlig bejaht wird der Zusammenhang von seiten des Gesetzgebers in den USA, der den Transportbetrieben gemäß dem Transportation Act von 1920 Erstattung der Selbstkosten sowie „a fair return on a fair valuation of their properties devoted to the transportation service . . .“ zubilligt²⁰⁾. Nach Mellerowicz²¹⁾ ist der Selbstkostenpreis bei gelenkter Wirtschaft für die Ermittlung des Verkaufspreises maßgebend. Drängt sich aber nicht im Hinblick auf die weitgehende Einflußnahme des Staates auf das amerikanische Transportwesen, die von der Tariffestsetzung und Kontrolle bis zur Fahrplangestaltung reicht, die Frage auf, ob man es hier nicht bereits mit gelenkter Wirtschaft zu tun hat.

Um diesen Standpunkten noch die Ansicht der Praxis anzuschließen, sei eine Stelle aus einem persönlichen Schreiben des Vizepräsidenten der P.I.E. an den Verfasser wiedergegeben, wo gesagt wird: „We consider the direction of the movement, the ability of the merchandise involved to pay its fair transportation cost, competitive factors surrounding the transportation service to be performed, the directional flow of the traffic, our need for the traffic, the ability of the shipper to market his merchandise at the rate being negotiated, whether or not the rate will produce a profit for us. After considering all the above, then we apply the only real factor that is left and that is our judgement. Ratemaking is not an exact science. It is weighted with all of the above factors, including the element of judgement when related to cost.“

Im ganzen genommen ist also die Stellung der Selbstkostenrechnung im Dienste der Tariffindung recht ungesichert, und es fragt sich, ob das Ergebnis den ungemeinen Aufwand an intelligenter Konzeption und emsiger Kleinarbeit, die Beschäftigung eines ganzen Heeres von Buchhaltern, Abrechnern und Statistikern, die umfangreichen Publikationen usw. lohnt – vorausgesetzt, daß die Tarifbildung der einzige Zweck der Selbstkostenrechnung wäre. Dies jedoch ist nicht der Fall. Ja, letzter Sinn derselben ist nicht einmal die Preisbildung, die sich vielfach (und nicht nur bei Transportbetrieben) auf einem Felde vollzieht, das der Beeinflussung durch den Unternehmer weitgehend entzogen ist. Die Selbstkostenrechnung ist vor allem Selbst-Vergewisserung, ein Kontrollinstrument²²⁾, sie erzieht zur Beobachtung interner Vorgänge des Betriebes, sie liefert den zahlenmäßigen Beweis dafür, daß der Betrieb – jenseits des Marktgeschehens – „richtig arbeitet“. Ihre Seele ist der Vergleich, ihr Niederschlag sind Kostenverläufe, statistische Reihen, Kurven, Tabellen. In diesem Sinne müßte die Selbstkostenrechnung in Transportbetrieben auch dann bejaht werden und ihre stärkere Berücksichtigung im Verrechnungswesen europäischer Unternehmungen begrüßt werden, wenn die These des Zusammenhanges zwischen Selbstkosten- und Marktpreis der Verkehrsleistungen nicht aufrecht erhalten werden könnte.

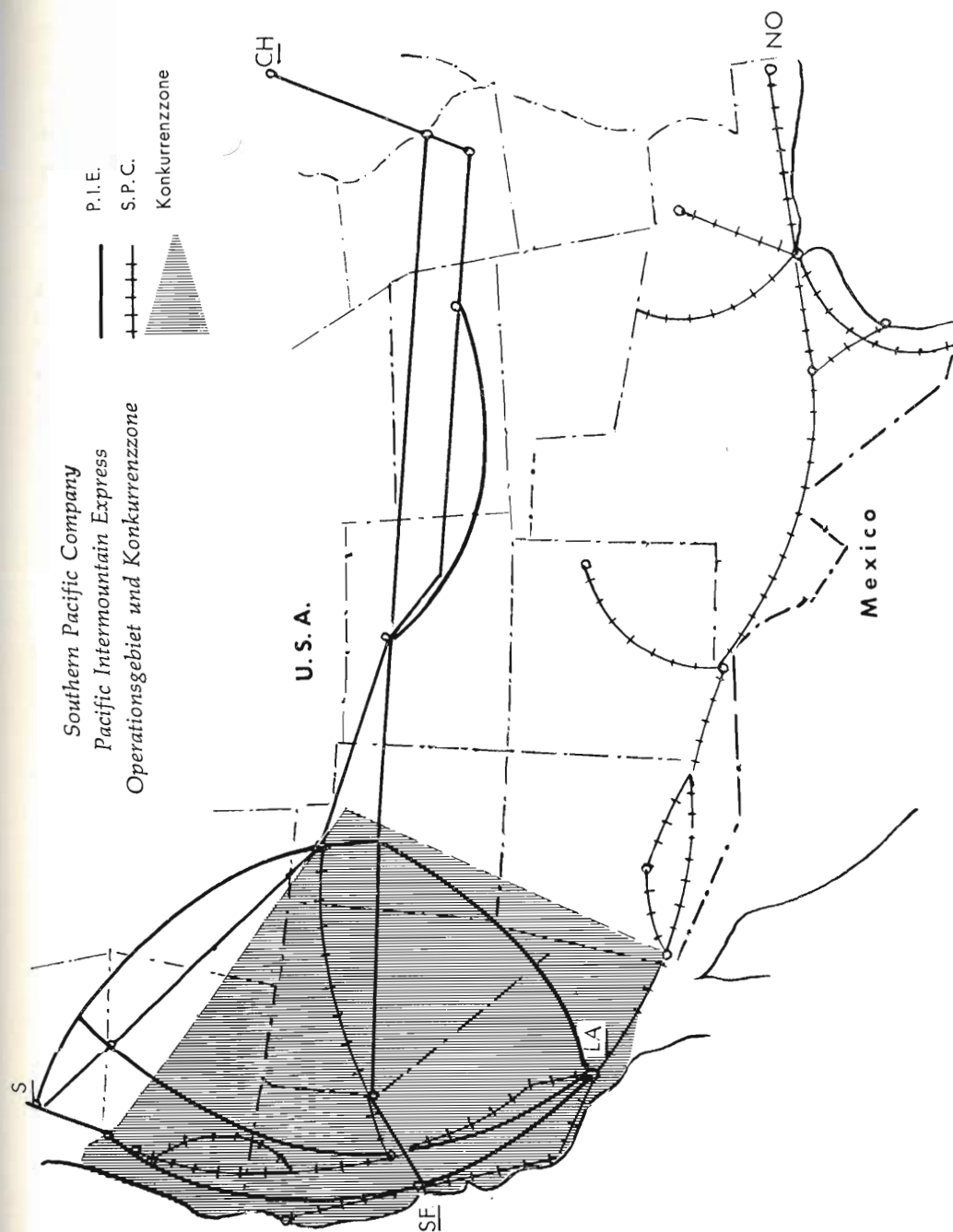
¹⁸⁾ Illetschko, L., Transport-Betriebswirtschaft im Grundriß, Wien, 1957, S. 149.

¹⁹⁾ Pirath, C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl., Berlin-Göttingen 1949, S. 249.

²⁰⁾ Geminill, Blodgett, Economics, Principles, and Problems, Transportation, Washington, 1937/44, S. 349.

²¹⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, a.a.O., S. 3368.

²²⁾ Mellerowicz, K., Kosten und Kostenbegriffe, a.a.O., S. 3368.



L I T E R A T U R H I N W E I S

Transportwesen, allgemein

- Barger, Harold, Transportation Industries, 1889-1949, National Bureau of Economic Research, New York, 1951.
 Bigham, T. C. und Roberts, M. J., Transportation, New York, 1952.
 Colton, Richard C. und Rankin, William D., Practical Handbook of Industrial Traffic Management, New York, 1953.
 Daggett, Stewart, Principles of Inland Transportation, N. Y., 1941.
 Fair, M. L. und Williams, E. W. Jr., Economics of Transportation, New York, 1950.
 Johnson, Emory Richard, Hueber, G. G., und Wilson, G. L., Transportation Economic Principles and Practices, New York, 1940.
 Landon, C. E., Transportation, New York 1951.
 Locklin, D. P., Economics of Transportation, Homewood, Illinois, 1947.
 Transportation in the United States, Foundation Press, New York, 1950.
 Walden, C. F., Fundamentals of Transportation, New York, 1953.
 Walker, Gilbert J., Road and Rail, London, 1947.
 Westmeyer, R. E., Economics of Transportation, New York, 1952.
 Winfrey, Robley, Highway Economics, Scranton, Pennsylvania, 1952.

Straßentransportwesen

1. Bücher

- Day, H. J., Motor Carriers Accounting and Cost Control Systems, Washington, D. C., 1949.
 Clascow, C. C. Jr. und Gifford, G. L., An Analysis of Motor Carrier Tariffs, Knoxville, Tennessee, 1952.
 Hoyt, Warren John, The Economics of Motor Truck Transportation, (Diss.) East Lansing, Michigan, 1923.
 Lindholm, R. W., Taxation of the Trucking Industry, Columbus, Ohio, 1951.
 McCarty, J. F., State Regulation and Taxation of Highway Carriers, Berkeley, Calif., 1953.
 Mance, Sir Harry O., International Road Transport, New York, 1947.
 Oppenheim, S. C., The National Transportation Policy and Inter-Carrier Competitive Rates, Washington, D. C., 1945.
 Owen, Wilfred, Automotive Transportation, Washington, D. C., 1949.
 Regular Common Carrier Conference, ATA: Principles of Freight Terminal Operations - Student Edition, Washington, D. C., 1950.
 Taff, Charles A., Commercial Motor Transportation, Homewood, Illinois, 1950.
 Wyeth, H. F., The Motor Carrier Industry, New York, 1951.

2. Schriften etc.

- Allredge, Hon. J. Hayden & Others, Cost and Value of Service in Rate Making for Common Carriers, Washington, D. C.
 Financial and Operating Statistics Service, Washington, D. C.
 Champman, William James, Financing Motor Carriers of Property, Philadelphia, 1945.
 Regular Common Carrier Conference, ATA, Financing the Motor Carrier Industry, Washington, D. C., 1952.
 Terminal Cost Controls for Management, Washington, D. C., 1951.
 Shidle, N. G., Motor Vehicle Transportation in American Life, Washington, D. C., 1945.

3. Veröffentlichungen der Regierung

- Interstate Commerce Commission, Statement No. 4725, Explanation of the Development of Motor Carrier Costs with Statement as to Their Meaning and Significance, Washington, D. C., 1949.
 dieselbe, Statement No. 490, Revenues, Ton-Miles, and Passenger-Miles of Class I, II, and III Motor Carriers, 1940-1948, Washington, 1949.
 dieselbe, Statement No. 2-53, Southern Motor Carrier Cost Study, Year 1950, Washington, D. C.
 dieselbe, Statistics of Class I Motor Carriers (erscheint jährlich), Washington, D. C.
 dieselbe, Territorial Cost Scales and Operating Performance Factors in Middle Atlantic Territory, Washington, D. C., 1948.
 dieselbe, wie oben, für Central Territory, Washington, D. C., 1949.
 dieselbe, wie oben, für Southern Intraterritorial, Washington, D. C., 1946.
 dieselbe, wie oben, für Southern Intraterritorial, Washington, D. C., 1947.
 dieselbe, wie oben, Western Trunk Line Territory, Washington, D. C., 1947.
 dieselbe, Territorial Study Showing Development of Unit Costs, Operating Performance Factors, and Cost Scales Motor Carriers in New England Territory, Washington, D. C., 1950.
 Senate Committee on Interstate and Foreign Commerce, Domestic Land and Water Transportation, Washington, D. C., 1952.

