

	Seite
Müller, F., Straßenverkehrsrecht (Franzheim) . . . . .	122
Neumann, E., Neuzeitlicher Straßenbau, Aufgaben und Technik (Engels) . . . . .	52
Öffentlicher Schienengüterverkehr der Deutschen Bundesbahn und gewerblicher Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet 1957 und 1958 (Bögel) . . . . .	182
Oort, C. J., Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft (Löw) . . . . .	111
Peters, H. und Salzwedel, J., Die Kostenverteilung zwischen Straßenbaulasträgern und öffentlichen Verkehrsunternehmern (Böttger) . . . . .	183
Pohl, H., Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition (Kaufmann) . . . . .	58
Rinck, G., Gefährdungshaftung (Rehm) . . . . .	60
Rößger, E., Die besonderen meteorologischen Bedingungen für den Strahlflugverkehr (Hermsen) . . . . .	57
Schaffer, E., Die Vermögensrechnung der staatlichen Eisenbahnen (Kaufmann) . . . . .	48
Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur (Seidenfus) . . . . .	110
Schiene und Straße 1960 (Heinrich) . . . . .	115
Schmidt, G., Kommunale Wirtschaft und Besiedlungspolitik (Bögel) . . . . .	46
Schramm, J., Nordafrika (Sauer) . . . . .	120
Die Sicherung des modernen Fußgänger- und Radverkehrs und Die Sicherung des Menschen im Straßenverkehr (Kaufmann) . . . . .	178
Steinmetz, H. (Hrsg.), Jahrbuch des Postwesens 1960 (Opladen) . . . . .	245
Stumpf, B., Eisenbahn-Lexikon (Kaufmann) . . . . .	243
Taschenbuch der Verkehrswirtschaft 1960 (Opladen) . . . . .	239
Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet, I.—IV. Vierteljahr 1960 (Bögel) . . . . .	247
Verkehrsmengenkarte 1956 (Hermsen) . . . . .	61
Vom Dampf zu Diesel und Strom (Opladen) . . . . .	50
Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands (Berkenkopf) . . . . .	109
v. Würzen, D., Internationales Kraftfahrzeugrecht (Rehm) . . . . .	60

## Diskriminierung der Seeschifffahrt und Liberalisierung

VON DR. KURT V. LAUN, BREMEN

Diskriminierung der Seeschifffahrt und Liberalisierung, dieser Gegensatz läßt sich während der gesamten Entwicklung der Seeschifffahrt in den letzten Jahrhunderten verfolgen.

Das 17. und das 18. Jahrhundert waren das Zeitalter des Merkantilismus, eines Systems, bei dem der Staat sich in praktisch alle Sphären des Wirtschaftslebens einmischte und sie regulierte. Produktion, Handel und Verbrauch waren Gegenstand vieler umfangreicher staatlicher Regelungen. Die heimischen Industrien wurden durch Einfuhrbeschränkungen geschützt. Hinsichtlich der Schifffahrt zielte der Merkantilismus auf den völligen Ausschluß anderer Flaggen, sei es, daß er diesen das Anlaufen der heimischen Häfen verbot, sei es, daß die Ladung auf verschiedene Weise der nationalen Flotte vorbehalten wurde, praktisch also durch Diskriminierungsmaßnahmen<sup>1)</sup>. Als bekanntestes Beispiel hierfür seien die British Navigation Acts von 1651 genannt, die vorsahen, daß Importgüter nur mit englischen Schiffen befördert werden durften; sie wurde erst 1849 endgültig abgeschafft.

Die Schifffahrt der Staaten, die von derartigen Maßnahmen betroffen wurde, wandte sich auch damals gegen solche Einschränkungen. Die deutsche Seeschifffahrt war mit am schwersten betroffen. In einer „Aufforderung an deutsche Rheder“ klagte im April 1840 das Komitee des Vereins Hamburger Reeder über die Schwierigkeiten, die sich daraus ergaben, daß nur knapp ein Viertel des deutschen Imports und Exports mit deutschen Schiffen befördert wurde. Es führte als Ursache hierfür im wesentlichen die British Navigation Acts an sowie bedeutende Schutzabgaben, die Frankreich zugunsten seines Handels und seiner Reeder erhob und die nur Güter betrafen, die auf nicht-französischen Schiffen befördert wurden, ferner diskriminierende Warenaufschläge einer Anzahl von Staaten, darunter Spanien und Portugal.

Damals versuchten die Hauptschiffahrtsländer ihre Vorrangstellung als Schiffahrtsnationen durch den Ausschluß anderer Staaten von der Beförderung ihres Exports und Imports, d. h. praktisch durch Diskriminierungsmaßnahmen, aufrechtzuerhalten und sogar auszubauen. Heute hingegen sind die meisten der traditionellen Schiffahrtsländer in Westeuropa, also vor allem England, Holland, Norwegen und die übrigen skandinavischen Länder sowie die Bundesrepublik und Japan, die zusammen über 50% der Welttonnage stellen, Verfechter der Liberalisierung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt. Gleichfalls zu den Verfechtern der Liberalisierung wird man weiterhin wohl die Staaten der sogenannten „Flags of Convenience“ rechnen können, d. h. insbesondere Liberia, Panama und Honduras, deren Flotten zusammen etwa 15% der Welthandelsflotte ausmachen. Die Reeder der in diesen Staaten beheimateten Schiffe nennen allerdings diese Flaggen „Flags of Necessity“. Aus diesen unterschiedlichen Bezeichnungen wird

<sup>1)</sup> Vgl. dazu Lund, B., *Cargo Preference Systems and International Shipping and Trade*, Oslo 1955. Norges Handels o. G. Sjøfarts Tidendis trykkeri, Oslo.

ersichtlich, daß die eine Seite geltend macht, daß nur wirtschaftlich zwingende Gründe — nämlich das überhöhte Kostenniveau in ihrem Heimatlande — sie veranlaßt hat, ihre Schiffe unter diesen Flaggen fahren zu lassen, während die Mehrheit der Reeder und Staaten die Maßnahmen der „Flags of Convenience“, wie z. B. die praktischer Steuerfreiheit, ablehnt und als unlautere Konkurrenzmaßnahme betrachtet.

Der Begriff der Liberalisierung hat erst in den Nachkriegsjahren seine heutige Prägung bekommen. Er besagt, wenn man ihn nicht nur auf die Einfuhrseite anwenden will, ganz allgemein: freie Gestaltung des Außenhandels. Auf dem Gebiet der Seeschifffahrt bedeutet die Liberalisierung — es gibt keine Legaldefinition —, daß der Verkehr zur See nicht durch staatliche Maßnahmen behindert wird, daß Seeschiffe aller Flaggen in Seehäfen gleich behandelt und nicht gegenüber der eigenen Flagge benachteiligt werden und daß die Flaggenwahl frei ist, daß sie also nicht beeinträchtigt wird durch irgendwelche staatlichen Lenkungsmaßnahmen, so daß sie nach kaufmännischen Grundsätzen entschieden werden kann, also danach, wer die beste bzw. billigste Beförderungsleistung anbietet. Andererseits bezeichnet man als Diskriminierung staatliche Maßnahmen, die diesen Grundsätzen zuwiderlaufen, und insbesondere solche, die den Zweck haben, die freie Wahl der Befrachter hinsichtlich der Nationalität der Schiffe einzuengen.

Während heute die traditionellen Schifffahrtsländer eine liberalisierte Schifffahrtspolitik verfolgen, versuchen wohl die meisten, wenn auch nicht alle Staaten, die noch keine nennenswerte eigene Seeschifffahrt haben oder deren Flotte im Verhältnis zu ihrem Im- und Export zurückgeblieben ist, durch die Diskriminierung der Seeschifffahrt anderer Länder den Aufbau ihrer eigenen nationalen Flotte zu erleichtern. Sie nehmen also eine ähnliche Haltung ein, wie sie die Hauptschifffahrtsländer zur Zeit des Merkantilismus eingenommen haben.

Insgesamt sind aus den verschiedensten Gründen Diskriminierungsmaßnahmen ergriffen worden von etwa 40 Ländern in Südamerika, Zentralamerika, Afrika und Asien sowie von einigen europäischen Staaten, nämlich von der Türkei, von Frankreich und auch von Ostblockstaaten. Diese Staaten vereinigen annähernd die Hälfte des überseeischen Handels auf sich. Der wichtigste Staat, der bei aller Förderung internationaler Zusammenarbeit diskriminierende Maßnahmen gegen die ausländische Schifffahrt ergriffen hat — die Maßnahmen werden später kurz geschildert — sind die USA. Besonders sie sind deswegen oft angegriffen worden.

☆

Die Bundesrepublik gehört zu den Staaten, die in der Nachkriegszeit am konsequentesten die Liberalisierung auf allen Gebieten und insbesondere auch auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vertrat und durchgeführt hat. Im Verhältnis zu den Mitgliedsstaaten der OEEC, der Organisation for European Economic Co-operation, der die Bundesrepublik 1949 beigetreten ist, sind die Im- und Exporte nach dem Stand vom 1. 7. 1960 zu 92,4 % liberalisiert. Im Geldwesen besteht die Möglichkeit eines freien Transfers. Im Verkehrs-wesen hat die Bundesrepublik keine Absprachen getroffen, die den internationalen Verkehr oder die Flaggen anderer Länder behindern.

Daß die Bundesrepublik in diesem Umfange liberalisiert hat, entspricht nicht nur ihrer grundsätzlichen Wirtschaftsauffassung, sondern auch juristischen Bindungen, die sie eingegangen ist. Die wichtigste Bindung ist die durch die OEEC, der bis auf Finnland und die Ostblockstaaten sämtliche europäischen Staaten angehören. Es ist besonders

hervorzuheben, daß die OEEC ihre Mitglieder mit ihren Liberalisierungsvorschriften für den Seeverkehr bindet, nicht nur für das Verhältnis der Mitglieder untereinander, sondern auch für den Seeverkehr mit Nichtmitgliedsstaaten<sup>2)</sup>. Weitere Bindungen haben sich ergeben aus der Zugehörigkeit zu anderen Organisationen, die auf der OEEC aufbauen, insbesondere aus Bestimmungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, die ausdrücklich auf den Stand der Liberalisierung, wie er durch die OEEC vorgesehen ist, Bezug nimmt<sup>3)</sup> sowie — speziell hinsichtlich der Schifffahrt — in gewissem Umfange auch aus dem Übereinkommen und aus dem Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen vom 9. 12. 1923<sup>4)</sup>. Die Grundsätze, Ziele und Methoden der OEEC sind in dem Abkommen über die Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit vom 16. April 1948<sup>5)</sup> niedergelegt. Danach umfassen die Ziele verschiedene Bereiche des wirtschaftlichen Lebens.

Die den Seeverkehr betreffenden Fragen werden von einem Seeverkehrsausschuß der OEEC behandelt. Zunächst war es — ich möchte sagen: paradoxerweise — Aufgabe dieses Ausschusses, für die Durchführung der die Schifffahrt anderer Staaten diskriminierenden Bestimmungen der USA Sorge zu tragen, wonach 50 % der Güter, die von den USA im Rahmen ihres Hilfsprogramms nach Europa geschickt wurden, mit amerikanischen Schiffen befördert werden sollten. Nachdem diese Aufgabe im wesentlichen abgewickelt war, haben sich neue Aufgaben ergeben. Der Seeverkehrsausschuß tritt insbesondere für die Erhaltung des freien Wettbewerbs im Seeverkehr, für die Abwendung der Flaggendiskriminierung und das Problem der oben erwähnten sogenannten „Flags of Convenience“ ein. Er empfahl z. B., den Vorteilen, insbesondere der Steuerfreiheit, welche die in den Registern der Staaten der „Flags of Convenience“ aufgeführten Schiffe genießen, durch nationale Maßnahmen zu begegnen<sup>6)</sup>.

Die von dem Rat der OEEC gefaßten Liberalisierungsbeschlüsse, zu deren Beachtung sich die Mitgliedsstaaten der OEEC verpflichtet haben, sind in einem „Code of Liberalisation“ vom 18. 8. 1950<sup>7)</sup> niedergelegt. Darin wird auch die Schifffahrt behandelt. Es wird festgelegt, daß freie Transfermöglichkeiten gewährt werden müssen für Seefrachten einschließlich Entgelte für Chartern sowie der in den Seehäfen für Schiff und Ladung anfallenden Kosten.

In einer offiziellen Note des Code of Liberalisation wird die amtliche Interpretation seiner Schifffahrtsbestimmungen niedergelegt. Es heißt dort, daß die Bestimmungen über die Transfermöglichkeiten „Ansässigen eines Mitgliedslandes die unbeschränkte Möglichkeit geben“ sollen, „von sämtlichen Dienstleistungen, die auf dem Gebiet des internationalen Seeverkehrs von Ansässigen anderer Mitgliedsländer angeboten werden, Gebrauch zu machen und Zahlung dafür zu leisten. Da die Schifffahrtspolitik der Regierung der Mitgliedsländer bezüglich des internationalen Seeverkehrs auf dem Grundsatz eines freien Schiffsverkehrs und auf einem freien, lauterem Wettbewerb beruht, darf die Freiheit, Geschäfte in Verbindung mit dem internationalen Seeverkehr abzuschließen

<sup>2)</sup> Vgl. auch Röhreke, „Hansa“ 1960, S. 1640.

<sup>3)</sup> Vgl. insbesondere Art. 31 sowie 3 a—e, 80 Abs. 1 und 81 des EWG-Vertrages, BGBl. 1957 II, S. 753 f.

<sup>4)</sup> Bek. v. 16. 6. 1928, RGBl. II, S. 497.

<sup>5)</sup> Veröffentlicht im „Öffentlicher Anzeiger für das vereinigte Wirtschaftsgebiet“, 1949, Nr. 27, S. 2 f.

<sup>6)</sup> „Der Europäische Wirtschaftsrat“ OEEC, Handbuch 1959, Bad Godesberg, S. 72.

<sup>7)</sup> Letzte Fassung vom 1. 8. 1959; Deutsche Fassung veröffentlicht in der Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 78 v. 24. 4. 1959.

und den entsprechenden Transfer vorzunehmen, nicht behindert werden.“ Hier ist folgende Aufzählung verbotener Maßnahmen eingefügt: Devisenkontrollmaßnahmen; gesetzliche Bestimmungen zugunsten der unter der eigenen nationalen Flagge fahrenden Schiffe; mit staatlichen oder halbstaatlichen Organisationen getroffene Absprachen, die den unter der nationalen Flagge dieses Landes fahrenden Schiffen Vorteile einräumen würden; Vorzugsklauseln bezüglich der Schifffahrt in Handelsverträgen; Anwendung eines Einfuhr- und Ausfuhr-Lizenzverfahrens, das dem Auftraggeber die Wahl des Transfers erschwert; diskriminierende Hafenbestimmungen oder Steuermaßnahmen.

Diese Haltung hat die OEEC mehrfach bestätigt, z. B. mit einer Empfehlung des Rates vom 27. Juli 1959. Darin wird zunächst auf die Tatsache verwiesen, daß die Schifffahrtspolitik der Regierungen der Mitgliedsstaaten auf dem Prinzip einer freien Schifffahrt aufbaut, die im internationalen Verkehr in freiem und fairem Wettbewerb arbeitet (on the principle of free circulation of shipping in international trade in free and fair competition). Danach folgt die eigentliche Empfehlung an die Mitgliedsstaaten, bei Gewährung finanzieller Hilfe an Nicht-Mitgliedsstaaten

1. keine restriktiven oder diskriminierenden Schifffahrtsklauseln aufzuerlegen bezüglich der Verschiffung von Gütern, die durch solche Hilfe finanziert werden sollen,
2. jegliche restriktiven oder diskriminierenden Schifffahrtsklauseln abzulehnen, die etwa diese Länder verlangen sollten<sup>8)</sup>.

☆

Wir haben also die Lage, daß die deutsche Seeschifffahrt Vorschriften der Liberalisierung unterliegt und auch in der Praxis liberalisiert ist. Im deutschen Im- und Export werden allen Flaggen die gleichen Möglichkeiten geboten; fremde Flaggen werden nicht behindert. Insbesondere hat Deutschland davon Abstand genommen, in Handelsverträgen Absprachen zu treffen, wonach je 50% des Güterausstausches mit Schiffen der Flaggen jedes der beiden Kontrahenten befördert werden sollen. Es sind dies die sogenannten 50%-Klauseln.

Andererseits schützen ausländische Staaten ihre Seeschifffahrt auf die verschiedenartigste Weise, sei es durch Diskriminierungsmaßnahmen, sei es durch Vergünstigungen oder auch durch Subventionen.

Wenn im folgenden Beispiele dafür genannt werden, wie im einzelnen die Diskriminierung in der Schifffahrt erfolgt, dann soll damit nicht zu der Frage Stellung genommen werden, ob unbedingt den betreffenden Staaten hieraus ein Vorwurf gemacht werden kann. Es ist denkbar, daß die Diskriminierungen eine Auswirkung dessen sind, daß ein Staat seine gesamte Wirtschaft zentral lenkt, wie es z. B. bei Ostblock-Staaten der Fall ist. Es ist denkbar, daß ein Staat infolge seines Devisenmangels oder zur Abwehr von Diskriminierungsmaßnahmen dritter Staaten seinerseits sich zu solchen Maßnahmen

<sup>8)</sup> Protokoll über die 447. Sitzung vom 27. 7. 1959; Originalwortlaut:  
The Council

Considering that the shipping policy of the Governments of the Member countries is based on the principle of free circulation of shipping in international trade in free and fair competition;  
Recommends to the Governments of the Member Countries that in rendering financial assistance to non-member countries:

1. they should refrain from imposing restrictive or discriminatory shipping clauses in connection with the shipment of commodities to be financed by such assistance;
2. they should resist any restrictive or discriminatory shipping clauses for which these countries might ask.

genötigt sieht. So haben die USA die Diskriminierung anderer Staaten zur Begründung für ihre eigenen Diskriminierungsmaßnahmen — das Cargo Preference System, das später erläutert wird — herangezogen.

Manche Staaten haben ihre Flotte mit der Begründung aufgebaut und zum Teil später Diskriminierungsmaßnahmen damit erklärt, daß sie in Krisenzeiten für ihre eigene Versorgung nicht auf fremde Flotten angewiesen sein möchten. Auch diese Begründung haben z. B. die USA für ihr Cargo Preference System angegeben<sup>9)</sup>.

Diskriminierungen erfolgen durch einseitige Maßnahmen eines Staates oder durch Handelsverträge. Am bekanntesten sind die oben schon erwähnten 50%-Klauseln. Nach ihnen sind, wie ich wiederholen darf, je 50% des Im- und Exportes, nach ähnlichen Klauseln möglichst große Teile des Güterausstausches zwischen den beiden Vertragspartnern mit den Schiffen der Vertragsstaaten zu befördern. Derartige Klauseln sind in Handelsverträgen enthalten, an denen 34 Staaten ein- oder mehrfach beteiligt sind, darunter insbesondere die meisten südamerikanischen und Ostblock-Staaten<sup>10)</sup>.

Die einseitigen gesetzlichen Maßnahmen haben verschiedenen Inhalt: Zum Teil ähneln sie der 50%-Klausel, zum Teil sind sie milder, zum Teil gehen sie sogar weiter als diese, zum Teil haben sie ganz anderen Inhalt. Mehrfach kommen Bestimmungen vor, wonach sämtliche Aus- und Einfuhren staatlicher oder halbstaatlicher Stellen oder jedenfalls sämtliche Einfuhren solcher Stellen mit Schiffen der nationalen Flagge befördert werden müssen. Am weitesten geht in dieser Hinsicht die Türkei, nach deren Vorschriften sogar sämtliche Ein- und Ausfuhren, also nicht nur die bestimmter Stellen, mit türkischen Schiffen befördert werden sollen. Insgesamt haben außer der Türkei sechs Staaten derartige einseitige Vorschriften betreffend die Beförderung von Gütern mit Schiffen der nationalen Flagge<sup>11)</sup>. Andere Wege der Ladungslenkung haben Brasilien, Chile und Indien benutzt — bei der Erteilung von Import-Lizenzen werden entsprechende Auflagen gemacht. In elf Staaten wird praktisch auf dem Verwaltungswege die Ladung gelenkt, ohne daß hierfür eine gesetzliche Grundlage bekannt geworden ist<sup>12)</sup>.

Schließlich sei von den die Ladungsverteilung betreffenden Diskriminierungsmaßnahmen das schon mehrfach genannte „Cargo Preference System“ der USA als das wichtigste

<sup>9)</sup> Vgl. Lund, a.a.O., S. 16 und 19;

vgl. auch das Federal Maritime Board und die Maritime Administration nach: The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), monthly circular No. 191, October 1960, S. 8552.

<sup>10)</sup> Laut BIMCO a.a.O., S. 8560: Argentinien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Ceylon, Chile, National-China, Deutsche Demokratische Republik, Finnland, Indien, Indonesien, Iran, Israel, Japan, Jugoslawien, Kolumbien, Kuba, Libanon, Lybien, Pakistan, Panama, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, UdSSR, Ungarn, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Arabische Republik, Vietnam.

Die Internationale Handelskammer hat in ihrer Broschüre Nr. 185 vom Februar 1955 folgende Verträge angeführt:

vom 23. 3. 1953 zwischen Argentinien und Brasilien	vom 17. 11. 1953 zwischen Tschechoslowakei u. Indien
vom 18. 12. 1953 zwischen Brasilien und Uruguay	vom 8. 11. 1953 zwischen Indien und Jugoslawien
vom 12. 12. 1953 zwischen Kolumbien und Uruguay	vom 4. 6. 1953 zwischen Indien und Türkei
vom 12. 12. 1953 zwischen Indien und UdSSR	vom 23. 3. 1954 zwischen Indien und Rumänien

Briefwechsel vom März 1954 zwischen Ägypten und der UdSSR; s. auch Broschüre 173 der Internationalen Handelskammer.

<sup>11)</sup> Brasilien, Chile, Ekuador, Peru, Philippinen, Vereinigte Arabische Republik; nach BIMCO a.a.O., S. 8560; für Chile s. auch Internationale Handelskammer, Broschüre Nr. 185, S. 11.

<sup>12)</sup> Argentinien, Bulgarien, Burma, Rot-China, Indien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Türkei, UdSSR, Vereinigte Arabische Republik. Nach BIMCO a.a.O., S. 8561.



dieser Art kurz geschildert. Es wurde vorübergehend eingeführt im Rahmen der US-amerikanischen Hilfsaktion insbesondere für Westeuropa, als die USA die sogenannten ERP-Güter sandten. In dem Economic Co-operation Act 1948 wurde bestimmt, daß 50% der ERP-Güter mit US-amerikanischen Schiffen befördert werden müßten.

Die Hoffnung der europäischen Schiffahrtsnationen, daß mit dem Auslaufen des Hilfsprogramms und mit Wiederkehr allgemeiner normaler Verhältnisse dies Cargo Preference System fallen würde, haben getäuscht. Es wurde vielmehr als Dauereinrichtung durch den Cargo Preference Act (Public Law 664) am 26. August 1954 eingeführt. Nach diesem Gesetz sind mit Schiffen der US-amerikanischen Flagge zu befördern:

50% der Exporte, die von den USA direkt oder indirekt finanziert oder garantiert werden, sei es durch Kredite, sei es durch Garantien hinsichtlich des Umrechnungskurses fremder Währungen; sowie

50% der landwirtschaftlichen Überschüsse aus der amerikanischen Bevorratung nach Public Law 480.

Hinzu kommt nach der Public Resolution No. 17 die Auflage, sämtliche Güter, die befördert werden mit Hilfe von US-Krediten, die über die Export-Import-Bank in Washington geleitet werden, mit amerikanischen Schiffen zu verschiffen. In der Praxis begnügt man sich auch hier mit einer Quote von 50% für die amerikanischen Schiffe<sup>13)</sup>. Da bei den statistischen Berechnungen dieser Quote Schiffe, die im Eigentum der US-Regierung stehen, so behandelt werden wie nichtamerikanische Schiffe, verbleiben von den Transportvolumen der US-amerikanischen Hilfsprogramme der freien Schifffahrt sogar weniger als 50%; für den Zeitraum von April 1948 bis Mai 1959 waren es sogar nur 44,2%<sup>14)</sup>. Die Haltung der USA wird allerdings bis zu einem gewissen Grade erklärlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß der amerikanische Ex- und Import mit Ausnahme des Warenverkehrs aus den amerikanischen Hilfsprogrammen nur noch zu weniger als ein Fünftel mit amerikanischen Schiffen befördert wird.

In diesem Zusammenhang ist noch Frankreich zu erwähnen, das ein Gesetz erlassen hat, wonach die Befrachtungen mit Schiffen, die nicht die Flagge der französischen Gemeinschaft führen, der Genehmigung durch den französischen Verkehrsminister bedürfen. Die Genehmigung kann, wie die Praxis gezeigt hat, ohne Begründung verweigert werden<sup>15)</sup>.

Diskriminierungsmaßnahmen anderer Art bestehen darin, erhöhte Zollaufschläge zu erheben, wenn die Ladung nicht mit einem Schiff eigener Flagge verschifft wird (Guatemala erhebt sogar einen Aufschlag von 100%); eine Transportsteuer nur auf die Güter zu erheben, die mit ausländischen Schiffen expediert werden; für ausländische Schiffe höhere Abgaben oder Gebühren zu verlangen<sup>16)</sup> oder wie Australien Schiffe der eigenen Flagge in der Abfertigung zu bevorzugen<sup>17)</sup>.

Spanien hat 1957 durch ein seit über einem Jahr wieder aufgehobenes Zirkular des

<sup>13)</sup> Nach BIMCO, a.a.O., S. 8560.

<sup>14)</sup> HANSA 1960, S. 1365.

<sup>15)</sup> Gesetz Nr. 59-498 v. 4. 4. 1959.

<sup>16)</sup> Argentinien, Brasilien, Guatemala, Peru, (BIMCO, a.a.O., S. 8561) und Kuba, Government Decree No. 613 (Internationale Handelskammer, a.a.O.).

<sup>17)</sup> BIMCO, a.a.O., S. 8561 (Burma, Peru, Spanien, Venezuela).

spanischen Deviseninstitutes, IEME, vorgesehen, daß der Transfer von Frachten für Güter, die mit ausländischen Schiffen transportiert worden sind, nur dann bewilligt wird, wenn im Zeitpunkt der Verschiffung keine spanische Tonnage für den Transport verfügbar war<sup>18)</sup>. Diese Feststellungen waren von einer spanischen Reeder-Organisation zu treffen. Sie können sich vorstellen, daß es für die deutschen Reeder während der Geltungsdauer dieses Zirkulars außerordentlich schwierig war, ausreichende Ladungsmengen, geschweige denn gut zahlende Ladung nach Spanien zu bekommen.