Psychoanalyse und Tiefenpsychologie als mögliche Helfer
zur Verkehrsunfallverhütung

VON REGIERUNGSDIREKTOR I. R. DR. TH. KREBS, DARMSTADT

Auf allen Forschungsgebieten setzt sich mehr und mehr die Erkenntnis durch, daß die Ableitung einer Wirkung aus einer Ursache längst aus ihrer linearen Gestalt in ein mehrdimensionales Flechtwerk in verschiedensten Wissens- und Fachgebieten wurzelnder ursächlicher Komponenten gewandelt worden ist. So habe ich auch in dem Kompendium „Verkehrsrecht und Verkehrswirtschaft“ u. a. die Frage aufgeworfen, ob die vielfältigen und vielschichtigen Probleme des Verkehrs nicht noch mehr als bisher von Fachrichtungen aus durchleuchtet werden müßten, die diesen Problemen nur fallweise oder zufällig begegnen, bei systematischer Erforschung von ihrem Blickwinkel aus aber wesentliches zur besseren Erkenntnis beitragen könnten.

Überlegungen, die sich dem Verkehrsingenieur, dem Verkehrsrechtler, dem Verkehrspolitiker, dem Verkehrswissenschaftler in der täglichen Beobachtung des Verkehrsgeschehens aufdrängen, werden auch von dem Psychiater, dem Psychologen, dem Psychosomatiker, dem Chirurgen, dem Mediziner gelegentlich in einem speziellen Fall angestellt. Aber nur einige hervorragende Vertreter ihres Faches, wie der Chirurg Bauer, Heidelberg, der Mediziner Wagner, Mainz, der Biologe Luff, Frankfurt, die Psychologen Hische, Hannover, Lersch und Munsch, München, Lejeune, Undeutsch, Venzlaff u. a. haben, wenn auch teilweise unter Beschränkung auf Spezialfragen, nach ursächlichen Zusammenhängen gesucht. Diese wenigen gehen der Ergründung der Verhaltensweisen und hier wiederum der Frage nach, was typisch und was exceptionelle Erscheinung ist. Die Antwort kann nicht von einer Fachrichtung allein gegeben werden. Sie muß von einer zur anderen Disziplin weitergereicht werden, vor allem, wenn die dominierende Ursache möglicherweise im Erfahrungsbereich einer anderen Fachrichtung liegt.

Hier stellt sich nun eine neue interessante Aufgabe: In jedem Menschen gibt es psychische Vorgänge, deren er sich bewußt ist, und solche, die ihm unbewußt bleiben (Anm. Kubie, Psychoanalyse ohne Geheimnis - Rowohlt's deutsche Enzyklopädie). Jede Untersuchung von Verkehrsunfällen, die bei den äußeren Tatbeständen wie Überholen, Auffahren, Vorfahrtverletzung, übermäßige Geschwindigkeit, Schleudern oder gar bei technischen Mängeln von Fahrzeug oder Straße stehen bleibt, kann nur die oberhalb der Bewußtseinsgrenze liegenden Vorgänge zu erklären versuchen. Sie kann etwa feststellen, daß X, nach der Spur zu urteilen, beim Schleudern nicht so gesteuert hat, wie das erfahrungsgemäß gerade in dieser Lage fahrtechnisch richtig gewesen wäre; die Feststellung klärt aber nicht, warum er dies nicht getan hat.

Wenn es zutrifft, daß mehr als 80 % aller Unfälle auf ein Fehlverhalten des Menschen zurückzuführen sind und demgemäß die wirksame Bekämpfung der Verkehrsunfälle in der Bekämpfung der „unfallträchtigen Vordelikte“ liegt (Anm. Meyer-Jacobi, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, Kuratorium „Wir und die Straße“, Godesberg), so kommt es darauf an:

1. zu erkennen, welcher Anteil der Verhaltensweisen aus der Bewußtseinssphäre stammt und welche Reaktionen unter der Schwelle des Bewußtseins ausgelöst oder von dort gehemmt werden.

2. zu untersuchen, ob die unbewußten Vorgänge, die unser Verhalten mitbestimmen, beeinflussbar sind.

Wo solche Vorgänge vorherrschen, ist das resultierende Verhalten (nach *Kubie*) nur beeinflussbar, nachdem eine Korrektur der zugrundeliegenden unbewußten Vorgänge erfolgt ist, u. U. auch schon, wenn man diese Gefahrenquelle kennt.

Es wäre hiernach zu prüfen, ob von der Psychoanalyse eine aufklärende oder gar eine unmittelbar wirksame Hilfe zu erwarten ist. Ihr Zweck ist u. a. die Bewältigung innerer Widerstände, die der Bewußtwerdung unbewußter Vorgänge entgegenstehen. Sie will störende Einflüsse unbewußter Vorgänge durch Bewußtmachung und Nacherleben traumatischer Ereignisse modifizieren, also „die Domäne bewußter, kontrollierbarer Vorgänge im menschlichen Leben erweitern“. Es scheint, daß diese Arbeitshypothese *Kubies* manche wertvollen Erkenntnisse für schwer erklärbares Fehlverhalten im Verkehr liefern könnte.

Man müßte untersuchen, welche Verhaltensweisen im Verkehr, z. B. ein unverantwortbares Gasgeben (Beschleunigen), mit Wahrscheinlichkeit von unbewußten Kräften getrieben sind. *Kubie* läßt den Leser psychoanalytischer Lektüre fragen: „Ist es denn so wichtig, ob bewußte oder unbewußte Vorgänge den Motor in Gang halten und den Wagen steuern?“ Es ist interessant, daß diese bildhafte Ausdrucksweise, die gar nicht den Kraftverkehr im Auge hat, sondern symbolisch gemeint ist, gerade (wohl unbewußt) den entscheidenden Punkt trifft. Denn *Kubie* fährt fort: „Ja es ist wichtig, weil nur die uns bewußt werdenden Prozesse beeinflussbar sind, und zwar durch einen Appell an die Vernunft, durch Beweisgründe und Ermahnungen, durch Erfolg oder Mißerfolg, Belohnung und Strafe.“ Keine von unbewußten Kräften getriebene Verhaltensweise will aus der Erfahrung lernen. Vielleicht ist dies eine Erklärung für den Typus des „Unfällers“.

Wissen wir, bis zu welchem Grad das Verhalten vieler Menschen von unbewußten Kräften beeinflusst ist? Sind sie prävalierend in einer Zeit, in der seelische Verkrampfung, Unzufriedenheit, Disharmonie, Unrast, Launenhaftigkeit, Machttrieb und Neigung zur Überkompensation geistiger oder körperlicher Schwächen, kurz alle Spielarten des von *Adler* geprägten „Minderwertigkeitskomplexes“ eine nicht unbedeutende Rolle spielen? Lassen die Begleitumstände vieler schwerer Unfälle nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit vermuten, daß ein überdurchschnittlicher Teil der Kraftfahrer von solchen Zeitkrankheiten befallen ist? Wie viele Straftaten sind nicht ausschließliche Folgen der Strebungen nach der Beherrschung von Kräften, die stärker sind als wir selbst, aber wehrlos wie der Motor? Und lagern solche Strebungen, die kein halbwegs vernünftiger Mensch zugeben wird, nicht wahrscheinlich unter der Bewußtseinsschwelle? Gaspedal und Steuer sind die bequemsten Mittel zum Abreagieren solcher Komplexe. Zu klären, wie es zu dieser Reaktion kommt, ist aber eine typische Aufgabe aus dem Bereich der Seelenkunde. Wenn der moderne Massenmensch, wie behauptet wird, als der Mensch mit dem *Kaspar-Hauser-Komplex* (*A. Mitscherlich*) aufzufassen sei, so ist das wahrscheinlich eine unzulässige Verallgemeinerung. Immerhin spricht manches dafür, daß geminderte Kommunikationsfähigkeit, wie sie dem innerlich unsicheren vermassten Typus eigen ist, zur Überkompensation mit falschem Geltungstrieb, Überheblichkeit und Angeberei neigt. Das sind aber gerade die Eigenschaften, die den asozialen Kraftfahrer prägen.

Eine psychoanalytische oder eine tiefenpsychologische Untersuchung der Vorgänge bei und vor einem schweren Unfall oder auch bei wiederholten leichteren Unfällen, vor allem Untersuchungen sog. „Unfällers“ — die Bereitwilligkeit, sich der Untersuchung zu stellen vorausgesetzt — könnten u. U. zu der Feststellung führen, daß tatsächlich gewisse Verhaltensweisen — vielleicht sogar eine plötzliche Tatenlosigkeit, ein „Unverhalten“ — nicht mit Lässigkeiten oberhalb der Bewußtseinsgrenze zu erklären sind. Wie sehr es hier noch einer Durchleuchtung von Tatbeständen und äußeren Kausalitäten bedarf, beweist allein schon der Umstand, daß die gleiche Erscheinung von den verschiedenen Fachrichtungen mit verschiedenen Namen belegt wird. Der Jurist sagt schlicht „Fahrlassigkeit“, der Mediziner vielleicht Blutleere im Gehirn oder Coma oder Ohnmacht oder Rekonvaleszenzmüdigkeit oder Intoxikation durch Alkohol oder Drogen, der Meteorologe und der modische Sanatoriumsarzt sprechen von Föhn oder Wetterfühligkeit, der Chirurg läßt die Frage von Spätfolgen einer traumatischen Neurose offen, der Psychiater nennt es „Absence“, der Biologe vielleicht Sauerstoffmangel und mehrere von ihnen lassen als Mitursache, ohne ihre Quelle zu untersuchen, die farblosen Begriffe körperliche oder seelische Übermüdung gelten.

Wo wir auch in der Verkehrsliteratur der Feststellung von Verhaltensweisen als möglichen vorwiegenden Ursachenkomponenten begegnen, werden ihnen Werturteile der Bewußtseinssphäre beigegeben; es wird meist nur nach dem „was“, nicht nach dem „weshalb“ gefragt. Gerade auf dieses aber kommt es an.

Die wertvolle statistische „Untersuchung der typischen Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr“ von *Meyer-Jacobi*, a.a.O., kommt bei dem Versuch, die näheren Umstände zu klären, fast durchweg zu dem Urteil: „Nichtachtgeben“, „Ungeschicklichkeit“, „Gleichgültigkeit“, „mangelnde Rücksicht“, „Unaufmerksamkeit“, „Schreckreaktion“. Keine dieser Feststellungen beantwortet die Frage nach dem „warum“. In der „Fahrschule“ 1960/2 unterscheidet *Nußbaum* bei dem Gefährdungstatbestand des § 1 StVO zwischen „Fahrerverfassung“ und „Fahrerverhalten“. Das Verhalten wird dabei *neben* die Verfassung als alternative Ursache gestellt. Die Verfassung ist jedoch, wenn wir sie als Ausdruck der Gesamtpersönlichkeit sehen, d. h. unter Einbeziehung der moralischen Kraft, stets Ursache des Verhaltens.

Zu dieser Verfassung gehört, wenn sie den Anforderungen des Schnellverkehrs gewachsen sein soll, ein Höchstmaß zweckmäßigen Reagierens des Organismus auf Änderungen der Umwelt. (Nach der Lehre des Psycholamarismus eine psychische Fähigkeit.) Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß eine gründliche Untersuchung zu dem Ergebnis kommen könnte, daß den unterbewußten Fähigkeiten nicht nur negative, sondern gerade im Verkehr auch positive Funktionen zufallen. So wird z. B. festgestellt, daß die Schnellreaktionen, die den Umweg über das Gehirn vermeiden, bei dem nahen und dem weniger intellektuell durchgebildeten Menschen besser arbeiten. Andererseits enthält die Literatur über seelisch bedingte Fehlleistungen (u. a. Prof. *Ames*, Princeton Universität, N. Jersey) die Feststellung, daß in gewissen Zuständen der Erwartung Augen und Ohren falsch registrieren. Auch hierbei handelt es sich für die Verkehrspsychologie zum Teil um ein experimentell noch kaum erforschtes Gebiet. In der Tiefenpsychologie spricht man von dem „endothymen Grund“, der Kennzeichnung der „inneren Zustände“, Gefühle, Stimmungen, Strebungen usw. Die Schichtentheorie des Charakters unterscheidet ihn, zu dem auch das Unbewußte gehört, von dem „personellen Oberbau“ (dem bewußten Willen und logischen Denken, die je intellekt-

tueller entwickelt, umso weniger den im Verkehr notwendigen Reaktionsgeschwindigkeiten gewachsen sind). (Anm.: Die moderne Ganzheitspsychologie hält solche Einteilung allerdings für fragwürdig; vergl. *Lersch*, Aufbau des Charakters und *H. Schmidt*, *Philosoph. Wörterbuch*.)