Auch verschiedene andere Staaten haben ähnliche Maßnahmen der Devisenbewirtschaftung zum Zwecke der Ladungsbuchung ergriffen<sup>19)</sup>. Es mag sein, daß die Diskriminierungen in dem einen oder dem anderen der genannten Länder abgeklungen sind. Immerhin ist hervorzuheben, daß sich nach den letzten Untersuchungen, deren Ergebnis im Oktober 1960 veröffentlicht worden ist, wie schon erwähnt, über 40 Staaten namentlich aufzählen lassen, die die ausländische Schifffahrt diskriminieren, allerdings einschließlich acht Staaten des Ostblocks, die aufgrund ihrer Wirtschaftsauffassung den Transport zur See genauso zentral planen wie andere Wirtschaftsvorgänge. Es kann angenommen werden, daß heute etwa die Hälfte aller Staaten in irgendeiner Form die Schifffahrt anderer Staaten benachteiligt. Und es ist bedauerlich, daß festgestellt werden muß, daß sich Diskriminierungsmaßnahmen offenbar immer mehr verbreiten. Von einer liberalisierten internationalen Seeschifffahrt, von der Freiheit der Seeschifffahrt sind wir weit entfernt.

An dieser Stelle muß hervorgehoben werden, daß es neben diesen Maßnahmen, die allgemein als Diskriminierung angesehen werden, viele Möglichkeiten gibt, die Schifffahrt im Wettbewerb mit anderen Staaten zu unterstützen. So kann man z. B. in England steuerlich mehr als den Anschaffungswert von Neubauten abschreiben, in Schweden können die Abschreibungen auf Schiffe so schnell vorgenommen werden, wie es dem Reeder zweckdienlich erscheint. Viele Länder, wie z. B. Spanien, bieten die Möglichkeit langfristiger, zinsgünstiger Kredite für den Bau von Schiffen durch Spanier oder spanische Unternehmen. Manche Staaten, wie z. B. Frankreich<sup>20)</sup> geben unter gewissen Voraussetzungen erhebliche Subventionen beim Bau von Seeschiffen; die USA sogar beim Bau und beim Betrieb von Seeschiffen. Allerdings gibt es auf diesem Sektor kaum einen Staat, der nicht zu irgendeinem Zeitpunkt in irgendeiner Form seine Flotte gefördert hat. Für Deutschland darf ich auf die 7d-Darlehen und die 7d-Sonderabschreibungen verweisen.

Derartige Formen der Unterstützung liegen aber auch anders als die typischen Fälle der Diskriminierung. Sie schließen nämlich den freien Wettbewerb um Ladung nicht aus, sind vielmehr in vielen Fällen in dem hohen Kostenniveau des betreffenden Landes oder der besonderen Kapitalarmut der betreffenden nationalen Flotte begründet. Daher werden auch solche Maßnahmen von Stellen oder Personen, die sich gegen die Diskriminierung wenden, nicht bekämpft. Zum Teil wird sogar bei Ablehnung von Diskriminierungsmaßnahmen ausdrücklich vorgeschlagen, solche Formen der Förderung an die Stelle der Diskriminierung zu setzen<sup>21)</sup>.

<sup>18)</sup> Zirkular 151 vom 25. 3. 1957, aufgehoben durch Zirkular 176 vom 4. 8. 1958.

<sup>19)</sup> Brasilien, Kolumbien, Polen, Tschechoslowakei, Türkei; nach BIMCO, a.a.O., S. 8561.

<sup>20)</sup> Dekret 60/690 Journal Officiel 166 v. 18./19. 7. 1960.

<sup>21)</sup> Vgl. von Lund, a.a.O., S. 16 f.

Andererseits ist der Übergang von Diskriminierungsmaßnahmen zu Fördermaßnahmen, die technisch als Diskriminierung angesehen werden, fließend. Die zuletzt erwähnten Fördermaßnahmen verändern die Kostenlage der betreffenden Schifffahrt, wenn auch nicht in gleichem Umfange, so doch der Art nach, ähnlich wie es die als Beispiele der Diskriminierung genannten Fälle der unterschiedlichen Zölle, Transportsteuern oder Konsulatsgebühren tun.

Der Umfang der wirtschaftlichen Rückschläge, die einzelnen Staaten aus Diskriminierung erwachsen sind, läßt sich im einzelnen, d. h. mit genauen ziffernmäßigen Angaben, oft kaum nachweisen. Insbesondere lassen sich auch keine wirklich genauen Angaben darüber machen, um welchen Prozentsatz sich der Anteil einer bestimmten Flagge am Verkehr mit einem bestimmten Staate vermindert hat. Es ist immer schwierig darzutun, welchen Lauf eine Entwicklung genommen hätte, wenn andere Verhältnisse vorgelegen hätten.

Immerhin kann gesagt werden, daß z. B. der Umstand, daß etwa 90% der türkischen Im- und Exporte mit der türkischen Staatsreederei befördert werden, weit überwiegend auf die Diskriminierungsmaßnahmen der Türkei zurückzuführen sind, und daß die heutige 50%ige Beteiligung der spanischen Flotte am spanischen Im- und Export erst ermöglicht wurde durch die oben genannte, inzwischen wieder aufgehobene spanische Vorschrift darüber, unter welchen Voraussetzungen ein Frachtentransfer zulässig war. Ähnlich läßt sich sagen, daß der Rückgang der deutschen und anderer westlichen Flaggen im Verkehr mit verschiedenen südamerikanischen Staaten durch die Anwendung der 50%-Klausel durch diese Staaten bedingt ist.

Wenn auch die Folgen der Diskriminierung im einzelnen ziffernmäßig kaum genau nachweisbar ist, steht doch fest, daß dadurch den Ländern, die eine liberale Schifffahrtspolitik betreiben, außerordentliche Nachteile erwachsen sind, und daß darüber hinaus ein großer wirtschaftlicher Leerlauf entsteht. Wenn zwei Staaten, die im Handelsverkehr miteinander stehen, ihre Schifffahrt dadurch zu stützen versuchen, daß sie vorschreiben, daß die gesamten Importe nur mit Schiffen ihrer Flagge befördert werden, fahren die Schiffe des Staates A leer zum Staate B und voll zurück zum Staate A, während umgekehrt die Schiffe des Staates B leer zum Staate A und voll zurück zum Staate B fahren. In diesem extremen Beispiel würde man bei vernünftiger Verteilung der Ladung mit der halben Tonnage auskommen — wenn unterstellt wird, daß die auszutauschenden Gütermengen das gleiche Volumen haben.

Aufgrund derartiger Überlegungen haben sich verschiedene internationale Gremien immer wieder gegen die Diskriminierung ausgesprochen. Ich darf nur auf die oben gemachten Ausführungen betreffend die OEEC verweisen sowie auf die Resolution des Rates der Internationalen Handelskammer vom Februar 1955, wo es u. a. heißt:

„Die Internationale Handelskammer bestätigt ihre Auffassung, daß alle Formen der Flaggen-Diskriminierung den freien Fluß des internationalen Handels behindern und lenkt die Aufmerksamkeit besonders auf die Folgen der Diskriminierung durch die Ladungslenkung (cargo preference type), die eine Verneinung des von ihr vertretenen „Prinzips der Liberalisierung darstellt . . . und die ferner den Grundsatz der Freiheit der Meere verletzt, von dem die internationale Schifffahrt abhängt, wenn sie weiterhin die Kaufleute

der ganzen Welt mit ökonomischen und wirkungsvollen Transportdiensten versorgen soll“<sup>22)</sup>.

Weiter sei als Beispiel auf die International Maritime Consultative Organisation, die IMCO, eine der UNO angeschlossene Organisation, verwiesen, deren Zweck es u. a. ist, die Beseitigung von staatlichen Diskriminierungsmaßnahmen und unnötigen Beschränkungen, die die internationale Schifffahrt beeinträchtigen, zu ermutigen<sup>23)</sup>. Alle wichtigen Schifffahrtsländer einschließlich der USA und der Sowjetunion sind Mitglied der IMCO.

Schließlich haben sich die internationalen Schifffahrts-Organisationen ständig gegen die Diskriminierung ausgesprochen — so die „International Chamber of Shipping“, die in ihrer Mitgliederversammlung im Jahre 1959, allerdings gegen die Stimme der USA und bei Stimmenthaltung Indiens, von einer Regierung auferlegte Bedingungen hinsichtlich der Art der Verschiffung und der Flagge der Schiffe, die die Inanspruchnahme der Schifffahrt im freien und fairen Wettbewerb beschränken, verurteilt hat<sup>24)</sup>.

☆

Diese Haltung der internationalen Gremien ist sicherlich sehr zu begrüßen; allerdings ändert dies nichts daran, daß es strittig ist, ob die Diskriminierung gegen geltendes Völkerrecht verstößt. Es kann zwar angenommen werden, daß es gegen das Völkerrecht verstößt, wenn Schiffe, je nachdem welcher Nationalität sie angehören, in Häfen unterschiedlich behandelt werden. Hier ist das oben genannte internationale Übereinkommen und das Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen von 1923 von Bedeutung. Dem Abkommen gehören 23 Staaten an, darunter England, Frankreich, Italien, Japan und die Bundesrepublik; von den Ostblockstaaten nur die Tschechoslowakei und Ungarn. Die USA sind ihm nicht beigetreten.

Das Statut sieht vor, daß jeder Staat den Seeschiffen der anderen Vertragsstaaten die gleiche Behandlung zu gewährleisten hat wie seinen eigenen Seeschiffen. Dies gilt hinsichtlich des freien Zugangs zum Hafen und seiner Benutzung; des vollen Genusses der für die Schifffahrt und die Handelsverrichtungen bestehenden Einrichtungen und der Zuteilung und Benutzung von Kaiplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen. Dieser Grundsatz der Gleichbehandlung gilt ferner hinsichtlich der Festsetzung und Erhebung von Zöllen, Orts- und Verbrauchsabgaben, schließlich auch bei Festsetzung von Nebenkosten, die bei der Ein- und Ausfuhr von Waren über Seehäfen entstehen, und bei

<sup>22)</sup> Eigene Übersetzung; im englischen Originalwortlaut:

„The ICC restates its view that all forms of flag discrimination act as a brake on the free flow of international trade, and draws especial attention to the cargo preference type of discrimination, which constitutes a negation of the principle of liberalization for which the ICC stands, and cuts right across the principle of the freedom of the seas on which international shipping is vitally dependent, if it is to continue to provide efficient and economic transport services for the merchants of the world.“  
S. Internationale Handelskammer, a.a.O., S. 5.

<sup>23)</sup> Im englischen Wortlaut: „To encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by governments affecting shipping engaged in international trade.“  
Vgl. Satzungen abgedruckt im Archiv des Völkerrechts VIII (1959) S. 214.  
Die Bundesrepublik ist der IMCO während der zweiten Sitzung des IMCO-Rates in London am 5. – 8. 7. 1959 beigetreten.

<sup>24)</sup> Im englischen Wortlaut: „The international Chamber of Shipping is more than ever convinced that conditions imposed by governments on the method and flag of shipment, which restrict the employment of shipping services in free and fair competition, create needless and harmful obstacles to the development of international trade.“  
Mitteilungsblatt Verband Deutscher Reeder, IX. Jahrg., Nr. 6, Juni 1960.



der Festsetzung von Eisenbahntarifen. Durch die letztgenannte Vorschrift soll eine Gleichstellung der Seehäfen mit anderen Grenzübergängen gewährleistet werden. Das Übereinkommen ist somit bestrebt, den Schiffen der Vertragsstaaten, soweit wie möglich, eine unbehinderte Benutzung der Seehäfen zu ermöglichen und zu verhindern, daß durch irgendwelche finanziellen oder organisatorischen Maßnahmen ausländische Schiffe benachteiligt werden.

Zwar gilt das Abkommen nur unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit. Schon *Rudolf Laun*<sup>25)</sup> hat aber 1928 zum Ausdruck gebracht, daß es nur einen allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatz zum Ausdruck bringt, der auf dem Grundsatz der Freiheit des Verkehrs basiert, einem Rechtsgrundsatz, der ebenfalls allgemeines Völkerrecht darstellt, und daß daher auch das Abkommen als allgemein verbindliches Völkerrecht anzusehen ist, also als Völkerrecht, das nicht nur zwischen den Vertragsparteien gilt. Es darf daran erinnert werden, daß der Grundsatz der Freiheit des Verkehrs schon in Art. 23 der Völkerbundsatzung, auf die dieses Übereinkommen zurückgeht, seine Anerkennung gefunden hat. In Art. 23 haben sich die Bundesmitglieder verpflichtet, die nötigen Anordnungen zu treffen, „um die Freiheit des Verkehrs und die Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten . . .“

Ich glaube, daß dieser Auffassung zugestimmt werden kann. Die Freiheit des Verkehrs und die Freiheit der Meere wären leere Begriffe, wenn man sie dadurch aushöhlen könnte, daß man ihre wirtschaftlich vernünftige Ausnutzung durch organisatorische oder fiskalische Maßnahmen ausschließt. Der Umstand, daß in der Praxis kaum Verstöße gegen die in diesem Übereinkommen festgesetzten Grundsätze festgestellt werden können, bestätigt diese Auffassung um so mehr, als — ganz generell gesehen — allgemein anerkannte Rechtssätze des Völkerrechts doch recht häufig nicht eingehalten werden.