Diese wenigen Stichworte und Hinweise sollten zu der Überlegung führen, ob wir mit der statistischen Methode der Aufteilung des Unfallgeschehens nach äußeren Tatbeständen allein weiterkommen können. Sie liefert selten mehr als eine Aufklärung über den Anlaß oder Grund, die ratio dringt nicht zu der im „Ich=Kern“ gezeugten tieferen Ursache, der *causa*, vor. Sie verleitet zu Fehlschlüssen, ähnlich wie z. B. stellenweise aus den hohen Anteilsätzen der Unfälle bei Tag und in großen Städten auf Einflüsse von Zeit und Raum geschlossen wird, während sie wahrscheinlich fast allein in der vielfach größeren Zahl der Kollisionsmöglichkeiten und Ablenkungen begründet ist. So ist es auch nur natürlich, wenn die mit höchster Wahrscheinlichkeit das gesamte Unfallgeschehen beherrschenden Einflüsse, die mit unbekümmerter Simplifizierung unter „Übermüdung“ registriert werden, statistisch mit verschwindend kleinen Prozentsätzen (ebenso wie der Alkohol) in Erscheinung treten. Die *Meyer-Jacobi*-Untersuchung erkennt ebenfalls an, daß diese Ursachenkomponente mit den bisherigen Methoden nur in ganz krassen Fällen nachweisbar ist. Denn jeder Betroffene, vor allem der Erfahrene und der Rechtskundige, wird versuchen, diese eindeutigen Schuldbeweise nicht erkennbar werden zu lassen, und nur wenige Polizeibeamte sind genügend geschulte Psychologen, um den vorausgegangenen Übermüdungszustand des durch Schock hellwach gewordenen „Unfällers“ zu erkennen.

Da von jedem Menschen erwartet werden muß, daß es ihm nicht gleichgültig sein kann, ob er möglicherweise einen Unfall herbeiführt, den er nach dem heutigen Stand der Wissenschaften vermeiden könnte, so sollte die aktive Beteiligung einer repräsentativen Zahl von Versuchsobjekten zur Klärung und Minderung der Gefahren aus der unbewußten Sphäre zu gewinnen sein.

Um den künftigen Kraftfahrer zu einer solchen Einstellung hinzulenken, müßten auch Fahrlehrer und Sachverständige schon bei der Erziehung des Fahrerschülers deutlich machen, daß die entscheidende Frage nicht lautet: „Mit welcher Routine, Erfahrung, Gesetzeskenntnis und Fahrtechnik vermeidet man Vorfahrt-, Überhol- und ähnliche Unfälle“, sondern: „Wie gelangt man — mindestens für die Zeit hinter dem Steuer — zu einer seelisch-körperlichen Verfassung, in der man auch den nicht deutlich voraussehbaren Beanspruchungen gewachsen ist.“

Sollten diese Überlegungen sich als prüfenswert erweisen, so könnten Psychiater, Psychologen, Neurologen, Psychoanalytiker, Tiefenpsychologen und Testpsychologen vielleicht wertvolle Beiträge zur Aufhellung des gesamten Unfallgeschehens im Verkehr liefern.

Dem Angeklagten, der sich wegen schwerer Folgen eines Verkehrsunfalles (Tötung, Körperverletzung) zu verantworten hat, sollte die Zubilligung mildernder Umstände sicher sein, wenn er sich freiwillig solcher über den Einzelfall hinaus dienlicher Untersuchung unfallfördernder Seelenzustände unterzieht.

Buchbesprechungen

Raum und Verkehr 4. Verkehrsprobleme in Ballungsräumen. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, hrsg. von Kurt Brüning, Bd. XII, Bremen=Horn 1959, Walter=Dorn=Verlag, 200 S., DM 20,—.

Mit der vorliegenden Untersuchung setzt die Akademie für Raumforschung und Landesplanung ihre im Jahre 1956 begonnene Reihe „Raum und Verkehr“ fort. Die Themen in den bisher erschienenen Bänden lassen die Bemühungen sichtbar werden, die starke Interdependenz zwischen Raum und Verkehr von den verschiedensten Standpunkten aus darzustellen. Sie weisen darüber hinaus auf die Probleme hin, die die Intensivierung des Verkehrs, das Aufkommen neuer Verkehrsströme bzw. die Ablenkung und Verlagerung bestehender Verkehrsströme — sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr — auf das Raumgeschehen ausüben.

Es sei in diesem Zusammenhang nur auf die starken Auswirkungen des Verkehrs auf die räumliche Gliederung eines Landes hingewiesen. Zentralisation und Dezentralisation mit ihren wirtschaftlichen Vor- und Nachteilen sowie ihren schwerwiegenden soziologischen Folgeerscheinungen stehen hier gleichsam als Symbole der Vielfalt des Raumbildes. Wenn auch eine Vielzahl von Faktoren auf die räumliche Verteilung von Bevölkerung und Wirtschaft einwirken, so kann wohl kaum bestritten werden, daß der Verkehr als ein ausschlaggebendes Moment angesehen werden muß. Der Verkehr nimmt mit Recht in der wissenschaftlichen Behandlung der Fragen der Raumordnung eine bevorzugte Stellung ein.

Es muß daher begrüßt werden, daß sich die Verfasser der im vorliegenden Band zusammengefaßten Aufsätze den Verkehrsproblemen in Ballungsräumen zuwenden, denen gerade heute und in der Zukunft eine besondere Bedeutung zukommt.

Es ist kein Zufall, daß sich in diesem Zusammenhang vorzugsweise das Ruhrgebiet als anschauliches Objekt anbietet: am Beispiel

des Ruhrgebietes können nicht nur die vielfältigen Probleme aufgezeigt werden, die sich durch die starke Ballung von Bevölkerung und Gewerbe und Industrie auf engstem Raum ergeben, sondern es kann vor allem auf die positiven Lösungen hingewiesen werden, die man im Verlauf der letzten Jahrzehnte — trotz mancher negativer Nebenerscheinungen — erzielt hat. Sie sind dazu angetan, daß in jungen und werdenden Ballungsräumen Fehler vermieden werden und bereits gemachte Erfahrungen weitgehend Berücksichtigung finden.

G. Isenberg wendet sich in seiner modellhaften Betrachtung dem Entfernungsaufwand im Personenverkehr und den besonderen Aufgaben, die hiermit der Raumordnung im Ballungsgebiet aufgetragen sind, zu. Er weist darauf hin, daß für den Aufstieg der zentralen Ballungen am Anfang nicht die Industrie entscheidend gewesen ist, sondern die Häufung der zentralen Funktionen.

In den letzten Jahrzehnten hat sich darüber hinaus gezeigt, daß der Vorsprung der materialgünstigen Lage an Bedeutung verloren hat. Dies trifft vor allem für die Verarbeitungsindustrie zu, deren Kosten für den Materialtransport und die Energie geringer geworden sind. Daß die Ballungsgebiete trotzdem weiterhin bevorzugt werden, wird vom Verfasser auf die dort vorhandenen „Fühlungsvorteile“ zurückgeführt. „Da es bei der Mehrzahl der industriellen Verarbeitungsbetriebe weniger auf die Lage im Massengütertransport ankommt als auf den Personenverkehr, ist diesem insoweit als Standortfaktor eine wesentlich größere Bedeutung zuzumessen als vor 50 Jahren.“

Da für die räumliche Ordnung im Sinne der Verteilung der Menschen und ihrer Einrichtungen der Verkehrsaufwand — hier bezogen auf den Personenverkehr — bestimmend ist, wird versucht, in gewisser Anlehnung an *Pirath's* „Raumzeitsystem der Siedlungen“ den Aufwand der Zeit, der durch die Verkehrsapparatur bestimmt wird, und den Aufwand an Geld, der durch die Kosten des

privaten Fahrzeuges bzw. durch die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel verursacht wird, in einem Modell darzustellen, wobei der Berufsverkehr, der Geschäftsverkehr und der Konsumentenverkehr besondere Berücksichtigung finden.

Man mag zu bedenken geben, daß die hier angestellten Betrachtungen doch zu sehr der Gefahr einer zu weitgehenden Schematisierung und Abstrahierung unterliegen. Sie dürften den häufig irrationalen Verhaltensweisen der Menschen sowie der Vielfältigkeit des wirklichen Geschehens nur sehr unvollkommen gerecht werden.

Mit der Verkehrsplanung in der Selbstverwaltung, dargestellt am Beispiel der Koordinierungsausschüsse für den Omnibuslinienverkehr, beschäftigt sich *W. Linden*. Einleitend wird über die Gründe, die zur Bildung der Koordinierungsausschüsse in Nordrhein-Westfalen führten, berichtet. Ebenfalls wird ausführlich auf die Zweckbestimmung sowie auf die Aufgaben dieser Ausschüsse eingegangen, die „das Nebeneinander der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsmittel abstimmen und zu einem Miteinander ausgestalten“ wollen. Die intensive Darstellung erstreckt sich darüber hinaus auf die Praxis und Arbeitsweise und auf die Abwicklung des Verfahrens. Gerade im Ruhrgebiet, wo sich die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger in der Personenbeförderung häufig überschneiden, ist eine derartige Institution gar nicht mehr wegzudenken. Zum Zwecke einer rationellen Verkehrsbedienung sind diese Koordinierungsausschüsse gleichsam einem „Filter“ dem eigentlichen Genehmigungsverfahren vorgeschaltet.

In einer ausführlichen Darstellung wendet sich *J. Gadegast* den Verkehrsproblemen im Ruhrgebiet zu, die zum Teil doch aufgrund der besonderen Struktur des Ruhrreviers ihre Besonderheiten aufweisen. Dies kommt vor allem in der Straßenplanung, für den der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk eine entscheidende Bedeutung hat, sowie in der Gestaltung des öffentlichen Personenverkehrs zum Ausdruck. — Im Hinblick auf die Raumplanung im Ruhrgebiet sei nur an die eine vorbildliche Gemeinschaftsarbeit darstellenden Generalverkehrspläne erinnert.

Auch für den Eisenbahnverkehr ergeben

sich in Ballungsräumen besondere Aufgaben, die in den Beiträgen von *W. Völker* über die Entwicklung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet, ihre Bedeutung und Aufgaben für Wirtschaft und Industrie und von *G. Kumbier* über die Bedienung des Güterverkehrs im Ruhrgebiet durch die Deutsche Bundesbahn ihren Niederschlag finden.

Eine aufschlußreiche Untersuchung, die durch eine Fülle statistischen Materials belegt wird, geht auf die Besonderheiten der Bedienung des Personenverkehrs im Saarland ein (*J. Götz*).

Zu den interessantesten Beiträgen, in denen die engen Verflechtungen zwischen Raum und Verkehr bzw. zwischen Raumordnungspolitik und Verkehrswegebau in anschaulicher Weise dargelegt werden, gehört zweifellos der Aufsatz von *R. Hoffmann* über die Verkehrsbedienung junger und werdender Ballungsräume, dargestellt am Beispiel des Industriegebietes Braunschweig—Salzgitter—Wolfsburg. Es würde den Rahmen einer Buchbesprechung sprengen, wollte man auf die in dieser Abhandlung zum Ausdruck kommenden Fragen näher eingehen. Es wird u. a. darauf hingewiesen, daß auf den Bau neuer Eisenbahnlinien in unserer Zeit keineswegs völlig verzichtet werden kann und daß in manchen Fällen die verkehrliche Erschließung eines Raumes hinter der schnellen industriellen Entwicklung zurückzubleiben scheint, während im 19. Jahrhundert der Ausbau des Verkehrswegenetzes mit der Wirtschaftsentfaltung durchaus Schritt halten konnte.

Insgesamt betrachtet dürften die in der vorliegenden Reihe „Raum und Verkehr“ veröffentlichten Untersuchungen sowohl im Bereich der Wissenschaft als auch innerhalb der praktischen Raumplanung weiterhin große Beachtung finden. Sie tragen in erheblichem Maße dazu bei, die vielfältigen Probleme, die sich aus der wechselhaften Wirkung zwischen Raum und Verkehr ergeben, einer Klärung näher zu bringen.

Dipl.-Kfm. Bögel

Kloten, Norbert, Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Veröffentl. der List-Gesellschaft, Bd. 13, Kyklos-Verlag, Basel und J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1959,

218 S., 37 Abb., brosch. DM 21,—, Lw. DM 24,80.

In der Vergangenheit haben die Untersuchungen über die Preiserscheinungen im Güterverkehr der Eisenbahnen nicht immer befriedigt. In Veröffentlichungen der 20er Jahre hat die Tariftheorie zuweilen in Gefahr gestanden, in Mißkredit zu kommen, weil sie sich zu sehr im abstrakten Denken verlor. Der Verfasser der vorliegenden Schrift hat von vornherein ein rechtes Maß gehalten und sich zu keinen überspitzten Formulierungen verleiten lassen. Er stützt sich dabei auf eine sehr sorgfältige und umfassende Durchsicht der Fachliteratur.

Es ist das Hauptanliegen des Verfassers, in seinem „Versuch einer theoretischen Grundlegung“ die überkommenen Lehrmeinungen mit den Erkenntnissen der modernen Kosten- und Preistheorie in Vergleich zu setzen. Zutreffend wird festgestellt, daß das ältere Ideengut teilweise überholt ist. Der Versuch, in die komplizierte Tarifmaterie mit ordnender Hand einzugreifen und mit theoretischen Mitteln den Weg für die Aufstellung brauchbarer wirklichkeitsnaher Tarifsyste freizumachen, ist deshalb lobenswert.

Der erste Teil der Studie beinhaltet eine übersichtliche begriffliche Aufzählung der Grundlagen, die für theoretische Untersuchungen nun einmal erforderlich sind, wobei besonders eingehend die Produktions- und Kostenstruktur der Eisenbahnen analysiert wird. Es wird herausgestellt, daß man bei den Eisenbahnen vorwiegend nur eine Gesamt- und eine Durchschnittskostenrechnung kennt, die individuelle Aussagen nicht zulassen.

Nur die auf Teilleistungsgebieten — Zuförderung, Zugbildung und Zugabfertigung — ermittelten Plankosten gestatten eine Verfeinerung der Kostenermittlung. Beide Verfahren der Kostenerfassung sind für tarifarische Überlegungen beachtlich.

Es folgen dann Ausführungen über die umstrittene Wirkungsweise der Nachfrage nach Beförderungsleistungen in ihren Wechselwirkungen mit den Frachtsätzen. Der Verfasser kommt überzeugend zur Ablehnung älterer Lehrmeinungen (insbesondere der von Oskar Engländer). Er folgert schließlich (übrigens in Übereinstimmung mit Erkennt-

nissen der Praxis), daß die frühere Auffassung von der großen Belastbarkeit und der Inelastizität bei hochwertigen Gütern einerseits und der geringen Belastbarkeit und der höheren Preiselastizität bei Massenverkehrsgütern andererseits heute nicht mehr vertreten werden kann und keine hinreichende Basis für die Tarifpolitik bietet.

Der zweite Teil der Schrift befaßt sich mit den tarifarischen Komponenten, insbesondere den charakteristischen Tarifstufen. Der Verfasser hält sich im Grundsätzlichen an die Terminologie der ständigen Tarifkommission, deren „Tarifsystem“ folgende Tarifelemente kennt: Wertstaffel, Entfernungsstaffel, Mengenstaffel, Abfertigungsgebühr. Mit viel Temperament kritisiert er die älteren Lehrmeinungen, wobei er seine eigenen Anschauungen durchaus klar formuliert vorträgt. Der Verfasser vertritt die Meinung, daß die Belastbarkeit der Güter durch tarifarische Abstufung in keinem unmittelbaren Abhängigkeitsverhältnis zu dem Marktpreis (Wert) der Güter, noch zu deren Nachfrageelastizität stände, sondern nur zur Elastizität der Nachfrage nach Transportarten. Nach häufig vertretener Lehrmeinung ist aber für die Belastbarkeit der einzelnen Güter neben dem Güterwert die jeweilige Elastizität der Nachfrage nach den zu transportierenden Gütern maßgebend. Hier ist eine entscheidend wichtige Frage angeschnitten, die zu weiteren Auseinandersetzungen reizt.

Ein breiter Raum ist der Darlegung kostenorientierter Tarifstufen eingeräumt. Mit Hilfe von Kurvenzeichnungen wird der typische Verlauf kostenorientierter Fracht- bzw. Streckensätze anschaulich dargelegt. Besondere Beachtung wird dabei dem Problem der Mengenstaffeln, insonderheit auch für geschlossene Züge, geschenkt. Schließlich wird die Abhängigkeit kostenorientierter Frachtsätze von der Größe der Bahnhöfe und der Verkehrsdichte der befahrenen Strecken (Intensitätsstaffel) untersucht.

Eine Abfertigungsstaffel wird im System kostenorientierter Tarife im wesentlichen nur noch bei Gleisanschlüssen und Hafengebühren (wenn letztere nichtöffentliche Eisenbahnen sind!) empfohlen. Ansonsten kann auf die Abfertigungsgebühr bei der Frachtsatzbildung überhaupt verzichtet werden. Diese Auffas-

sung wird auch in der Literatur wiederholt vertreten, zumal eine direkte Beziehung zwischen der Höhe der Abfertigungsgebühr und den tatsächlichen Abfertigungskosten kaum besteht.

Der Verfasser weiß, daß er mit seinen Modellen nicht etwa ein ausschließlich durch die Kosten bestimmtes Tarifgebäude schaffen kann. Aber sie können bei Überlegungen zur Umformung der Tarifsysteme doch recht dienlich sein.

Der dritte Teil befaßt sich mit den Grundformen der Tarifsysteme. Der Verfasser setzt sich hierbei mit den traditionellen Tarifinterpreten *Sax* und *Ulrich* auseinander, deren Systeme heute in mancherlei Hinsicht nicht mehr aufrecht erhalten werden können. Nach Meinung des Verfassers sind die Grundformen der Tarifsysteme aufzugliedern:

- a) in solche rein ökonomischer Ausrichtung mit dem Ziele der Gewinnerzielung und der vollen Kostendeckung,
- b) in solche des gesamtwirtschaftlichen Ausgleichs.

Zunächst wird die Wettbewerbssituation mit der Binnenschifffahrt besprochen, und auf welche Weise die Eisenbahn mit tarifarischen Mitteln reagieren kann, um der Gewinn-schmälerung entgegenzuwirken. Der erheblich effektvollere Wettbewerb des Kraftwagens aber wirkt sich auf das Tarifgefüge der Eisenbahn viel abträglicher aus, weil er zu weitgehenden Modifikationen im Tarifsystem zwingt, aber auch im Erlös-Kosten-Bereich schädigende Wirkungen erzeugt. In solchen Fällen wird die Eisenbahn andere abwehrende Mittel, insbesondere technischer und organisatorischer Art, heranziehen.

Ein bloßes Kostendeckungssystem ist gegen den Wettbewerb weniger empfindlich als eine gewinnorientierte Tarifstruktur. Der Verfasser sieht richtig, daß in solchem Falle bei zunehmendem Wettbewerb des Kraftwagens der Spielraum preispolitischer Überlegungen enger wird und die Eisenbahn vor allem durch organisatorische Umstellungen sich die ihr gemäßen Transporte sichern kann.

Schließlich wird noch ein kurzer Überblick über die Tarifpolitik des gesamtwirtschaftlichen Ausgleichs geboten, der über das betriebsökonomische Streben hinaus im Blick-

feld gesamtwirtschaftlicher Ziele wirksam wird und mehr oder weniger den reinen Marktmechanismus einschränkt.

Das Buch schließt mit einer vergleichsweisen Betrachtung der Tarifsysteme, wobei besonders ihre Beziehung zur Raumordnung herausgestellt wird.

Auf eine Erörterung von Einzelfragen mußte bei der Vielseitigkeit des behandelten Themas im Rahmen einer Buchbesprechung verzichtet werden. Es kann jedoch gesagt werden, daß die Schrift anschaulich zeigt, daß eine Besinnung auf die Theorie der Eisenbahntarife des Güterverkehrs ein Gebot der Stunde ist. Den mit wissenschaftlicher Methode vertrauten Tarifpolitikern werden mancherlei Hinweise gegeben. Man wird das Buch von Klotten noch lange Zeit mit Genuß immer wieder zur Hand nehmen können.

Prof. Böttger

Kantzenbach, Erhard: Möglichkeiten und Grenzen der Konjunkturpolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. —

Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 20, hrg. von Andreas Predöhl, Göttingen 1959, Verlag Vandenhoeck und Rupprecht, 123 Seiten, DM 7,50.

Unter den vielen konjunkturpolitischen Werken will dieses eine spezielle Aufgabe erfüllen, nämlich Vorschläge herausarbeiten für die konkrete Fassung der oft unklar gehaltenen Formulierungen des „Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ vom 25. März 1957 in Rom.

In Art. 2 des genannten Vertrages haben sich die Partnerstaaten zwar verpflichtet, eine „Annäherung der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten“ anzustreben, diese allgemein gehaltene Rahmenvorschrift erfüllt aber keineswegs die umfangreichen und komplizierten Anforderungen, die das wirtschaftspolitische Leben an sie stellt. Der Verfasser versucht deshalb in seiner Arbeit, diesen blassen Satz mit Leben zu erfüllen und außerdem der Koordination der Wirtschaftspolitik die ihr nach seiner Ansicht gebührende Zentralstellung im Gesamtfragenkomplex einzuräumen. Er sieht in der Lösung dieser Fragen die Sicherung einer dauerhaften Existenz des

Gemeinsamen Marktes. Die Abhandlung erfüllt damit die wichtige Aufgabe, ein Teilgebiet der Wirtschaftspolitik der EWG, nämlich die Konjunkturpolitik, sehr intensiv zu durchleuchten.

Dem eigentlichen, wirtschaftspolitischen Teil geht ein sehr guter wirtschaftstheoretischer Teil voraus, der trotz seiner Kürze die Fragestellung des Themas in den Kapiteln

1. Wesen und Ziele der Konjunkturpolitik,
2. Wesen und Ziele der Wirtschaftsintegration,
3. Die Unvereinbarkeit der nationalen Konjunkturpolitik und der supranationalen Integration

klar umreißt. Dabei wird in starkem Maße auf *Keynes* Bezug genommen, von dem auch die Sicht des Konjunkturproblems als Stabilisierungs- oder Gleichgewichtsproblem für die Untersuchung übernommen wurde, da der Verfasser die definitorische Identität von Sparen und Investieren aufgehoben wissen möchte und im Gegensatz dazu die Entwicklungstendenz der Wirtschaft aus dem Verhältnis von effektivem Gesamtangebot zur Gesamtnachfrage erklären will. Er wählt diese Art der Betrachtung, da sie die aus einer Veränderung der Daten resultierende kumulative Entwicklung kausal zu erklären vermag.