Daß derjenige, der die in diesem Statut, betreffend die internationale Rechtsordnung der Seehäfen, niedergelegten Regeln als allgemeines Völkerrecht ansieht, die Grundsätze der Freiheit des Verkehrs und der Freiheit der Meere weit auslegt, entspricht dem wirtschaftlichen Zweck und der Entstehungsgeschichte dieser Grundsätze. So kommt z. B. *Krüger*<sup>26)</sup> bei der Analysierung des Grundsatzes der Freiheit der Meere und des Grundsatzes der Freiheit der Schifffahrt zu dem Ergebnis, daß nicht nur die hier behandelte Diskriminierung, sondern sogar schon die Verschiedenheit des Zivilrechtes den Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt gefährdet. Man wird allerdings anerkennen müssen, daß es gewisse Ausnahmen von den im Statut, betreffend die internationale Rechtsordnung der Seehäfen, niedergelegten Regeln gibt, die wir — wie dargelegt — im übrigen als allgemeines Völkerrecht ansehen.

Verschiedene Ausnahmen ergeben sich aus dem Statut selbst. Sie betreffen die Küstenschifffahrt sowie die Fischereifahrzeuge und ihren Fang; Freihandelszonen, die nur für einen bestimmten Staat eingerichtet sind; Maßnahmen, die im Interesse der Neutralität des Hafens nötig oder die durch besonders schwerwiegende Ereignisse bedingt

<sup>25)</sup> *Laun, Rudolf*, „Le Regime international des Ports“, Paris 1928, insbes. S. 35; s. auch S. 39; vgl. auch *Hofmann, Ernst Günter*, „Der Grundsatz der Freiheit der Seeschifffahrt im Völkerrecht“, vervielfältigte Veröffentlichung des Instituts für internationales Recht an der Universität Kiel, 1956, S. 157 ff.

<sup>26)</sup> *Krüger*, „Die Freiheit der Schifffahrt im Lichte der Vereinheitlichung des Seerechtes“, Privatdruck der Deutschen Schifffahrtsbank A. G., Bremen, 1959, S. 6.

oder die im Interesse der Sicherheit und der Gesundheitspflege erforderlich sind. Dabei wird allerdings zu beachten sein, daß die unterschiedliche Behandlung der Schiffe eben nur insoweit — als Ausnahme — zulässig ist, als die für die zu treffende Maßnahme zuständige Behörde keinen Ermessensmißbrauch begeht<sup>27)</sup>.

Ferner wird es als zulässig angesehen werden müssen, wenn bei der Zuteilung von Lade- oder Löschplätzen Linienschiffen ein Vorrang vor Trampschiffen eingeräumt wird, solange das Trampschiff noch nicht mit den Ladungsoperationen begonnen hat. Dies gilt selbst dann, wenn hiervon erfahrungsgemäß die Schiffe einer bestimmten Flagge besonders betroffen werden. Denn eine solche Handhabung — die überdies in vielen Häfen ständig geübt wird — beruht auf sachlichen, betriebswirtschaftlichen und nicht auf politischen Überlegungen. Andererseits würde eine solche Handhabung dann als unzulässig anzusehen sein, wenn sie nur als Vorwand benutzt würde, um eine bestimmte Flagge zu bekämpfen. — Die gleichen Überlegungen gelten, wenn Schiffen oder Reedereien, die gewisse Einrichtungen in größerem Umfange oder häufiger benutzen, entsprechend der Zahl der Anläufe oder der Menge der bewegten Ladung günstigere Gebühren berechnet werden. Auch eine solche Handhabung würde nur einem allgemeinen wirtschaftlichen Prinzip entsprechen.

Nach den oben gemachten Ausführungen müßte es konsequenterweise völkerrechtswidrig sein, wenn ein Staat in einem Seehafen höhere Gebühren und Abgaben erhebt, falls er mit dem Staat, dem das betreffende Schiff angehört, keinen Handelsvertrag hat. Eine solche unterschiedliche Behandlung wäre nicht bedingt durch sachliche, sondern nur durch politische Überlegungen — Überlegungen, die nach der Grundidee dieses Übereinkommens eben ausgeschlossen sein sollen. Dennoch scheint es so zu sein, daß die Auffassung von einer Reihe von Staaten in diesem Punkt abweicht, so daß es fraglich ist, ob man in solchen Fällen von einem völkerrechtswidrigen Verhalten sprechen kann.

Andere Formen der Diskriminierung sind von dem Statut über die internationale Rechtsstellung der Seehäfen nicht betroffen, also weder Transportvorbehalte zugunsten der eigenen Flagge noch direkte oder indirekte Subventionen<sup>28)</sup>. Transportvorbehalte sind außerordentlich verbreitet. Wir haben oben gesehen, daß etwa 35—40 Staaten der Völkerrechtsgemeinschaft derartige Maßnahmen anwenden. Der Umstand, daß eine derart große Zahl von Staaten sie anwendet und damit billigt, zeigt, daß sie nicht als völkerrechtswidrig angesehen werden können<sup>29)</sup>. Auch würden internationale Organisationen, wie die „Intergovernmental Maritime Consultative Organisation“, diese Art der Diskriminierung ganz anders bekämpfen, wenn sie glaubten, sie als völkerrechtswidrig ansehen zu können.

Eine gegenteilige Meinung wird nur ganz vereinzelt vertreten<sup>30)</sup>. Es kann ihr mit *Abraham*<sup>31)</sup>, der sich mit dieser vereinzelt Meinung auseinandergesetzt hat, zugegeben werden, daß es wünschenswert und wirtschaftlich vernünftig wäre, wenn Diskriminie-

<sup>27)</sup> Vgl. *Laun*, a.a.O., S. 40 f.; für den Unterschied zwischen dolosem Mißbrauch (abus de pouvoir) und einer gutgläubigen Fehlentscheidung vgl. derselbe, in: „Das freie Ermessen und seine Grenzen“, 1910.

<sup>28)</sup> So auch *Abraham*, „Das Deutsche Seerecht“, Band I 1959, S. 89, Anm. 27.

<sup>29)</sup> So auch *Abraham*, in: *Archiv für Völkerrecht*, 7. Bd. (1958/59), S. 197.

<sup>30)</sup> *Hoffmann*, a.a.O., S. 157 ff., insbes. S. 159.

<sup>31)</sup> *Abraham*, in: *Archiv des Völkerrechts*, a.a.O.

rungsmaßnahmen in der Form der Transportvorbehalte als allgemein völkerrechtswidrig angesehen werden könnten. Aber heute sind die Staaten, die hauptsächlich Träger des Völkerrechts, noch nicht so weit, und es ist fraglich, ob die Entwicklung des Völkerrechts dahin gehen wird.

Nur der Vollständigkeit wegen sei hervorgehoben, daß die weitverbreiteten staatlichen Mittel der Förderung bestimmter Wirtschaftszweige und insbesondere der nationalen Flotte, wie Subventionen oder günstige steuerliche oder Kredit-Möglichkeiten, ganz eindeutig als in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht stehend angesehen werden.

☆

Die deutsche Schifffahrt ist damit in einer sehr schwierigen Lage. Wie bekannt ist, haben die deutschen Reeder im Laufe des Krieges und der Ereignisse der ersten Nachkriegszeit fast alle ihre Schiffe verloren. Der Aufbau war, da den Reedern das Eigenkapital fehlte, nur unter Inanspruchnahme eines außerordentlich hohen Anteils an Fremdmitteln möglich. Seit 1949, dem Jahr des Beginns des Wiederaufbaues der deutschen Flotte, herrschten die überwiegende Zeit auf dem Frachtenmarkt Depressionen oder Krisen. Sie wurden nur kurz vom Korea- und vom Suezboom unterbrochen. Die deutsche Schifffahrt steht mit Flaggen in Konkurrenz, die meist wesentlich günstigere Ausgangspunkte haben oder die die kurzen Boomzeiten der Nachkriegszeit mit weit stärkeren Flotten ausnutzen konnten, als es der deutschen Flotte möglich war, und die zum Teil durch Maßnahmen zugunsten der betreffenden nationalen Flagge und insbesondere durch Diskriminierungsmaßnahmen geschützt werden. Man hat geschätzt, daß wegen der Flaggendiskriminierung einzelner Staaten nur etwa 35 % des deutschen Außenhandels mit deutschen Schiffen befördert werden gegenüber rund 60 % in der Vorkriegszeit<sup>32)</sup>.

Es ist daher verständlich, daß die deutsche Seeschifffahrt sich ständig darum bemüht hat, die Flaggendiskriminierung einzuengen. Es ist ihr dabei gelungen, Verständnis für ihre Belange bei der deutschen Bundesregierung und beim Deutschen Bundestag zu wecken und zu erreichen, daß beide dies verschiedentlich zum Ausdruck gebracht haben. Ich darf an den Beschluß des Deutschen Bundestages vom 16. März 1960 erinnern. In ihm wird allgemein von der Bundesregierung gefordert, „die Belange der deutschen Seeschifffahrt nicht nur bei allgemeinen Wirtschaftsverhandlungen, sondern auch bei Kreditverhandlungen und bei solchen über die wirtschaftliche Erschließung, sowie bei der Durchführung der getroffenen Vereinbarungen in gleichem Maße wie die Interessen der übrigen Wirtschaftszweige“ zu berücksichtigen. Ferner wird darin der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Bundesregierung „insbesondere bei Gewährung von Finanz- und Kredithilfen in der Form von unmittelbaren Bundeskrediten und Bundesgarantien zuvor sicherstellt, daß der Vertragspartner für die Beförderung von Gütern im zwischenstaatlichen Handel keine Maßnahmen trifft, welche die Beteiligung der deutschen Flagge ausschließen oder erschweren“.

Bis hierher werden im wesentlichen die schon mit Beschluß des Bundestages vom 12. Juni 1959<sup>33)</sup> erhobenen Forderungen wiederholt. Im neuen Beschluß wird aber weiter gefordert: „Vielmehr sollte in den Vereinbarungen eine ausdrückliche Bestimmung

<sup>32)</sup> Deutsche Verkehrs-Zeitung v. 11. 10. 1960.

<sup>33)</sup> Vgl. Drucksache 1611 aus 1959 des Deutschen Bundestages, 3. Wahlperiode.

darüber aufgenommen werden, welche die Diskriminierung einer Flagge im zwischenstaatlichen Handel ausschließt und die freie Flaggenwahl gewährleistet.“

Weiter regt der Bundestag an, daß die Bundesregierung gegebenenfalls sich an die OEEC wenden und, wenn hier nicht der gewünschte Erfolg zu erzielen ist, versuchen sollte, auf dem Wege bilateraler Regierungsverhandlungen zu einer Lösung zu gelangen. Dabei sollte — nach dem Bundestagsbeschluß — zum Ausdruck gebracht werden, daß die Regierung im Falle des Mißlingens auch dieses Versuches angemessene Schutzmaßnahmen zugunsten der deutschen Flagge ergreifen würde<sup>34)</sup>.

Entsprechend dieser Stellungnahme hat die Bundesregierung sich in einer Reihe von Fällen der Wünsche der Schifffahrt annehmen und dazu beitragen können, daß die Diskriminierung in Einzelfällen eingedämmt wurde. So ist die Abschaffung der oben genannten spanischen Diskriminierungsvorschriften betreffend den Frachtransfer nicht nur der Erfolg privater Verhandlungen deutscher Reeder, die spanischen Reedern eine entsprechende Quote am deutsch-spanischen Verkehr einräumten, sondern wohl auch die Folge von Vorstellungen von Minister Erhard gegenüber dem spanischen Handelsminister. Weiter hat die Bundesregierung mit der Aufrechterhaltung der Bestimmung, daß Importe aus Rußland nur fob erfolgen dürfen, die freie Flaggenwahl und damit auch die deutsche Schifffahrt gefördert. Es ist ihr ferner gelungen, in einem Briefwechsel mit der argentinischen Regierung deren Zusage herbeizuführen, daß diese in Zukunft den Grundsatz der Nicht-Diskriminierung in gewissem Umfange beachten würde. In dem Niederlassungs- und Schifffahrtsvertrag mit Griechenland, der allerdings noch der beiderseitigen Ratifizierung bedarf, haben sich beide Vertragspartner verpflichtet, Diskriminierungsmaßnahmen jeder Art zu unterlassen. Ähnliche Absprachen konnten auch mit Togo und Tunesien getroffen werden.

Die deutsche Reederschaft hat auch erreichen können, daß die Bundesregierung sich im Rahmen der OEEC energisch gegen die Diskriminierung wandte. Die Bundesregierung hat versucht durchzusetzen, daß es den Mitgliedern der OEEC gestattet sein würde, Diskriminierungsmaßnahmen eines Staates mit entsprechenden Maßnahmen zu beantworten; dies ist fehlgeschlagen. So hatte der deutsche Vertreter bei der OEEC schon im November 1954 folgenden Beschluß vorgeschlagen:

Sollte ein Mitgliedsstaat von diskriminatorischen Praktiken oder Maßnahmen betroffen werden, so steht es ihm frei — unabhängig und ohne Präjudiz für irgendwelche Maßnahmen, die die OEEC einzuführen beabsichtigt —, solche Schritte zu ergreifen, die ihm geeignet erscheinen, einen freien Schiffsverkehr in freiem und fairem Wettbewerb wiederherzustellen<sup>35)</sup>.

Dieser Beschluß sollte nach dem deutschen Vorschlag in die Richtlinien der OEEC aufgenommen werden. Bei der Erörterung dieses Antrages bestand wohl Übereinstimmung darüber, daß jedes Mitgliedsland der OEEC sich in dem Sinne des deutschen Antrages frei entscheiden könne; es wurde aber geltend gemacht, daß die Einfügung einer

<sup>34)</sup> Der Entschließungsantrag ist am 16. 3. 1960 laut Protokoll 107. Sitzung des Bundestages S. 5842 (C) Punkt 18 — Entschließungsantrag der DP-Fraktion zur 3. Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1959 hier: Einzelplan 05 (Drucksache 1611, Umdruck 328 neu) — ohne Wortmeldung angenommen worden.

<sup>35)</sup> Eigene Übersetzung; im Originalwortlaut:

„Should a member country be faced with discriminatory practices or measures it shall be free to take — irrespective of and without prejudice to any measures which OEEC may wish to introduce — such steps which it may deem expedient to restore free circulation of shipping in free and fair competition.“



solchen Bestimmung praktisch, zumindest in gewissem Grade, die Negation der grundsätzlichen Bestrebungen der OEEC bedeuten würde. Der deutsche Vertreter wurde daraufhin veranlaßt, seinen Antrag zurückzuziehen.

Schließlich sei erwähnt, daß Bundesminister Erhard sich mit Schreiben vom 5. September 1960 an die Präsidenten des Deutschen Industrie- und Handelstages, des Bundesverbandes der deutschen Industrie und des Gesamtverbandes des deutschen Groß- und Außenhandels für die Belange der deutschen Seeschifffahrt eingesetzt hat<sup>36)</sup> und daß die HERMES Kredit-Versicherungs-AG, die sich u. a. mit Ausfuhrgarantien befaßt, im Jahre 1959 die Ablader gebeten hat, sich bei ihren Verhandlungen dafür einzusetzen, daß keine einseitigen Auflagen über die Nationalität des zu benutzenden Schiffes erfolgen und daß sie das Bundesverkehrsministerium unterrichten mögen, wenn sich bei ihren Verhandlungen ergibt, daß der ausländische Geschäftspartner durch diskriminierende Vorschriften gehalten ist, seine nationalen Schiffe zu bevorzugen.

☆

Wenn auch, wie wir gesehen haben, die Bundesregierung in einer Reihe von Fällen Erfolg mit ihren Bemühungen gehabt hat, die deutsche Schifffahrt vor Diskriminierungsmaßnahmen zu schützen, so muß andererseits doch gesagt werden, daß immer neue Staaten Diskriminierungsmaßnahmen ergreifen und daß vor allen Dingen in den Fällen, die die deutsche Schifffahrt am schwersten treffen, die Diskriminierung fortbesteht und die deutsche Regierung keine Abhilfe hat schaffen können oder wollen. Dies ist auf zweierlei Gründe zurückzuführen.

Auf der einen Seite steht und stand die Bundesregierung, wie ich oben ausgeführt habe, grundsätzlich auf dem Boden der Liberalisierung — weil diese ihrer allgemeinen Wirtschaftsauffassung entspricht und weil sie sich durch internationale Absprachen, insbesondere im Rahmen der OEEC, daran gebunden fühlt. Hinzu kam, daß sich immer wieder Fälle ergaben, in denen die Bundesregierung im Einzelfall aus besonderen politischen oder wirtschaftlichen Gründen glaubte, eine Diskriminierung der deutschen Seeschifffahrt hinnehmen zu müssen. Hinsichtlich der Türkei z. B. wurde auf die exponierte Lage dieses Staates verwiesen, hinsichtlich Spanien auf die Devisenlage und auf die politische Bedeutung Spaniens für den Westen. Ähnlich wird die Bundesrepublik aus offensichtlichen Gründen kaum Schritte gegen eines der sogenannten Entwicklungsländer unternehmen und mit Rücksicht auf ihre gesamte politische Linie auch nicht gegen Frankreich. Diese Bindungen und Überlegungen haben die Bundesregierung bisher davon abgehalten, diskriminierende Maßnahmen mit gleicher Münze heimzahlen, trotz des oben wiedergegebenen Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wenn ein Staat vorschreibt, daß seine Im- und Exportgüter mit Schiffen seiner Flagge zu befördern sind, wäre es nämlich diesem Staat gegenüber an sich nicht mehr als recht und billig, wenn man entweder durch Auflagen den deutschen Ex- und Import dazu anhalten würde, seinerseits zu einem gewissen Teil deutsche Schiffe zu benutzen, oder wenn man die Schiffe des betreffenden diskriminierenden Staates in deutschen Häfen hinsichtlich der Erhebung von Gebühren, der Zuteilung von Lade- oder Löschplätzen oder auf andere Weise schlechter behandelt als andere Schiffe. Beides wäre allerdings ein Verstoß gegen die Grundsätze der OEEC, da diese die Liberalisierung nicht nur für das Verhältnis der Mitgliedsstaaten untereinander, sondern auch für

<sup>36)</sup> Abgedruckt im Mitteilungsblatt des VDR vom Juni 1960, IX. Jahrgang, Nr. 6.

den Verkehr mit dritten Staaten vorschreibt, und da diese ferner die Beantwortung von Diskriminierungsmaßnahmen mit anderen Diskriminierungsmaßnahmen ablehnt<sup>37)</sup>. Darüber hinaus wäre die Schlechterstellung von Schiffen einer bestimmten Nation ein Verstoß gegen die im internationalen Übereinkommen von 1923, betreffend die internationale Rechtsordnung der Seehäfen, niedergelegten allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze. Aber derartige Verstöße wären nach allgemeinem Völkerrecht als Repräsentationen erlaubt, also dann, wenn völkerrechtswidrige Maßnahmen eines Staates durch gleichwertige Maßnahmen erwidert werden, die sich gegen die Angehörigen des verletzenden Staates richten.

Auf der anderen Seite könnten Maßnahmen, die den Schutz der deutschen Seeschifffahrt gegen die Diskriminierung durch einen ausländischen Staat bezwecken, unter Umständen andere deutsche Wirtschaftszweige und insbesondere den Export beeinträchtigen. Wenn z. B. die Bundesregierung vorschreiben würde, daß gewisse Exporte nur Cif gemacht werden — in diesem Falle würde der deutsche Exporteur auch für den Seetransport sorgen müssen — würde der deutsche Exporteur gegenüber ausländischen Exporteuren dann benachteiligt sein, wenn der ausländische Abnehmer auch Fob-Angebote haben wollte, d. h. seinerseits die Möglichkeit haben wollte, für den Seetransport zu sorgen, und zwar ohne irgendwelche Rücksichtnahme auf den deutschen Exporteur und dessen Wünsche hinsichtlich des Seetransportes.

Wenn die deutsche Bundesrepublik sich im Interesse der deutschen Schifffahrt auf die 50 %-Klausel einlassen und somit in einem Handelsvertrag die Absprache getroffen würde, daß der gegenseitige Güteraustausch je zur Hälfte mit den Schiffen der Flaggen der beiden Vertragspartner befördert werden müßte, so würden damit die Schiffe dritter Staaten ausgeschlossen und dadurch den Verladern die Möglichkeit erschwert, sich durch Ausnutzung des internationalen Marktes Schiffsraum zu Raten zu sichern, die vielleicht noch unter den Raten der Schiffe der beiden Handelsvertragspartner liegen. Ein solcher Fall ist allerdings noch nicht eingetreten. Es ist auch sehr fraglich, ob er je eintreten wird. Nach dem heutigen Stande würden nämlich die deutschen Reeder wohl auch dann, wenn der betreffende ausländische Staat 50 % des Güteraustausches für seine Flotte beansprucht, keinen Monopolanspruch auf die restlichen 50 % erheben und daher auch nicht darauf dringen, daß im Handelsvertrag diese restlichen 50 % ausschließlich der deutschen Seite vorbehalten bleiben.

Der Interessenkonflikt, dem sich die Bundesregierung u. U. gegenüber sieht, wenn sie versucht, der deutschen Seeschifffahrt gegen die Diskriminierung zu helfen, hat sich in letzter Zeit in besonderer Schärfe in der Diskussion über eine Bestimmung im Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Wirtschaftsbeziehungen zum Ausland gezeigt<sup>38)</sup>. In dem einleitenden Paragraphen dieses Entwurfs ist der Bundesminister der Finanzen ermächtigt, Bürgschaften, Garantien oder sonstige Gewährleistungen im Rahmen des Zweckes des Gesetzes zu übernehmen. Ferner ist darin folgende Ausnahmebestimmung zugunsten der Seeschifffahrt vorgesehen:

„Die Übernahme von Gewährleistungen im Wirtschaftsverkehr mit einem Lande, in welchem die Beteiligung der deutschen Seeschifffahrt an der Beförderung von Gütern durch eine Beschränkung des freien Wettbewerbs behindert wird, kann allgemein abgelehnt

<sup>37)</sup> Vgl. Röhreke, a.a.O., S. 1640.

<sup>38)</sup> Drucksache 1957 des Deutschen Bundestages vom 8. 2. 1960.



werden. Bei Beurteilung von Behinderungen der in Satz 1 bezeichneten Art ist auf die besondere wirtschaftliche Lage der Entwicklungsländer Rücksicht zu nehmen.“

Obwohl dies eine Ermächtigung ist, die nur dann zum Tragen kommen kann, wenn deutsche Interessen schon verletzt sind, sind insbesondere von Seiten des Bundesverbandes der deutschen Industrie sowie mit ganz besonderem Nachdruck von Seiten des Vereins deutscher Maschinenbauanstalten Bedenken hiergegen vorgetragen worden. U. a. ist dabei geltend gemacht, daß die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Exports erheblich gefährdet würde, wenn derartige Gewährleistungen verweigert würden, da langfristige Kredite im internationalen Geschäft bei der Größe der Objekte üblich seien und ohne solche Gewährleistungen nicht eingeräumt werden könnten. Wenn der deutsche Export andererseits versuchen würde, eine freie Flaggenwahl sicherzustellen, etwa durch die Umstellung einer Fob-Export-Offerte auf eine Cif-Offerte, würde er in vielen Fällen auf den energischen Widerstand der ausländischen Importeure stoßen und damit in einer wichtigen Hinsicht ebenfalls nicht konkurrenzfähig sein.

Reederseitig wird dagegen vor allem darauf hingewiesen, daß die deutsche Seeschifffahrt keine Sonderbehandlung verlange, sondern nur erwarte, daß sie wie jeder andere Wirtschaftszweig dann staatlich geschützt werde, wenn sie mit staatlichen Maßnahmen des Auslandes zu kämpfen habe, gegen die sie als Privatunternehmen machtlos seien.

Ich habe nur wenige Beispiele und Argumente wiedergegeben, die diesen Interessenkonflikt betreffen. Ich glaube aber, daß damit seine Problematik deutlich genug geworden ist. Selbstverständlich ist von beiden Seiten sehr viel zu diesem Problem vorgetragen worden.

Verschiedentlich war dieser Interessenkonflikt ein kritischer Punkt und der Grund, warum Maßnahmen, die von der deutschen Seeschifffahrt zu ihrem Schutz gegen Diskriminierung erwünscht wurden, nicht durchgeführt wurden. Es kann nur gehofft werden, daß es der Bundesregierung gelingt, in derartigen Fällen die Bedenken des Exports bzw. der Industrie auszuräumen. Die Seeschifffahrt jedenfalls ist in ihrem Kampf gegen die Diskriminierung auf staatliche Unterstützung angewiesen. Es ist für private Unternehmen, selbst wenn sie sich in Schiffahrtskonferenzen zusammenschließen, nicht möglich, sich gegen die diskriminierenden Vorschriften in anderen Ländern durchzusetzen. Die durch die Diskriminierung begünstigten ausländischen Reedereien werden selbst dann, wenn sie aus optischen Gründen — etwa im Interesse einer guten Zusammenarbeit in einer Schiffahrtskonferenz — die diskriminierende Haltung ihrer Regierung nach außen bedauern, unter Berufung auf die Wünsche und Einflußmöglichkeiten ihrer Regierung alle Möglichkeiten der Diskriminierung ausnutzen.

☆

Ich habe versucht, mit meinen Ausführungen zu zeigen:

daß die Wirtschaftskonzeption der Bundesrepublik auf der Liberalisierung aufbaut und daß diese an sie gebunden ist und wo die Bindungen an sie verankert sind;

daß die Liberalisierung sich auch auf die deutsche Schifffahrt erstreckt;

daß aber andererseits die deutsche Seeschifffahrt in immer größer werdendem Umfange mit Diskriminierungsmaßnahmen des Auslandes zu kämpfen hat;

und daß sie trotz mancher Bemühungen und Erfolge der deutschen Bundesregierung und trotz aller inneren deutschen Interessengegensätze doch noch erhebliche weitere Unterstützung in ihrem Kampf gegen die ausländische Diskriminierung benötigt.