Da in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg von einer Konstanz der Daten nicht mehr gesprochen werden kann, werden zur Erklärung konkreter Situationen und zur Beurteilung wirtschaftspolitischer Maßnahmen die Konjunkturtheorien der modernen Autoren, die auf *Samuelson* aufbauen und die die in der Wirtschaft zu beobachtenden periodischen Schwankungen aus sich heraus zu erklären versuchen, abgelehnt.

Mit diesem theoretischen Rüstzeug werden im zweiten Teil des Buches empirische Untersuchungen angestellt („Konjunkturelle Einflußfaktoren in Europa 1947—1957“ und „Folgerungen für die Konjunkturpolitik in der EWG“), bei denen die typischen Merkmale der Konjunktur in der durch das Thema gestellten Begrenzung erfaßt werden. Dabei wird nur die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg betrachtet, da die Datenkonstellation für die Wirtschaftsentwicklung in der Zeit vor 1945 sich erheblich von der der letzten Jahre un-

terscheidet. Als Ausgangsgröße seiner empirischen Untersuchung wird vom Verfasser das Bruttosozialprodukt zu konstanten Marktpreisen zugrunde gelegt und diese Größe als Maßgröße der Wirtschaftsentwicklung definiert. Die Berücksichtigung des Kapitalverzehr und die Einbeziehung der indirekten Steuern mußte wegen unzureichenden statistischen Materials unterbleiben. Der Verfasser betrachtet dann die Entwicklung der Nachfragekomponenten, den Einfluß der Investitionsnachfrage auf das Sozialprodukt und den Einfluß des Außenhandels auf das Sozialprodukt und kommt zu dem Ergebnis, daß die konjunkturpolitische Beeinflussungsmöglichkeit bei den unflexiblen Faktoren größer ist als bei den flexiblen. Die Werkzeuge zur Beeinflussung der Konjunktur und damit zur Steuerung der Koordination sieht der Verfasser aber trotzdem in zwei flexiblen Mitteln, einmal in der Geld- und Kreditpolitik, zum anderen in der Fiskalpolitik. Er begründet dies damit, daß ein Einsatz außenwirtschaftspolitischer Instrumente nach erfolgter Integration nur in sehr beschränktem Umfang infrage kommt. Die beiden genannten Gruppen werden schließlich ihrerseits unter zwei Gesichtspunkten betrachtet, nämlich:

1. auf ihre Bedeutung zur Erreichung und Erhaltung des internen Gleichgewichts,
2. auf die Möglichkeit ihrer zwischenstaatlichen Koordination zur Minderung der externen Gleichgewichte hin.

Die graphischen Darstellungen, die leider durch ihre Verschachtelung unübersichtlich wurden, und die Tabellen im Anhang vervollständigen zusammen mit einem ausführlichen Literaturverzeichnis die interessante Studie.

Hans Hermsen

Kraftverkehrsrecht von A—Z. Handlexikon in Lose-Blatt-Form. Herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. jur. Werner Weigelt, Erich-Schmidt-Verlag, Berlin/Bielefeld/München.

Die Lieferungen 130—135 des seit 11 Jahren wieder bestehenden Handlexikons enthalten neben neuen Gesetzen und Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Kraftverkehrsrechts auch alle wichtigen Erlasse des Bundes-

ministers für Verkehr und der Verkehrsminister der Länder. Bundesrichter *Martin* behandelt die Vorfahrt bevorrechtigter Fahrzeuge. Ministerialrat *Dr. Fischer* erörtert das Verhalten von Fußgängern und Kindern im Straßenverkehr sowie das Straßenverkehrsrecht der Schweiz. Rechtsanwalt *Dr. Walter* befaßt sich mit der Gefälligkeitsfahrt und der Wertminderung von Kraftfahrzeugen durch Unfälle. Ferner sind enthalten Beiträge über das Abschleppen, das Rückwärtsfahren, die strafrechtliche Verantwortung bei Unfällen an Eisenbahnübergängen, das Überholen von Schienenfahrzeugen sowie über den Fahrzeugwechsel und den Wagniswegfall in der Kraftfahrzeugversicherung.

Prof. Böttger

Böhm, Klaus-Peter, Die Integrierung und Koordinierung der Güterverkehrsmittel in Großbritannien. *Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen*, hrg. von Staatssekretär Prof. Dr. med. h. c., Dr.-Ing. E. h. Brandt, als Manuskript gedruckt 1959, 222 S., DM 10,—.

Die Arbeit ist für deutsche Fachkreise sehr interessant, da bekanntlich auch in Deutschland die Integrierung und Koordinierung der Güterverkehrsmittel seit längerer Zeit eine spezifische Aufgabe der Verkehrspolitik geworden ist. Die im vorliegenden Werke aufgezeigten Koordinationsmaßnahmen Englands geben in dem einen oder anderen Punkte den deutschen Bestrebungen sehr nützliche Hinweise; denn die positiven Ergebnisse könnten Anlaß geben zu ähnlichen Maßnahmen, Versuche mit negativem Ausgang werden dazu beitragen, die gleichen Fehler zu vermeiden. Der Verfasser geht bei seiner Untersuchung historisch vor und erklärt die heutigen Zustände im Güterverkehr Großbritanniens vornehmlich aus der Geschichte des britischen Verkehrswesens. Den Anfang bildet die Schilderung der historischen Entwicklung der einzelnen Verkehrszweige. Darauf aufbauend erklärt er die Integrierungs- und Koordinierungsversuche im Verlauf der britischen Verkehrsgeschichte bis zum Jahre 1947, die in diesen Jahren einsetzenden Versuche der Labourregierung („Transport Act von 1947“), die schließlich

abgelöst werden von den Bestrebungen der Konservativen Partei. Besondere Aufmerksamkeit wird in der Arbeit den freiwilligen und vor allem den staatlicherseits vorgetriebenen Integrierungs- und Koordinierungsversuchen gewidmet. Dabei sind nach Meinung des Verfassers Koordinierungsmaßnahmen alle die Versuche, „die mit der Zielsetzung getroffen wurden, für das Verkehrswesen des Landes eine Wettbewerbsordnung zu schaffen, welche nicht nur die freie Wahl des Verkehrsmittels garantiert, sondern bei der auch eine unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten optimale Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsmitteln mit dem Zweck einer möglichst wirtschaftlichen und produktiven Verkehrsbedienung angestrebt wird“. Koordinierung bedeutet weiter, daß zwei oder mehrere Einheiten in Richtung auf ein bestimmtes Ziel in der Weise zusammengebracht werden, daß jede Einheit möglichst ihre Unabhängigkeit behält. Die Integrierung innerhalb eines Verkehrszweiges oder zwischen mehreren Verkehrsträgern geschieht dagegen meistens durch die Aufhebung der Selbständigkeit zugunsten einer größeren Einheit. Beispiele speziell für die Integrierung sind in der englischen Verkehrsgeschichte die stufenweise Zusammenfassung der ehemaligen 1000 privaten Eisenbahngesellschaften zur heutigen Staatsbahn mit ihren sechs Regionen, wie überhaupt die spätere Sozialisierung des gesamten Verkehrswesens durch die Labourregierung. Binnen- und Küstenschiffahrt sowie der Luftverkehr sind in England für den Güterverkehr von untergeordneter Rolle, während das Schiene-Straße-Problem die Sozialisierungspolitik vor ernsthafte Schwierigkeiten stellen mußte. Sie konnten sich dabei allerdings auf Erfahrungen stützen, die die britische Regierung im 1. und 2. Weltkrieg gesammelt hatte, als die äußeren Umstände ein enges Zusammenarbeiten der beiden Verkehrsträger erforderten. Man bemühte sich, die Eisenbahnen möglichst auf ihren leistungsstarken Gebieten, nämlich dem Güterfernverkehr und dem Massengüterverkehr, wirkungsvoll einzusetzen. Nach den Forderungen des Verkehrsministers sollte der Lastkraftwagenverkehr vor allem im Nahverkehr mit Sammlung und Verteilung der Eisenbahngüter beschäftigt sein. Diese globale Aufteilung hat sehr viel Ähnlichkeit

mit der späteren differenzierteren Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße zur Verwirklichung eines schnellen und kostenoptimalen Gütertransportes durch die „British Transport Commission“, einer Einrichtung der Labourregierung. Die BTC war ebenfalls der Ansicht, daß sowohl Eisenbahnen als auch LKW prädestiniert seien für ganz bestimmte Transporte, und sie stellte für beide Verkehrsträger folgenden Aufgabenkatalog zusammen:

1. Prädestinierte Transporte für die Eisenbahn:
 - a) Güter, die in kompletten Zügen zwischen zwei Bestimmungsorten transportiert werden können.
 - b) Transport von Gütern zwischen Privatgleisanschlüssen.
 - c) Linienverkehr hauptsächlich über weite Entfernungen mit möglichst wenig Aufenthalt.
 - d) Beförderung von Gütern über jegliche Entfernung, sei es in kompletten Zügen in Waggon- oder Teilladungen, überall dort, wo der Transport auf dem Schienenwege adäquat ist und die Kosten unter denen des Straßengüterverkehrs liegen.
 - e) Massengut.
 - f) In größeren Mengen anfallende Güter, die schnellen Abtransport und umgehende Verteilung erfordern, wie z. B. Importwaren aus gelöschten Überseeschiffen etc.
 2. Prädestinierte Transporte für den Lastkraftwagen:
 - a) Güternahverkehr.
 - b) Güterfernverkehr, wenn Ersparnisse aus verschiedenen Gründen erzielt werden können.
 - c) Güter, die wegen ihrer Ausmaße möglicherweise gar nicht oder nur zu hohen Kosten auf dem Schienenwege transportiert werden können.
 - d) Umzüge, Möbeltransporte und dergleichen.
- Die BTC war die direkte Folge der „Transport Act“ von 1947, einem sehr gründlichen und umfangreichen Gesetz mit 9 Hauptabschnitten und insgesamt 128 Sektionen nebst 15 Tabellenanhängen. Diese BTC war ab 1. Januar 1948 verantwortlich für den „leistungsfähigen, angemessenen und wirtschaftlichen“

Betrieb eines integrierten Verkehrsapparates mit rund £1,5 Milliarden Anlage- und Umlaufvermögen und etwa 875 000 Beschäftigten. Dieser Verkehrskonzern wurde von einem 5köpfigen Führungsgremium geleitet, das vom Verkehrsminister ernannt wurde und sich aus leitenden Persönlichkeiten des Verkehrsministeriums, der Behörde für den Londoner Personenverkehr, der Eisenbahnergewerkschaft und der früheren Eisenbahngesellschaften zusammensetzte. Dieser BTC unterstanden Exekutivorgane, denen die Eisenbahnen und der private Straßengüterverkehr übergeben wurde. Die Entschädigung der früheren Eigentümer der Eisenbahnen erfolgte in der Art, daß den Aktionären der rund 60 Eisenbahngesellschaften, die in Staatseigentum überführt wurden, als Entschädigung 3prozentige Schuldverschreibungen des Staates ausgehändigt wurden. Die Anzahl der vom „Road Transport Executive“ übernommenen Unternehmen stieg von 248 im Jahre 1948 auf 3766 im Jahre 1952. — Die Zahl änderte sich aber 1952 nur noch geringfügig, da sich bereits der politische Kurs der im Oktober 1951 an die Macht gekommenen Konservativen Partei im Verkehrswesen bemerkbar machte. In den vier Jahren der Sozialisierung des Straßengüterfernverkehrs wurden die Motorfahrzeuge gemäß den Vorschriften der Transport Act von 1947 zu Tagespreisen abzüglich einer der Nutzungsdauer angemessenen Abschreibung aufgekauft. Zur Koordinierung und Integrierung der ihr übergebenen Verkehrsmittel versuchte die BTC für die integrierten Verkehrsmittel arteigene Tarife zu schaffen. In den vier Jahren der Labourregierung war es aber nicht möglich, Ergebnisse vorzuzeigen, obwohl ein weitgehend vereinheitlichtes Tarifsystem für alle BTC-eigenen Verkehrsmittel vorgeschlagen wurde. Unter dem Einfluß des konservativen Verkehrsgesetzes von 1953 ging die BTC vielmehr an die Schaffung neuer, kostenorientierter Eisenbahngütertarife, die allerdings erst in der Ära der Konservativen zum Tragen kamen. Das Versagen der sozialistischen Bemühungen muß in den erheblichen Schwierigkeiten gesucht werden, die gerade bei der Erarbeitung eines Gütertarifsystems für sämtliche Verkehrszweige der BTC unter Berücksichtigung der verschiedenartigsten Erfordernisse auftreten mußten.