## Was kann der Personenverkehr zur wirtschaftlichen Rechtfertigung des Baues einer neuen Eisenbahnstrecke beitragen?

VON DR.-ING. RUDOLF HOFFMANN, BRAUNSCHWEIG

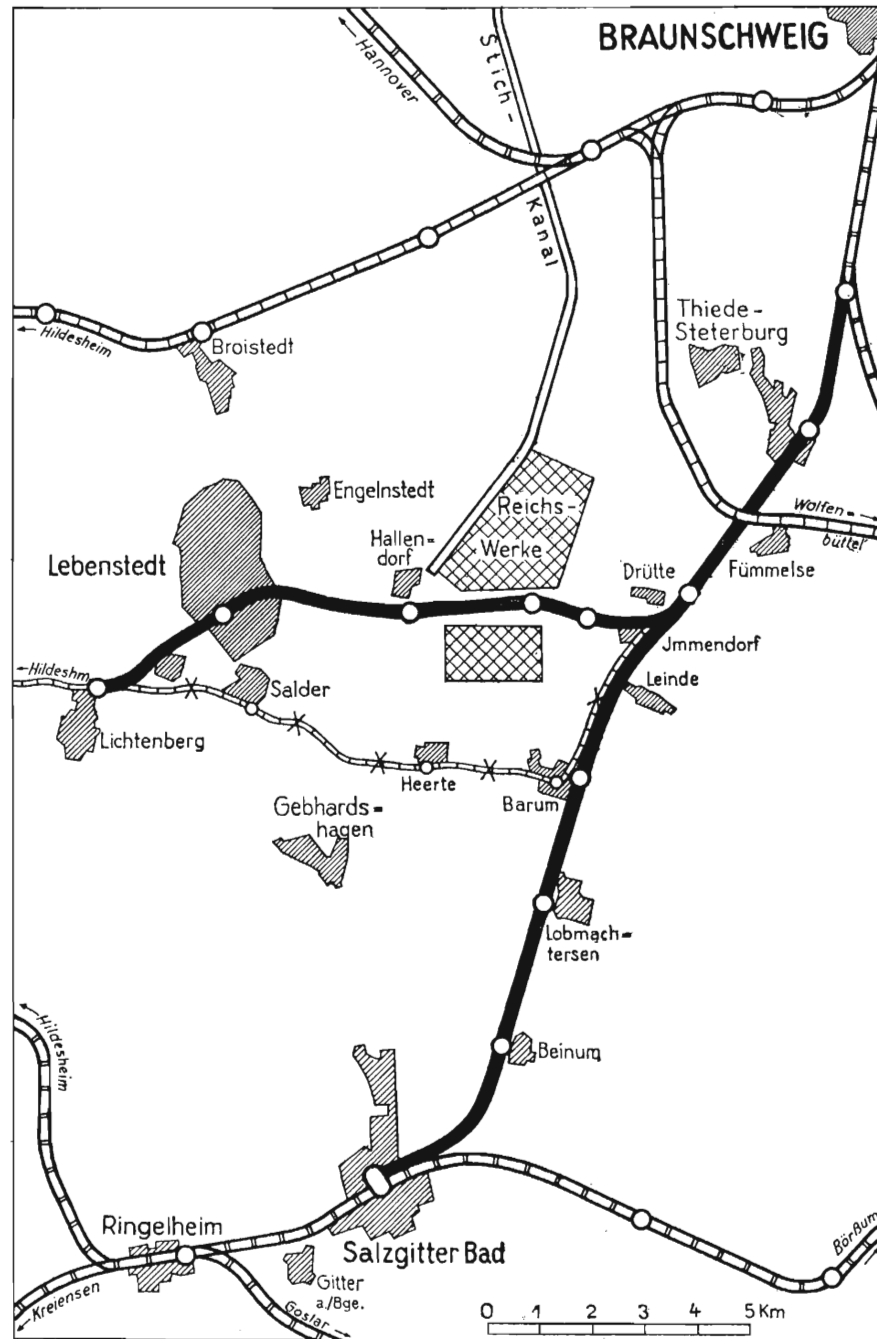
### I

Seit mehr als drei Jahrzehnten ist man in Deutschland und anderen wirtschaftlich entwickelten Ländern gewöhnt, das Eisenbahnnetz so, wie es nun einmal beschaffen ist, als „komplett“ anzusehen. Zwar hat das Gesamtverkehrsvolumen sowohl im Personen- als im Güterverkehr seither, von krisen- und kriegsbedingten Rückschlägen abgesehen, immer noch zugenommen und ist in nahezu ständiger weiterer Zunahme begriffen. Die Eisenbahnen profitieren aber von diesem Zuwachs verhältnismäßig wenig. Was davon auf sie entfällt, können sie unschwer auch ohne den Bau neuer Strecken bewältigen. Sie sehen ihre Hauptaufgabe darin, durch Rationalisierung und technische Vervollkommnung des Betriebes ihren Verkehrsbesitz nach Möglichkeit zu behalten und zu vermehren und so im härter werdenden Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel zu bestehen.

Nur dort, wo durch die Gründung industrieller Anlagen und zugehöriger Wohnsiedlungen größeren Ausmaßes erhebliche Verkehrsbedürfnisse neu entstanden sind, ist man auch in jüngster Zeit noch dazu geschritten, das Eisenbahnnetz durch Strecken von allerdings meist begrenzter Länge zu ergänzen, so beispielsweise im Raume Braunschweig-Salzgitter durch den Neubau von zwei Hauptbahnstrecken von 19 bzw. 14 km Länge (siehe Abb. 1).

Ausgehend vom gleichen Raum und seiner Industrialisierung, verstärkt dadurch, daß das Volkswagenwerk seinen Standort in Wolfsburg dicht nordöstlich von Braunschweig gewählt hat, ist ein weiterer an sich schon vor Jahrzehnten erörterter Plan neuerdings aktuell geworden, nämlich der, von Braunschweig in Richtung Norden bis nach Wieren (östlich von Uelzen) unter teilweiser Mitbenutzung entsprechend auszubauender Nebenbahnstrecken eine Hauptbahn zu bauen und so dem Braunschweiger Raum die ihm fehlende gute Eisenbahnverbindung nach Hamburg zu geben (siehe Abb. 2). (Zwischen Fallersleben und Braunschweig wurde der Bau dieser Hauptbahn während des zweiten Weltkrieges bereits begonnen und davon der Abschnitt Fallersleben—Lehre vollendet.)

Außer der Zunahme des Verkehrsaufkommens infolge der neuen Industrialisierung hat insbesondere auch die Zonengrenzziehung dem Plan der Schaffung dieser Nordstrecke mehr und mehr Bedeutung verliehen. Er ist daher im vergangenen Jahrzehnt immer wieder erörtert worden, ohne daß allerdings seine Verwirklichung bisher in greifbare Nähe gerückt wäre. Der alte und veraltete Kopfbahnhof Braunschweig, der in früherer Zeit als ein Haupthindernis für eine leistungsfähige Nordstrecke über Braunschweig angesehen wurde, ist im Oktober 1960 durch einen modernen Durchgangsbahnhof ersetzt worden. Die Frage nach der Schließung der Haupteisenbahnücke nördlich von Braunschweig erhebt sich damit erneut.



Seit 1940 neu gebaute Haupteisenbahn Abb. ①

Bei der Abwägung der wirtschaftlichen Rechtfertigung einer solchen Bau- maßnahme ist in den ver- gangenen Jahren stets der Güterverkehr in den Vordergrund gestellt und die Bedeutung der neuen Strecke als Parallelweg für die überbelastete Haupteisenbahn Ham- burg—Hannover—Göttingen (allerdings nur für den Abschnitt Uelzen—Kreiensen) betont worden. Was den Personen- verkehr angeht, so erwarten selbstverständlich die interessierten Kreise des Braunschweiger Raumes nach der Inbetriebnahme der Nordsüdstrecke eine erhebliche Verbesserung seiner Bedienung. Es be- darf aber der Prüfung, in welchem Ausmaß diese Verbesserung der Perso- nenverkehrsbedienun- g als ein Beitrag zur wirt- schaftlichen Rechtferti- gung des Baues der Strecke zu werten sein wird.

Wenn manche Stimmen sich davon überhaupt kei- nen nennenswerten Bei- trag versprechen, so rührt das wohl mit daher, daß der Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn als Ganzes kein einträ- gliches Geschäft ist, da die geringen Überschüsse aus dem Fernverkehr von den Zuschüssen, die der Nah- und Bezirksverkehr zu-

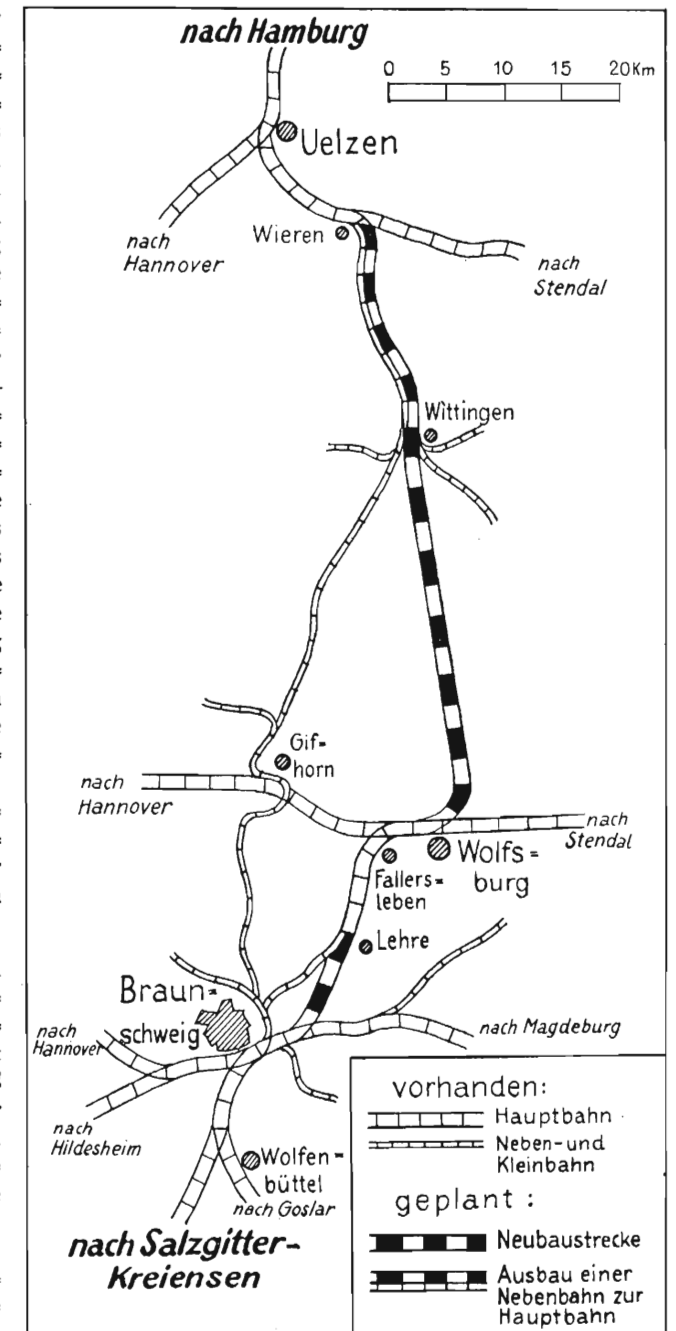


Abb. ②



mal in den verkehrsrärmeren Räumen erfordern, weit übertroffen werden. Deshalb liegt die Überzeugung nahe, daß der Neubau einer Eisenbahnstrecke allenfalls durch das Verkehrsaufkommen und die Abwicklung des Güterverkehrs begründet werden könne und daß der Personenverkehr, der auf einer neuen Strecke auch im Rahmen der gegebenen Bedürfnisse bedient werden würde, wenig gewinnversprechend sei. Ein entscheidender Anstoß zu einer solchen Neubaumaßnahme könne somit vom Personenverkehr keinesfalls mehr ausgehen.

Diese pauschale Betrachtung hat sich der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium, was das Projekt der vorgenannten Nordsüdstrecke angeht, *nicht* zu eigen gemacht. In seinem Gutachten über die Entwicklung des Hafens Hamburg vom 19. 7. 1958<sup>1)</sup> äußert er sich zu dieser Frage wie folgt:

„Der Braunschweiger Raum hat sich in den letzten Jahren bereits sehr stark entwickelt. Diese Entwicklung wird weitergehen. Die Bundesbahn sollte mit allen Mitteln danach streben, gute Eisenbahnverbindungen dieses neuen Industriegebietes nach allen Richtungen hin zu schaffen. Aber nicht nur für den Güterverkehr, sondern *auch für den Personenverkehr* sind bessere Verbindungen zwischen dem Braunschweiger Raum und Hamburg erforderlich . . .“

Das Gutachten führt nicht näher aus — was auch über die ihm gestellte Aufgabe hinausgegangen wäre —, wie die verkehrs- und allgemeinwirtschaftlichen Auswirkungen dieser Verbesserung der Bedienung des Personenverkehrs Hamburg—Braunschweig im einzelnen zu bewerten sein würden, betrachtet sie im ganzen aber zweifellos als positiv.

Gegen die eingangs erwähnte Auffassung, daß das deutsche Eisenbahnnetz ein für allemal „fertig“ sei, und gegen die sich leicht damit verbindende Vorstellung, daß dieses Netz so, wie es nun einmal beschaffen ist, als gut und richtig und allen ihm gestellten Aufgaben entsprechend angesehen werden könne, hat sich mehrfach *Otto Blum* gewandt. Er war ohne Zweifel einer der gründlichsten Kenner der deutschen Eisenbahngeschichte mit all ihren Zufälligkeiten, Widerwärtigkeiten und Eifersüchteleien. Aus dieser seiner Kenntnis entsprangen die in mehreren seiner Bücher enthaltenen kritischen Betrachtungen zur Netzgestalt der deutschen Eisenbahnen, die heute so aktuell und zutreffend sind wie je.