Im letzten Teil seines umfangreichen und exakt durchgearbeiteten Werkes, das auf eine intensive Untersuchung der Materie schließen läßt, führt der Verfasser die britische Güterverkehrswirtschaft unter dem Einfluß einer fünfjährigen konservativen Verkehrspolitik vor Augen, die ihren Niederschlag in der „Transport Act“ von 1953 gefunden hat. In ihr wurde wieder, wie bereits vor dem zweiten Weltkrieg, der Wettbewerbsgedanke als Koordinierungselement zwischen den Verkehrsträgern verankert. Die unmittelbaren Folgen dieses Gesetzes im britischen Verkehrswesen waren:

1. Reformen der Verwaltung des staatlichen Verkehrsunternehmens,
2. Verkauf der Vermögensgegenstände, die von der Road Haulage Executive beim Inkrafttreten des konservativen Verkehrsgesetzes verwaltet wurden,
3. Aufhebung der den privaten Straßengüterverkehr durch das sozialistische Verkehrsgesetz von 1947 auferlegten Wettbewerbsbeschränkungen z. B. hinsichtlich der Lizenzierung und des 25 Meilen limits.

Schließlich zeigt der Verfasser noch die gegenwärtige Organisation der am Verkehrsmarkt auftretenden Unternehmen und die derzeitigen Konkurrenzbeziehungen im Güterverkehr auf Schiene und Straße.

Ihren Abschluß findet die mit einem umfangreichen Verzeichnis von zum größten Teil in Deutschland unbekannter Literatur versehene Arbeit in einem interessanten Kapitel über die Rolle der Fiskalbelastung bei der Koordinierungsfrage.

Alles in allem liegt in dieser Veröffentlichung des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums von Nordrhein-Westfalen eine sehr interessante Arbeit vor, die vor allem in ihren Kapiteln über die Sozialisierung der Verkehrsbetriebe sehr viel Unbekanntes dem mit den im Buch dargestellten Problemen beschäftigten Fachmann zu sagen weiß.

Hans Hermsen

Verkehrsrechts-Sammlung, Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts. Herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. jur. Werner Weigelt. Erich-Schmidt-Verlag, Berlin/Bielefeld/München.

Die im zweiten Kalenderhalbjahr 1959 er-

schienenen sechs Hefte der Entscheidungssammlung, die nun bereits den 17. Band bilden, enthalten wiederum mehr als 200 Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts, so aus dem Straßenverkehrsrecht, dem Schiffsverkehrsrecht, dem Speditions- und Frachtrecht, dem Versicherungsrecht und dem Güterkraftverkehrsrecht. Den meisten Urteilen ist eine kurzgefaßte Sachverhaltschilderung vorangestellt. Dadurch wird das Verständnis für die Urteilsgründe erleichtert.

Besonderer Wert wurde auf den Abdruck von Urteilen des Bundesgerichtshofs gelegt. Das Strafprozeßrecht wird weitgehend berücksichtigt, namentlich in Hinsicht auf Verkehrsunfallsachen. Auch verkehrsrechtlich bedeutsame Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesarbeitsgerichts sind berücksichtigt. Prof. Böttger

Balfanz, D., Güterkraftverkehrsgesetz, 1. Erg.-Lieferung zu Heft 98 der Wirtschafts-Kommentator-Reihe, Verlag Kommentator G. m. b. H., Frankfurt/Main 1959.

Zu der in Heft 3/1958 dieser Zeitschrift besprochenen Loseblatt-Ausgabe des Kommentars zum Güterkraftverkehrsgesetz ist nun vom gleichen Verfasser die erste Ergänzungslieferung erschienen. Sie berücksichtigt die durch das zweite Änderungsgesetz zum GüKG vom 26. 6. 1959 geschaffene neue Lage. Damit ist das Gesamtwerk wieder auf den neuesten Stand gebracht. In Inhalt, Form und Vollständigkeit entspricht die Ergänzungslieferung voll dem bereits bei der Rezension der Erstausgabe Gesagten.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Wartha, J., Die Häfen der nördlichen Adria und ihre Beziehungen zur österreichischen Außenwirtschaft, Tiroler Wirtschaftsstudien, Schriftenreihe der Jubiläumsstiftung der gewerblichen Wirtschaft für Tirol, Heft 7, Innsbruck 1959, 118 S., broschiert.

Das stark exportorientierte Binnenland Österreich muß sich zur Durchführung seines überseeischen Außenhandels der Seehäfen seiner Nachbarländer bedienen. In der vorliegenden Untersuchung, die gut gegliedert und mit zahlreichen erläuternden Tabellen und Skizzen ergänzt ist, befaßt sich der Verfasser

eingehend mit den mannigfaltigen Beziehungen seines Landes zu den Häfen der nördlichen Adria: Triest, Rijeka und Venedig. Nach einer Darstellung der geschichtlichen Bindungen dieser Häfen zu ihrem österreichischen Hinterland wird auf ihre geographische Lage, besonders auf ihre verkehrlichen Zugänge zur See und zum Land, eingegangen.

Eine wesentliche Aussagekraft in der Beurteilung der Wettbewerbssituation der Adria-Häfen zu den deutschen Nordseehäfen erhält die Abhandlung dadurch, daß die Leistungsfähigkeit dieser Häfen und die jener Verkehrsverbindungen, die Österreich mit den jeweiligen Häfen in Beziehung setzen, gegenübergestellt werden. Dabei spielt neben der tariflichen Frage auch die Schnelligkeit der An- und Abfuhr sowie die Dauer der Umschlags- und Lagerzeit in den Häfen eine Rolle. Die Ausführungen zeigen ganz deutlich, daß Österreich sich nicht lediglich auf einen Seehafen in seinen Außenhandelsbeziehungen stützt. Zwar ist der östliche Teil des Landes ein natürliches Hinterland, vor allem vor Triest, dafür ist der westliche Teil aber in der Auswahl der Seehäfen differenzierter. Die deutsch-österreichischen Seehafentarife garantieren den deutschen Nordseehäfen einen beträchtlichen Anteil des österreichischen seegängigen Außenhandelsvolumens, besonders im Stückgutverkehr, da sie in Bezug auf die Hafengüte den Südhäfen überlegen sind. Die geplante Kanalisierung des Hochrheins würde eine direkte Wasserverbindung zu den Rheinmündungshäfen schaffen. Der Seehafen Genua bildet eine Ergänzung zu den Nordsee- und Adria-Häfen. Abschließend wird in einem Nachwort auf die besonderen Probleme für die österreichische Seehafenorientierung, die sich durch die Verwirklichung der Tarifgrundsätze bei der EWG und der Bildung der Freihandelszone ergeben, eingegangen.

Dipl.-Volkswirt Stabenau

Deutsches Schifffahrt- und Hafen-Jahrbuch, 57. Jahrgang, hrg. von der „Hansa“, Zentralorgan für Schifffahrt, Schiffbau und Hafen, Hamburg 1960, 427 S. und Anhang, gebunden.

Ziel dieses Jahrbuches ist es, der Fachwelt ein zuverlässiges Nachschlagewerk über die

technischen, organisatorischen, kaufmännischen und personellen Fragen der Seeschifffahrt zu geben. Neben den wichtigen Bundes- und Landesbehörden in ihrem Aufbau und ihrer Besetzung nach dem neuesten Stand werden die konsularischen Vertretungen und bedeutendsten Fachverbände angeführt. Der Hauptteil ist den Bundesländern Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und ihren Häfen gewidmet. Hierzu wird dann jeweils eine Darstellung der örtlichen Hafenverhältnisse, sowie eine Zusammenstellung der Behörden und Ämter, der Reedereien, Schiffsmakler, Liniendienste und Werften gegeben. Wenn nun auch schon Binnenhäfen und Binnenwerften in dieses Jahrbuch aufgenommen worden sind, so läßt es ihre Aufzählung an Vollständigkeit fehlen.

Vorteilhaft hingegen ist die Ergänzung durch einen *Allgemeinen Teil*, mit Statistiken des Weltseeverkehrs, der Flotten und des Schiffbaus. Hier wäre ebenfalls eine größere Ausführlichkeit zu begrüßen. Im gleichen Teil werden auch noch die an der Seeverladung gebräuchlichen Ausdrücke und Abkürzungen, sowie Hafentfernungen usw. angegeben.

Ein *Stichwortverzeichnis* einzelner Fabrikate der Schiffbau- und Schifffahrtlieferindustrie, sowie ein *Auslandsteil* mit den wichtigsten Adressen von Schiffsmaklern, Agenten, Speditoren und Schiffsausrüstern vervollständigt dies gut gegliederte, praktische Buch.

Dipl.-Volkswirt Stabenau

Illetschko, L. L., Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft; 15. Lieferung des Sammelwerkes „Die Wirtschaftswissenschaften“ hrg. von Gutenberg, E.; Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, 1959, 119 S. broschiert.

Bis in die Gegenwart traten die eigentlichen betrieblichen Probleme in den wirtschaftlichen Forschungen und Veröffentlichungen auf dem Verkehrssektor hinter einer gesamtwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Sicht zurück. Heute ist es aber nicht zuletzt die zunehmende Kompliziertheit der Wettbewerbsmaterie zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, die zu ihrer Lösung einer grundsätzlichen Durchleuchtung der betriebs-

wirtschaftlichen Tatbestände in der Verkehrswirtschaft bedarf.

Damit erschließt sich der modernen Betriebswirtschaftslehre ein Forschungsgebiet, das nicht nur den Erfahrungen der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre wiederholte Bestätigung verschaffen kann, sondern in besonderer Weise dazu anregt, aus der Eigenart der Leistungserstellung bei Verkehrsbetrieben selbständige Probleme in mannigfaltiger Form zu erkennen und zu erforschen.

Der Verf. hat bereits in mehreren wissenschaftlichen Veröffentlichungen — erinnert sei an die „Probleme einer Betriebswirtschaftslehre der Transportunternehmungen“ und die „Transportbetriebswirtschaft im Grundriß“ — wesentliche Beiträge zu diesem Bereich geliefert. Es folgte nun die hier vorliegende Abhandlung im Rahmen des Sammelwerkes „Die Wirtschaftswissenschaften“.

In einer ansprechenden, dem Charakter des Gesamtwerkes entsprechenden kurzgefaßten theoretischen Analyse gibt der Verfasser einen systematischen Überblick über die betrieblichen Probleme der Verkehrswirtschaft, und zwar nicht auf die einzelnen Verkehrszweige abgestellt, sondern auf die betriebswirtschaftlichen Grundelemente aller Verkehrsmittel reduziert.

Diese generalisierende Abstraktion gereicht der Abhandlung durchaus zum Vorteil, zeigt doch der Verf. die Fülle der Ansatzmöglichkeiten theoretischer Durchforschung dieser so bedeutenden Materie auf, in der nicht selten betriebswirtschaftliche Begriffe einen viel weiteren Inhalt bekommen, als in der Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre, es sei hier lediglich an den Begriff der „Leerkosten“ erinnert. Gleichzeitig zeigt aber auch dieser Beitrag in seiner abstrahierenden Darstellung, wie sehr in der verkehrswirtschaftlichen Literatur eine theoretische Erarbeitung der betrieblichen Grundlagen der Leistungserstellung und Leistungsverwertung bisher in dieser Form fehlte. Dies besonders im Hinblick auf den beispiellosen technischen Fortschritt auf dem Verkehrsgebiet, das Aufkommen neuer Verkehrsmittel und die Lösung der organisatorischen Fragen, die dadurch entstehen. Wenn auch der Verf. Kostenvergleiche zwischen den einzelnen Verkehrszweigen als Grundlage koordinierender Maßnahmen in der Ver-

kehrswirtschaft ablehnt (S. 68), so muß doch festgestellt werden, daß ohne totale Erkenntnis sämtlicher Kosteneinflußgrößen bei den einzelnen Verkehrsmitteln, vor allem auch im Wechsel der Beschäftigung und ohne einen zwischenbetrieblichen Vergleich, jene betrieblichen Grundkenntnisse nicht gewonnen werden können, an denen zumindest die Wirksamkeit koordinierender Maßnahmen von vornherein überprüft werden kann.

Nachdem im ersten Kapitel *Grundtatbestände* (wie Aufgaben und Formen des Verkehrs usw.) und im zweiten Kapitel die *Verkehrshoheit des Staates* in ihrer Bedeutung für die Verkehrswirtschaft aufgezeigt werden, schildert der Verf. im dritten Kapitel die *Verbrauchsfunktionen* der einzelnen Verkehrsmittel; übrigens die Ausnahme gegenüber dem angewandten Verfahren ohne Bezug auf die Verkehrszweige speziell. Dabei werden besonders die „Ausstrahlungen sowohl der technischen wie der von der Betriebszeit und ihrer Nutzung abhängigen Eigenart der Aggregate in die Kostenstruktur (werden) durch den *Bezug der Verbrauchsfunktionen auf Leistungsmaße*“ (S. 46) dargestellt.

Das vierte Kapitel ist ganz den Leerlaufkosten gewidmet, einem betrieblichen Problem, dem in der Verkehrswirtschaft außerordentliche Bedeutung zukommt, man denke nur an die *Ungleichmäßigkeit der Verkehrsnachfrage im zeitlichen Anfall* und die *Unpaarigkeit der Verkehrsströme*. Dies hat besondere Rückwirkungen auf die Wahl des *transportwirtschaftlichen Verfahrens*. Die Erläuterungen zu den *Verbrauchsfunktionen* und zu den *Leerlaufkosten* sind die Voraussetzungen zur Erörterung von *Betriebsleistung und Marktleistung* im fünften Kapitel. Die Beschäftigung und die übrigen Kosteneinflußgrößen stehen hier im Mittelpunkt der Betrachtung. Wenn auch die Aussagen über den Status und die Abhängigkeit der fixen Kosten noch nicht zu einer echten Lösung dieses so bedeutenden Fragenkomplexes ausreichen, so ist hier doch der wesentliche Ansatzpunkt mit dem Aufzeichnen eines eigenen Inhalts dieses Begriffs für die Verkehrswirtschaft herausgehoben. Die teilweise mathematische Darstellung und die enge Anlehnung an die *Gutenberg'sche Terminologie* ist für die Geschlossenheit der Abhandlung sehr nützlich.

Den Besonderheiten der *Preisbildung* mit ihrer Vielzahl von preisbildenden Faktoren und Preisabhängigkeiten in der Verkehrswirtschaft widmet sich das sechste Kapitel. Die Veröffentlichung wird dann mit der Behandlung der *Finanzierung* im letzten Kapitel abgeschlossen, in dem Kapitalbedarf und Kapitalnutzung bei den Transportbetrieben dargestellt werden.

Es konnte und sollte nicht die Aufgabe dieses Beitrags sein, in Einzeldarstellungen und detaillierten Beispielen die ganze Tiefe der betriebswirtschaftlichen Probleme in der Verkehrswirtschaft aufzuzeigen. Das Ziel aber, besonders dem Studierenden einen Überblick der besonderen Problematik einer verkehrswirtschaftlichen Betriebswirtschaft aufzuzeigen, ist vortrefflich erreicht. Die Anregungen sind so vielgestaltig, daß man auf eine fruchtbare wissenschaftliche Vertiefung des Aufgezeigten hoffen darf.

Dipl.-Volkswirt Stabenau

Flechtner, Alexander, Wirtschaftlichkeit und Rentabilität im Luftverkehr. *Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, herausgegeben von Staatssekretär Prof. Brandt, Nr. 48. Als Manuskript gedruckt 1959.*

Die Arbeit vermittelt im ersten Teil die allgemeine Entwicklung des Luftverkehrs, insbesondere werden Europa und die USA als die Hauptträger des Weltluftverkehrs dargestellt. Anschließend beurteilt der Verfasser die Produktivität eines Luftfahrtunternehmens, wobei der Faktor Arbeit als wichtigstes Element zugrundegelegt wird. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die Arbeitsproduktivität amerikanischer und europäischer Unternehmen erheblich divergiert, woraus sich Zweifel für eine etwaige Vergleichbarkeit ergeben könnten. In diesem Rahmen tauchen zu viele und heterogene Faktoren auf, die die Zahlenwerte beeinflussen und die Aussagefähigkeit herabmindern.

Die Struktur der einzelnen Gesellschaften ist unterschiedlich, um zu einer generellen Beurteilung zu gelangen; an Hand von konkreten Beispielen wird diese Aussage bekräftigt. Demnach ist ein Vergleich nur bei

Gesellschaften mit gleichgelagerter Struktur möglich. Ein innerbetrieblicher Vergleich ist nicht von diesen Schwierigkeiten betroffen, hier stellt die Arbeitsproduktivität eine aufschlußreiche Größe dar.

Die Gedanken des ersten Teiles sind nur darauf abgestellt, die Größen und Faktoren herauszuarbeiten, die für die Wirtschaftlichkeit eines Luftfahrtunternehmens von Bedeutung sind. Dadurch soll ein Beitrag geschaffen werden, die Eigenwirtschaftlichkeit im Luftverkehr zu steigern.

Der zweite Teil umfaßt die finanzielle Entwicklung im Luftverkehr. Zuerst wird die Frage der Finanzierung von Luftverkehrsunternehmen angeschnitten, im Anschluß daran folgen Ergebnisse von Unternehmen, während am Ende des zweiten Abschnitts die Subventionsfrage in ihrer Problematik eingehender untersucht wird.

Die Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Fluggeräts liegen, den Äußerungen des Verfassers folgend, im schnellen technischen Fortschritt, der zu Abschreibungsschwierigkeiten und zu finanziellen Verlusten führt. Dazu kommt noch eine besonders hohe Elastizität der Nachfrage, die die Aussicht auf finanziellen Erfolg erschwert und somit die Grundlage der Unternehmensexistenz erschüttert. Von den steigenden Anschaffungskosten des Fluggeräts ganz zu schweigen, müßten relativ kurze Abschreibungszeiten gewählt und hohe Rücklagen für Neuanschaffungen gemacht werden. Die Ergebnisse im Luftverkehr zeigen das Gegenteil, so daß die Finanzierung weitgehend von Dritten abhängig ist, meistens vom Staat.

Praktisch wird die finanzielle Lage von Luftverkehrsunternehmen vom Verfasser durch eine Analyse der Bilanzen näher erläutert. Dabei soll von drei aussagefähigen Begriffen wie Kapitalintensität, Anlagendeckung und Verschuldungskoeffizient ausgegangen werden, wobei ein Vergleich zwischen den USA und Europa gezogen wird. Der US-Luftverkehr wird in seinen einzelnen Gruppen aufgezeigt, und als Ergebnis wird herausgestellt, daß sich die Kapitalintensität laufend steigert, in der Hauptsache steigen die Investitionen im Fluggerät.

Die gleiche steigende Tendenz der Kapitalintensität trifft auch für den Europaluftver-

kehr zu, doch das Steigungsmaß ist erheblich geringer. Aus diesem Faktor ist jedoch noch kein Gesamtüberblick über die finanzielle Lage möglich, sondern die Anlagendeckung ist ein weiterer Gesichtspunkt dieses Kapitels, der zu einer Klärung der Finanzierungsprobleme im Luftverkehr führen soll. Einer kurzen Darstellung der betriebswirtschaftlichen Finanzierungsregeln folgen die Finanzierungsgewohnheiten sowohl im US- als auch wiederum im Europaverkehr. Das Ziel dieser Gedanken bestand darin, festzustellen, inwieweit in der Luftverkehrswirtschaft eine Kongruenz von Eigenkapital und Anlagekapital besteht, und in welchem Umfange diesem Gesichtspunkte Rechnung getragen wird. Das Ergebnis war nun, daß die Eigenkapitalbasis sowohl der US-Gesellschaften als auch der europäischen von Jahr zu Jahr dünner wird und nach Ansicht des Verfassers die Wirtschaftlichkeit und die Rentabilität in Frage stellen.

Logisch schließt sich nach diesen Betrachtungen eine Untersuchung des Verschuldungskoeffizienten an. Ausdrücklich wird auf die Gefahr der übermäßigen Verschuldung durch Aufnahme von Fremdkapital verwiesen, obwohl eine zeitlich begrenzte Inanspruchnahme solcher Möglichkeiten im Luftverkehr nicht verneint wird. Anschauliches Zahlenmaterial gibt Aufschluß über die derzeitige Situation im Luftverkehr, wobei der Koeffizient zwischen US- und europäischen Gesellschaften erheblich differiert, da im letzteren Falle die Fremdfinanzierung überwiegt.

Im Anschluß daran folgert der Verfasser, daß der Luftverkehr in der gesamten Welt auf schwacher finanzieller Basis beruht und im aufkommenden Däsenzeitalter weitere Schwierigkeiten entstehen werden, die die Gewinnbasis noch mehr schmälern.

Im Rahmen der finanziellen Erörterungen nehmen die im Luftverkehr gezahlten Subventionen einen breiten Raum ein. Generell wird die Subventionspolitik im Interesse der Allgemeinheit gutgeheißen, vor allem im Bereich der Verkehrsluftfahrt auf Grund des intensiven internationalen Wettbewerbs.

Eingehend behandelt werden die Formen der Subventionen (direkte — indirekte) und die Gewährung in den einzelnen Ländern. Die Subventionszahlen zeigen im Laufe der Zeit

eine stark differenzierte Entwicklung, in den Zahlungen, wenn auch hier ein sinkender Trend unverkennbar ist. Somit bahnt sich USA sinken sie zahlenmäßig, in Europa dagegen steigen die jährlichen Subventionszahlungen, wenn auch hier ein sinkender Trend unverkennbar vorhanden ist. Somit bahnt sich nach Ansicht des Verfassers ein allmählicher Gesundungsprozeß auch im europäischen Bereich an.

Abschließend wird im II. Teil die Frage der Rentabilität von Luftverkehrsunternehmen aufgeworfen. Der Verfasser stellt dabei die höchstmögliche Rentabilität als alleiniges Motiv des wirtschaftlichen Handelns in Frage, verneint jedoch nicht eine Gewinnerzielung, da sonst eine Deckung der Risiken nicht gegeben ist.

Infolge der geringen Rentabilität im Luftverkehr kommt der Wirtschaftlichkeit primäre Bedeutung zu, da sie zur Rentabilität führt, allerdings unter dem Einschluß von anderen Faktoren wie Marktlage, niedrige Ein- und Verkaufspreise. Die Wirtschaftlichkeit als Instrument optimaler Steuerung des betrieblichen Geschehens bildet den Kernpunkt der Betrachtung in dieser Arbeit.