Im Vorwort zu dem Buch „Linienführung“<sup>2)</sup> schrieb *Blum* unter anderem: „Aber auch für Länder mit schon hoch entwickeltem Eisenbahnnetz ist das Trassieren in Form eines ganzen Netzes erforderlich, um nämlich Klarheit zu gewinnen, welche Fehler in dem vorhandenen Netz enthalten sind und wie noch durch Bau neuer Linien, Verbesserung bestehender Linien (und Bahnhöfe) und bessere Fahrpläne Fehler beseitigt oder wenigstens gemildert werden können. Das ist besonders dort notwendig, wo man früher den Fehler begangen hat, hier eine Linie und dort eine Linie zu bauen, die dann teilweise zu höchst unglücklichen ‚durchgehenden Linien‘ und Netzen zusammengewachsen sind, anstatt das ganze Netz aus einem Guß zu entwerfen . . . Weil alle Landkarten mit Ausnahme der physikalischen und geologischen die Hauptlinien mitenthalten und weil wir ständig Eisenbahnkarten vor Augen haben, glauben wir, daß das Netz zweckmäßig sei, und wir nehmen es als etwas Gegebenes, Unabänderliches hin, anstatt einmal zu fragen, ob es denn auch den natürlichen, wirtschaftlichen, politischen usw. Grundlagen

<sup>1)</sup> Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 7.

<sup>2)</sup> *Giese / Blum / Risch: Linienführung*, Berlin 1925.

entspricht. Gerade hier ist aber eine Kritik dringend geboten, denn es gibt noch vieles zu bessern. Es ist keine theoretische Spielerei, wenn wir jetzt — nachträglich! — ein ‚richtiges‘ deutsches Eisenbahnnetz entwerfen, denn es muß und es kann nachgebessert werden . . .“

Ein solches „Nachbessern“ der Netzgestalt der deutschen Eisenbahnen würde zweifellos auch im Neu- bzw. Ausbau der Nordsüdstrecke nördlich von Braunschweig zu erblicken sein<sup>3)</sup>. *Blum* hat bei seinen vorstehend zitierten Sätzen sicherlich auch, ja in erster Linie an den Personenverkehr gedacht. Er will so verstanden werden, daß die Mängel und Lücken des vorhandenen Eisenbahnnetzes eben auch Mängel und Lücken in der Bedienung des Personenverkehrs zur Folge haben, durch die das Verkehrsaufkommen und wohl auch das Betriebsergebnis hinter dem des „richtigen“ Eisenbahnnetzes (im *Blum*-schen Sinne) zurückbleiben. Die „Nachbesserungen“ haben also unter Umständen die Chance nicht nur einer recht beträchtlichen Anreicherung des Verkehrsaufkommens, sondern auch die damit verbundene einer Verbesserung des Verhältnisses zwischen Aufwand und Ertrag in der Personenverkehrsbedienung.

## II

Es ist tatsächlich so, daß ein Eisenbahnnetz von der Dichte und Gestalt des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn einen gewissen Teil derjenigen Verkehrsbedürfnisse im Personenverkehr, die bereit und in der Lage wären, sich der Eisenbahn anzuvertrauen, unbefriedigt läßt. Das mag als eine schwer beweisbare Behauptung angesehen werden, und die Frage wird sich erheben, wo, in welchen Relationen und in welchem Ausmaße das Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen hinter den tatsächlich vorhandenen Verkehrsbedürfnissen zurückbleibt. Diese Frage läßt sich nicht exakt beantworten, aber doch so, daß die Größenordnungen, um die es sich handelt, in nicht zu weiten Grenzen beschreibbar und festlegbar sind. Man muß dabei von verkehrswissenschaftlichen Grundvorstellungen der Verkehrsbedürfnisse und ihrer zweckmäßigsten Befriedigung ausgehen, über die die Fachliteratur nicht allzu viel, aber doch einiges aussagt. *Carl Pirath* hat in seinem Hauptwerk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“<sup>4)</sup> der Erörterung der Ursachen, der Art, des Umfanges, der Reichweite und der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse den Abschnitt II: „Die Verkehrsbedürfnisse und die Ausdrucksformen des Verkehrs“ gewidmet. *Otto Blum* behandelt in seiner „Verkehrsgeographie“<sup>5)</sup> im ersten Einführungsabschnitt unter anderem „Zweck und Ursachen des Verkehrs“; im ersten Band seines groß angelegten letzten Werkes „Die Entwicklung des Verkehrs“<sup>6)</sup> enthält der Abschnitt „Motive des Verkehrs“ Betrachtungen dieser Art. Schließlich verdient hier noch die Abhandlung von *A. F. Napp-Zinn*: „Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs“<sup>7)</sup> genannt zu werden.

<sup>3)</sup> Daß *Blum* bei seiner Forderung des „Nachbesserns“ insbesondere die Schließung der Hauptbahnücke zwischen Braunschweig und Hamburg im Auge gehabt hat, geht aus seiner Monographie: „Das Eisenbahnnetz Niedersachsens“ (Oldenburg 1933) klar hervor. Vergleiche hierzu Dr. Rudolf Hoffmann: „Die Verkehrsbedienung junger und werdender Ballungsräume, dargestellt am Beispiel des Industriegebietes Braunschweig—Salzgitter—Wolfsburg“ in: „Raum und Verkehr“, Band 4 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bremen-Horn 1959.

<sup>4)</sup> 2. Auflage Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949.

<sup>5)</sup> Berlin 1936.

<sup>6)</sup> Berlin 1941. (Der zweite Band dieses Werkes ist nicht mehr erschienen.)

<sup>7)</sup> Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 15. Jg. (1935/36, S. 49).

Blum spricht von der Anziehungskraft des Ungleichartigen einerseits und der Anziehungskraft des Gleichartigen andererseits als den Motiven beziehungsweise Ursachen des Verkehrs. Der Güterverkehr entsteht ganz überwiegend aus der Anziehungskraft des Ungleichartigen, d. h. die Güter werden von denjenigen Orten, wo sie vorhanden sind oder erzeugt werden, dorthin befördert, wo es sie nicht gibt. Beim Personenverkehr spielt dagegen die Anziehungskraft des Gleichartigen — Reisen aus verwandtschaftlichen Gründen, zu Kongressen usw. — kaum eine geringere Rolle; aber auch die Anziehungskraft des Ungleichartigen — z. B. Erholungs- und Urlaubsreisen, Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsplatz — hat sehr ausgeprägte Wirkungen. Die Fülle der Motive ist groß, und schon daraus läßt sich der Schluß herleiten, daß das „spezifische Verkehrsbedürfnis“, wie Pirath es nennt, in den verschiedenen Teilen eines Staats- oder Wirtschaftsraumes von einigermaßen einheitlichem Gepräge keine allzu großen Unterschiede aufweist.

Sieht man vom Nahverkehr ab, der in den Großstädten rein innerörtlicher Verkehr ist und der mit wachsender Stadtgröße eine wachsende Zahl von Reisen je Einwohner und Jahr erfordert, dann verbleibt — nach Pirath — das spezifische Verkehrsbedürfnis im Fern- und Überlandverkehr, das im wesentlichen nur, und zwar auch nur verhältnismäßig wenig, von der Stadtgröße abhängig ist<sup>8)</sup>. Was diesen Verkehr angeht, so hat die Einwohnerschaft der Klein- und Mittelstädte ein etwas größeres spezifisches Verkehrsbedürfnis aufzuweisen als die der Großstädte, und zwar aus folgendem einleuchtendem Grunde: es gibt in den Großstädten zahlreiche „zentrale Einrichtungen höherer Ordnung“, die aufzusuchen den Klein- und Mittelstädter eine Überlandreise kostet, den Großstädter aber nicht.

Die Maßeinheit des spezifischen Personenverkehrsbedürfnisses ist nach Pirath die Zahl der Reisen je Einwohner und Jahr, wobei die bekannte Gesetzmäßigkeit vorausgesetzt wird, daß diese Zahl sich am stärksten aus Reisen auf kurze Entfernungen und in entsprechend abnehmendem Maße aus solchen auf größer werdende Entfernungen zusammensetzt. Eine mathematisch-exakte Festlegung dieser Gesetzmäßigkeit<sup>9)</sup> lehnt er allerdings ab.

Pirath schreibt des weiteren: „Der Personenverkehr verlangt in erster Linie Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit in der Ortsveränderung“, wobei er der Schnelligkeit besondere Bedeutung beimißt. Der Reisende ist, wie Pirath hervorhebt, bereit, für eine besonders gute Erfüllung dieser letzteren, aber auch der anderen Bedingungen ein gewisses Mehr an Fahrtkosten zu tragen.

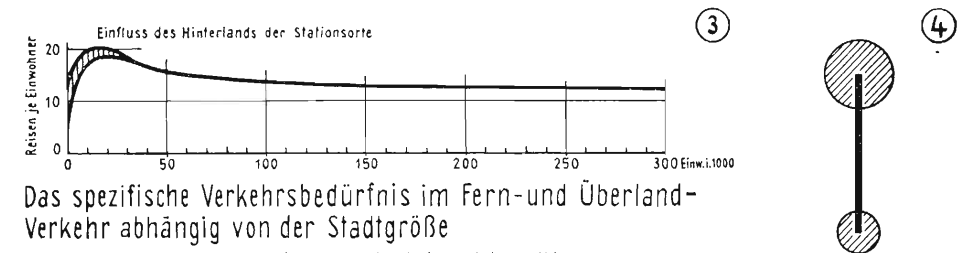
Napp-Zinn unterscheidet nach „Verkehrsbedürfnissen“, d. h. klar empfundenen Verlangen (nicht bloßen Träumen und Neigungen), den Aufenthaltsplatz zu wechseln, die aber mangels Verkehrsgelegenheiten oder Fähigkeit zur Kostenaufbringung nicht alle befriedigt werden können“, und dem „Verkehrsbedarf, der in vollem Umfange bereit und fähig ist, die entstehenden Beförderungskosten zu tragen“, wobei die Verkehrsbedürfnisse dem befriedigbaren Verkehrsbedarf immer wieder vorauslaufen und im ganzen in der Geschichte der Menschheit, insbesondere aber im Zuge der Entwicklung einzelner Kulturen ein ständiger Drang nach Vermehrung und Ausweitung des Verkehrs festzustellen ist.

<sup>8)</sup> Vgl. die aus Pirath's „Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ entnommene Abb. 3.

<sup>9)</sup> Vgl. Lill, E., Das Reisegesetz, Berlin 1891.

Wenn Napp-Zinn davon spricht, daß manche Verkehrsbedürfnisse „mangels Verkehrsgelegenheiten“ nicht befriedigt werden können, so ist darunter wohl zu verstehen: „mangels genügend guter Verkehrsgelegenheiten“ (d. h.: genügend häufig, schnell, regelmäßig und bequem — nach Pirath — und außerdem: nicht zu teuer); denn irgendeine Verkehrsgelegenheit (wenn auch weniger schnell, regelmäßig, bequem und wohlfeil) ist in einem relativ dicht besiedelten Lande ja immer gegeben. Eine Eisenbahnreise führt beispielsweise, wenn die direkte Verbindung fehlt, auf Umwegen und notfalls mit mehrmaligem Umsteigen schließlich auch zum Ziel. Dabei kann es aber keinem Zweifel unterliegen, daß ein in diesem Sinne „schlechtes“ Verkehrsangebot die Neigung zum Reisen mindert, ein „gutes“ sie dagegen steigert, und diese abschreckende Wirkung des „schlechten“ Angebots meint sicherlich Napp-Zinn, wenn er von den „mangels Verkehrsgelegenheiten nicht voll befriedigten Verkehrsbedürfnissen“ spricht.

Die Reiselust würde natürlich gewaltig anwachsen, wenn man nicht nur gut, sondern zugleich extrem wohlfeil, ja vielleicht sogar umsonst reisen könnte. Daraus ließe sich aber keine „Norm des Personenverkehrsbedürfnisses“ herleiten. Es muß vielmehr der



Das spezifische Verkehrsbedürfnis im Fern- und Überlandverkehr abhängig von der Stadtgröße

(aus: Carl Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft)

wirtschaftlich vernünftige Grundsatz obwalten, daß derjenige, der ein öffentliches Verkehrsmittel in Anspruch nimmt, dafür einen „angemessenen“, d. h. zu den Kosten des Verkehrsangebotes entsprechend beitragenden Fahrpreis entrichtet. Unter dieser Voraussetzung allerdings läßt sich sehr wohl eine „Norm des Verkehrsbedürfnisses“ für den Personenverkehr, beispielsweise zwischen zwei Städten von gegebener Größe und mit gegebener Entfernung voneinander (siehe Abb. 4), veranschlagen.

Man kommt dabei aber nicht umhin, zugleich eine gute oder zumindest annehmbare Qualität der Verkehrsbedienung vorauszusetzen, d. h. man muß von einer „Norm der guten Verkehrsbedienung“ ausgehen, die nach den Erfahrungen des praktischen Lebens unschwer beschrieben und in gewissen Grenzen festgelegt werden kann. Zu dieser Norm gehört unter anderem, daß die Eisenbahnstrecke zwischen zwei Städten nicht bedeutend länger ist als ihre Luftlinienentfernung. Eine Mehrlänge von 15 bis 25 v. H. — bei besonders schwierigen Geländebedingungen noch mehr — wird hingenommen werden.