Der Hauptteil befaßt sich mit der Frage der Wirtschaftlichkeit eines Luftfahrtunternehmens beeinflussenden Faktoren, nach dem vorab aufgezeigt wurde, welche Größen überwiegend Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung nehmen. Eine Vielzahl von Faktoren, wie Fluggerät, Betriebsgröße, Saisonschwankungen und Tarife beeinflussen nach Meinung des Verfassers das Ausmaß der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität von Luftverkehrsgesellschaften. Das Fluggerät ist der einzige einnahmenschaftende Faktor der Unternehmung, weshalb es nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gewählt werden soll, wobei in der Hauptsache die Konkurrenzfähigkeit des zu wählenden Gerätes als Maßstab genommen werden sollte. Die Frage nach dem Zusammenhang Flugzeuggröße und Betriebskosten ist ein weiterer Faktor, der Berücksichtigung finden sollte.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von einzelnen Typen kann jedoch keine Expost-Betrachtung sein, sondern es werden Methoden aufgezeigt, wie man zu einer Beurteilung gelangen kann. Eingehend werden Nutzeffekt

und Ertragspotential unter den gegebenen technischen Voraussetzungen untersucht an Hand von zahlreichen Beispielen.

Der Einfluß des Streckennetzes auf die Wirtschaftlichkeit ist nicht von geringer Bedeutung und hat im Rahmen der Untersuchung breiten Raum gefunden. Dabei sind nach Ansicht des Verfassers die Struktur des gesamten Streckennetzes und die jeweilige Streckenlänge von Bedeutung, da von ersterem das Verkehrsaufkommen und von letzterem die Kostenfrage abhängig ist.

Ein wesentlicher Faktor für Wirtschaftlichkeit im Rahmen eines Unternehmens ist die Betriebsgröße, da auch hier die Kostenfrage von Wichtigkeit ist, es besteht nämlich ein funktionaler Zusammenhang zwischen beiden. Eindeutige Maßgrößen zu finden ist nach Meinung des Verfassers schwierig, da eine Reihe von Kriterien zu berücksichtigen sind, die keine einheitlichen Rangstufen zulassen. Ein abschließendes Bild glaubt der Verfasser doch gefunden zu haben, nachdem er repräsentative Gesellschaften in den USA und in Europa unter diesem Gesichtspunkt untersucht hat. Demnach nimmt die Betriebsgröße bei größeren und mittleren Gesellschaften keinen Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit, während bei kleineren Gesellschaften die Unwirtschaftlichkeit der kleinen Betriebsgröße doch mehr in Erscheinung tritt. Als allgemeingültige Regel will der Verfasser diesen Schluß jedoch nicht ansehen.

Die beiden letzten Kapitel berühren schließlich die Frage der Saisonschwankungen und das Tarifproblem.

Allgemeinut ist, daß Verkehrsleistungen nicht lagerfähig sind, dazu, daß die Kapazität auf Beförderungsspitzen abzustellen ist, und demnach zu erhöhten Kosten führt, die die Wirtschaftlichkeit in Frage stellen. Das geeignete Mittel, Saisonschwankungen zu begegnen, bietet sich in Form von entsprechenden Saisontarifen an, um die Spitzen nicht zu groß werden zu lassen und um in schwachen Zeiten noch zusätzliche Nachfrage heranzuziehen. Das eigentliche Tarifproblem muß unter zwei Aspekten betrachtet werden, so will es der Verfasser zeigen, einmal von der Angebotsseite her, dann von der Nachfrageseite. Rein wettbewerbsorientierte Tarife sind im Luftverkehr nicht gegeben auf Grund der viel-

fältigen Reglementierungen, insbesondere durch den staatlichen Einfluß im internationalen Verkehr. Aktive Preispolitik bleibt demzufolge nur freien Unternehmen, meist im Charterverkehr, hier sind Angebot und Nachfrage echtes Preisregulativ. Im Rahmen der Tariferörterungen wird auch die Funktion der IATA gestreift und Stand und Entwicklung der Tarife im Weltluftverkehr aufgezeigt. Abschließend wird der Einfluß von Tariffhöhe auf Nachfrage (Tarifelastizität) untersucht, wobei das Einkommen als wichtiges Moment herausgestellt wird.

Die letzten Ausführungen berühren das Problem des Zusammenhanges von Betriebskosten und Tarifen. Hier sind die Faktoren, wie Wertschätzung der Verkehrsleistung, Anpassung des Tarifniveaus an das Kosteniveau, Tarifbeständigkeit, Abhängigkeit der Tarife von der Streckenlänge, Kurz- und Langstreckenverkehr und eingesetztes Fluggerät, die Kriterien, die die Tarifbildung beeinflussen und nicht immer eine wirtschaftliche Lösung bei Berücksichtigung aller Umstände zulassen.

Die Arbeit zeigt in sich ein geschlossenes Bild und vermittelt vor allem die Schwierigkeiten, die der Wirtschaftlichkeit und der daraus folgenden Rentabilität im Luftverkehr entgegenstehen. Für die Praxis sind zahlreiche Hinweise gegeben, da in umfassender Weise dieses wichtige und zugleich schwierige Problem untersucht worden ist. Anschauliches Zahlen- und Tabellenmaterial sowie graphische Darstellungen runden das Bild in verständlicher Weise ab, zumal eine klare und deutliche Aufgliederung des Problems dieser Arbeit zugrunde lag.

Dipl.-Kfm. Hans Dieter Heinrich

„Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen e.V.“, Stuttgart-Flughafen: „Das Parallelbahnsystem bei modernen Flughafenanlagen und die dabei zur Anwendung kommenden Abstände“. 1959, 14 S., vier Zahlentafeln und 29 Abb. mit 25 Grundrissen von Start- und Landebahnssystemen, DM 14,-.

Die ADV legt das Ergebnis einer zweijährigen Untersuchung zu dem interessanten Problem vor: Wie groß soll bzw. wie gering darf der

Abstand von Start- und Landebahnen (SL-Bahnen) in Parallelanordnung auf neuzeitlichen Verkehrsflughäfen sein, um den Gesichtspunkten der Flugsicherheit, gesteigerter betrieblicher Leistungsfähigkeit und möglichst geringen Platzbedarfs Rechnung zu tragen?

Ein Parallelbahnsystem soll einen gleichzeitigen Start- und Landebetrieb vor allem bei unsichtiger Wetterlage gestatten. Dabei müssen sich die auf jeder der beiden Bahnen durchzuführenden Flugzeugbewegungen (Start und/oder Landung) völlig unabhängig von den entsprechenden Vorgängen auf der anderen Bahn durchführen lassen. Der Hauptzweck einer solchen Anlage, die Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit — im Bestfall auf das Doppelte einer einzigen Bahn —, muß sich ohne Beeinträchtigung der Sicherheit der Betriebsabwicklung verwirklichen lassen. Die heutigen funkttechnischen Blindlandverfahren sind nicht in der Lage, die Abweichungen vom festgelegten Gleitweg zweier Flugzeuge, die gleichzeitig bei unsichtigem Wetter auf zwei parallelen Bahnen landen sollen, in den wünschenswert engen Grenzen zu halten. Infolgedessen müssen die Bahnabstände sicherheitshalber groß sein. Sie variieren bei den neuen, vor kurzem in Betrieb genommenen bzw. demnächst zu eröffnenden Anlagen zwischen etwa 2000 und fast 3000 m Länge (so in *Washington=Chantilly* rd. 2050 m, in *Rom=Fiumicino* rd. 2600 m und *Stockholm=Arlanda* rd. 2900 m).

Dazu sei bemerkt, daß die drei letztgenannten Parallelbahnsysteme im Entwurf aus einer Zeit stammen, in der es noch zweifelhaft war, ob sich in absehbarer Zukunft die vorerwähnten Mängel bei der Führung von im Landeanflug befindlichen Flugzeugen bei unsichtigem Wetter beseitigen lassen würden. Inzwischen hat je ein englisches und ein amerikanisches Blindlandsystem diese Aufgabe ihrer Lösung nahegebracht und seine Brauchbarkeit in mehreren tausend Versuchsflügen unter z. T. ungünstigsten Sichtverhältnissen erwiesen. (Es ist beabsichtigt, eines dieser Systeme demnächst auch in Westdeutschland, zu erproben.) Bei Bewährung im Verkehrsbetrieb dürften in Zukunft die Abstände von Parallelbahnen erheblich geringer geplant werden. Im einzelnen gibt die Untersuchung der ADV

zunächst einen Überblick über Vorzüge und Nachteile der verschiedenen SL-Bahnsysteme wie Einbahn, Mehrbahnen in verschiedenen Richtungen und Parallelbahnen, um sich dann ausschließlich mit letzteren zu befassen. Dabei wird auf die verschiedenen Anordnungen eingegangen, so auf das geschlossene Parallelbahnsystem (wie z. B. in *Frankfurt/M.*), auf das offene System (wie z. B. in *London= Gatwick*) und auf das neuzeitliche Tandemsystem, das Rollwege und -zeiten spart (wie z. B. in *Wien=Schwechat*; letzteres liegt z. B. auch der Generalausbauplanung von *Hannover=Langenhagen* zugrunde). Es wird gezeigt, wie von der Art der auf beiden Parallelbahnen abzuwickelnden Flugzeugbewegungen (Start/Start, Landung/Start und Landung/Landung), die Größe des Bahnabstandes entscheidend abhängt. Die Untersuchung setzt sich kritisch mit den diesbezüglichen ausländischen Empfehlungen und Stellungnahmen zur Abstandsfrage auseinander, um dann eigene Empfehlungen zu geben.

In einer Übersicht sind die Abstände vorhandener und geplanter Parallelbahnsysteme aufgeführt. Diese Zusammenstellung fußt auf einer Analyse von insgesamt 25 solcher Systeme auf europäischen und außereuropäischen Flughäfen. Um die Möglichkeit eines einwandfreien Vergleichs zu haben, ließ die ADV sämtliche Pläne der untersuchten SL-Bahnsysteme auf den gleichen Maßstab umzeichnen. Infolgedessen ist der interessierte Fachmann in der Lage, selbst z. B. Bewegungsstudien an den verschiedenen Systemen durchzuführen.

Die Untersuchung kommt zu dem Schluß, daß es angesichts der stark im Fluß befindlichen Entwicklung zweckmäßig ist, beim Festlegen von Parallelbahnabständen zunächst noch den ungünstigsten Fall, d. h. den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen, zugrunde zu legen.

Die ADV=Untersuchung wird in der gesamten Fachwelt zweifellos besondere Beachtung finden. Darüber hinaus eignet sie sich gut, auch dem an Flughafenfragen interessierten Studierenden vielfältige Anregungen zu eigenen Überlegungen zu geben.

Dipl.-Ing. V. Porger

Der sowjetische Luftverkehr

VON DIPL.-VOLKSWIRT KLAUS LINICUS, STUTTGART

Einleitung

- I. Sowjetischer Gesamtverkehr und Luftverkehr
- II. Die Aufgaben des Luftverkehrs für die Volkswirtschaft der UdSSR
 1. Verkehrliche Aufgaben
 2. Nicht-verkehrliche Aufgaben
- III. Die Aeroflot
 1. Funktionen und Organisation der Aeroflot
 2. Das Personal der Aeroflot
 3. Das Fluggerät der Aeroflot
 4. Die sowjetischen Zivilflughäfen
 5. Das Streckennetz der Aeroflot und dessen Bedienung
 - a) Die Struktur des Streckennetzes der Aeroflot
 - aa) Die großen Transkontinentalstrecken
 - ab) Die Fernfluglinien
 - ac) Die Nebenlinien lokaler Bedeutung
 - ad) Die internationalen Flugstrecken der Aeroflot
 - b) Die Länge des Streckennetzes der Aeroflot
 - c) Untersuchung über die Art der Bedienung des Streckennetzes und die täglichen Flugkilometerleistungen der Aeroflot
 6. Die Verkehrsleistungen der Aeroflot
 - a) Personenverkehr
 - b) Frachtverkehr
 - c) Vergleich der Verkehrsleistungen der Aeroflot mit denen des US-Inlandluftverkehrs
 - ca) Personenverkehr
 - cb) Frachtverkehr
 7. Die Tarife der Aeroflot
 - a) Die Personentarife
 - b) Die Frachttarife
 8. Die finanzielle Sphäre der Aeroflot

IV. Die Pläne der Aeroflot

Zusammenfassung