Zur Verkehrsbedienungsnorm gehört ferner, daß eine genügende und gut über den Tagesverlauf verteilte Zahl von Verbindungen besteht und daß diese in angemessener Zeit bedient wird. Betrachten wir Reiseentfernungen von 150 km an aufwärts — von da ab scheiden die Personenzüge aus der Erörterung aus, die sich somit auf die „schnellen Zugverbindungen“ (D, E, F) beschränken kann —, so ist zunächst festzuhalten, daß bis zu Reiseweiten von ungefähr 450 km nur ein geringer Teil der Reisenden eine



Nachfahrt in Kauf nehmen oder gar auf sie Wert legen wird. In diesem Entfernungsbereich zählt man also vorzugsweise nur die während der Tageszeit verkehrenden Verkehrsverbindungen mit einem Reisebeginn nicht vor 6.00 Uhr früh und einem Reise-schluß nicht später als Mitternacht.

Was die Häufigkeit der Verkehrsverbindungen angeht, so wird die „Norm der guten Verkehrsbedienug“ bei Reiseweiten zwischen 150 und 300 km als erfüllt anzusehen sein, wenn es neun bis zwölf gut über den Tag verteilte Verbindungen gibt. Bei Reiseweiten zwischen 300 und 500 km werden sechs bis acht Verbindungen genügen, bei weiter anwachsender Reiseweite entsprechend weniger, wobei nunmehr auch eine oder mehrere Nachtverbindungen unbedingt verlangt werden.

Im Verkehr zwischen den Städten Stuttgart und München (Luftlinienentfernung 200 km, Eisenbahnstrecke 242 km) ist mit insgesamt 22 schnellen Zugverbindungen<sup>10)</sup> in jeder der beiden Fahrtrichtungen, von denen sieben keine reinen Tageszüge (zwischen 6 und 24 Uhr) sind, die Norm zweifellos erfüllt. Auch wenn man die vier F-Zugpaare (darunter eines nur die 1. Klasse führend) ausklammert, dann bleibt mit insgesamt elf schnellen Tagesverbindungen, deren mittlere Reisezeit bei 175 Minuten liegt, immer noch ein „voller“ Fahrplan. Das gleiche ist vom Eisenbahnverkehr Hannover–Hamburg (Luftlinie 140 km, Eisenbahnstrecke 178 km, 15 schnelle Tagesverbindungen [D und E] mit im Mittel 150 Minuten Fahrzeit, außerdem vier nicht unbeträchtlich schnellere F-Züge und schließlich noch zehn Nachtverbindungen) zu sagen, ebenso vom Verkehr Frankfurt–München (Luftlinie 310 km, Eisenbahnstrecke 413 km über Würzburg, 441 km über Stuttgart, zehn schnelle durchgehende Tagesverbindungen, davon sieben D mit einer mittleren Reisezeit von 330 Minuten und drei F mit einer mittleren Reisezeit von 282 Minuten, außerdem zwei Nachtverbindungen) und ferner noch, wenn auch mit einer gewissen Einschränkung, vom Verkehr Stuttgart–Nürnberg (Luftlinie 160 km, Eisenbahnstrecke 190 bzw. 203 km, acht schnelle Zugpaare [D und E, nur Tagesverbindungen], Fahrzeit zwischen 160 und 200 Minuten).

Zwischen Köln und Mainz (Luftlinie 140 km, Eisenbahnstrecke 185 km) gibt es nicht weniger als 33 schnelle Zugpaare täglich in jeder der beiden Fahrtrichtungen, von denen elf keine reinen Tageszüge sind. Von den 22 Tagesverbindungen sind acht F-Züge, darunter drei, die auch die zweite Klasse führen. Ein solcher Fahrplan ist, was die Bedienung des Personenverkehrs zwischen den beiden Städten angeht, als „überevull“ zu bezeichnen; er erklärt sich aus der Vielzahl der Fernverbindungen, für die die Strecke Köln–Mainz nur ein Zwischenglied ist.

Auch der Fahrplan Köln–Basel (Luftlinie 380 km, Eisenbahnstrecke 518 km) kann mit elf direkten schnellen Zugverbindungen mit einer mittleren Fahrzeit (der D-Züge) von knapp 400 Minuten – der schnellste F-Zug benötigt sogar nur 305 Minuten – als recht gut ausgestattet gelten, zumal bei solchen Entfernungen sowohl die F-Züge als auch die Nachtverbindungen voll anzurechnen sein werden.

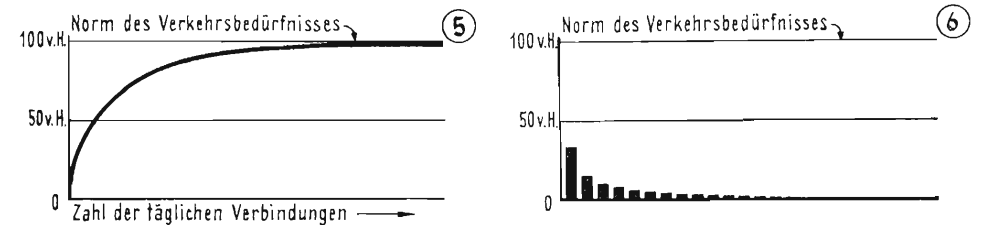
Wird die „Norm der guten Verkehrsbedienug“ zwischen zwei Städten nicht erreicht, dann bleibt verständlicherweise das Verkehrsaufkommen in dieser Relation hinter der „Norm des Verkehrsbedürfnisses“ zurück. Sind keine überlangen Umwege, die die Reise verteuern und ihre Dauer verlängern, zu fahren und wird die Reise auch nicht

<sup>10)</sup> Zugrundegelegt ist hier und im folgenden der Sommerfahrplan 1960.

durch ein- oder mehrmaliges Umsteigen in ihrer Bequemlichkeit beeinträchtigt, dann kommt es, was die Erfüllung der „Norm der guten Verkehrsbedienug“ angeht, lediglich auf die Zahl der täglichen Verbindungen an. Gibt es deren zu wenige, dann werden zahlreiche Einzelreisen durch Wartezeiten verlängert und durch sonst vermeidbare Ausgaben verteuert, und es werden dadurch die Reiselust und zugleich das Verkehrsaufkommen gemindert.

Bestand in früheren Zeiten nur die Wahl, solche Unzuträglichkeiten in Kauf zu nehmen oder auf die geplante Reise ganz zu verzichten, so lautet heute in zahllosen sich immer noch mehrenden Fällen die Alternative: Eisenbahn oder Kraftwagen. Das Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen reagiert heute somit weit empfindlicher als früher auf ein Zurückbleiben ihrer Verkehrsbedienug hinter der hier dargelegten „Norm“. Bei Reiseentfernungen von 150 km an aufwärts sind zahlreiche Kraftfahrer angesichts der wachsenden Überfüllung der großstädtischen Straßennetze zweifellos bereit, auf die Benutzung des eigenen Fahrzeugs zu verzichten, wenn die Eisenbahn sie „gut bedient“, d. h. genügend zahlreiche, genügend schnelle und bequeme und nicht zu teure Verkehrsverbindungen anzubieten hat. Die Schnelligkeit spielt dabei, wie schon Pirath zutreffend betont hat, eine besondere Rolle. Da der Kraftfahrer auf Autobahnen 90 bis 100 km, auf Landstraßen bestenfalls 70 km in der Stunde zurückzulegen vermag, auf den städtischen Straßennetzen aber erheblich weniger, kann als Faustregel angenommen werden, daß eine Eisenbahnverbindung hinsichtlich ihrer Schnelligkeit die „Norm der guten Verkehrsbedienug“ erfüllt, wenn sie zwei Städte mit einer Reisedauer von ungefähr der gleichen Minutenzahl miteinander verbindet, wie deren Luftlinienentfernung in Kilometer beträgt; F-Züge müssen natürlich noch ein gutes Stück schneller sein.

Man kann das Verkehrsaufkommen im Eisenbahnpersonenverkehr bei guter Bedienung, unter der insbesondere auch eine genügende Anzahl täglicher Verbindungen zu verstehen ist, mit 100 v. H., d. h. mit der vollen „Norm des Verkehrsbedürfnisses“, ansetzen. Dieses Aufkommen wird – wie erwähnt – nicht erreicht werden, wenn die Zahl der täglichen Verbindungen hinter der „guten Norm“ zurückbleibt, wobei das eine Zurückbleiben mit dem anderen korrespondiert (siehe Abb. 5).

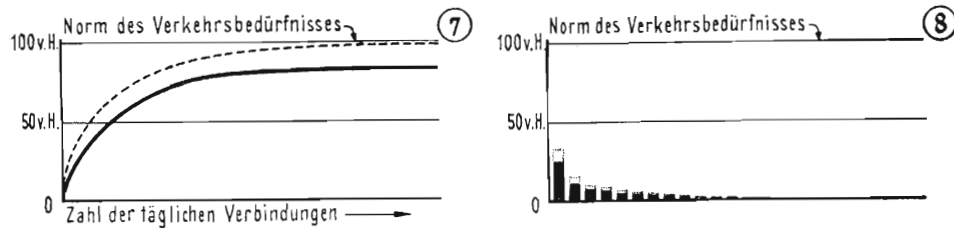


Daraus ergibt sich folgendes: Besteht in einer gegebenen Relation nur eine einzige schnelle Zugverbindung täglich, also – bei Reiseweiten zwischen 150 und 300 km – ungefähr  $\frac{1}{10}$  der „Norm der guten Verkehrsbedienug“, dann hat sie einen wesentlich größeren Anteil als  $\frac{1}{10}$  an der „Norm des Verkehrsbedürfnisses“ als Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, nämlich schätzungsweise ein Drittel. Kommt eine zweite Verbindung hinzu, dann steigert sich das Gesamtverkehrsaufkommen um ein geringeres Maß als dasjenige, das der ersten Verbindung zu verdanken war usw. Drei Verbindungen täglich, also knapp ein Drittel der Norm, bringen es bis zu rund zwei Drittel

des „vollen“ Verkehrsaufkommens. Kommen noch weitere Verbindungen hinzu, so steigern sie das Gesamtverkehrsaufkommen nur noch unwesentlich (siehe Abb. 6); wird gar aus dem „vollen“ ein „übervoller“ Fahrplan, dann wird dieser zusätzlichen Zahl von Verbindungen überhaupt kein nennenswerter Verkehrsaufkommensgewinn mehr zu verdanken sein.

In Abb. 6 ist derjenige *Zuwachs* an Gesamtverkehrsaufkommen dargestellt, der jeder neu hinzukommenden Zugverbindung zu verdanken ist, also nicht etwa die *Verteilung* dieses Aufkommens auf die jeweils gegebene Anzahl von Verbindungen. Selbstverständlich wandert stets, wenn eine Verkehrsverbindung hinzukommt, von den bereits vorhandenen ein Teil des Verkehrs auf die neue hinüber, so daß sich — lediglich mit gewissen durch die tageszeitliche Lage der einzelnen Zugverbindungen bestimmten Unterschieden — eine relativ gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf die jeweils gegebene Zahl von Verkehrsverbindungen einstellt.

Bei den Abb. 5 und 6 ist davon ausgegangen, daß es sich um „gute“ Verbindungen handelt, also ohne übergroße Zeit und Geld kostende Umwege und ohne Einbußen an Bequemlichkeit und auch an Zeit durch ein- oder mehrmaliges Umsteigen. Sind die Verbindungen in diesem Sinne von minderer Qualität, dann ergibt sich aus Abb. 5 das Bild der Abb. 7 und aus Abb. 6 das der Abb. 8. Auch eine relativ große Anzahl von



Verbindungen erreicht also in diesem Falle nicht die „Norm der guten Verkehrsbedienungs“, und das Verkehrsaufkommen bleibt entsprechend hinter der „Norm des Verkehrsbedürfnisses“ zurück.

Es ist nun freilich so, daß das Verkehrsbedürfnis im Personenverkehr zwischen zwei Städten, die in einiger Entfernung voneinander gelegen sind, für sich allein in der Regel *nicht* ausreicht, um der Vielzahl von täglichen Verkehrsverbindungen, die zur Erfüllung der „Norm der guten Verkehrsbedienungs“ erforderlich sind, ein ausreichendes, d. h. die Betriebskosten deckendes Verkehrsaufkommen zu sichern, es sei denn, es handele sich um zwei Städte von außerordentlicher Größe. Zumeist wird der „volle“ Fahrplan zwischen zwei Städten nur dann erreicht, wenn ihre gegenseitige Verbindung in einem starken Strom sich überlagernder Verkehrsbedürfnisse, vorzugsweise solcher des Fernverkehrs, eingebettet ist. In derartigen Fällen — siehe die Verbindung Köln—Mainz — kann es sogar zu einem „übervollen“ Fahrplan kommen.

Fehlt diese Voraussetzung oder ist sie nur in geringem Grade erfüllt, dann beschränkt sich die Eisenbahnverkehrsbedienungs zwischen zwei Städten meist nur auf wenige Verbindungen, die allerdings die „ersten“, also die ertragsstärksten sind (siehe Abb. 6). Die weiteren, die zur Erfüllung der „Norm der guten Verkehrsbedienungs“ hinzukommen

müßten, wären wegen zu geringen Ertrages unrentabel und kommen daher nicht zustande.

Wie rasch der Verkehrsaufkommenszuwachs, der der einzelnen Zugverbindung zu verdanken ist, bei einer Vermehrung der täglichen Verbindungen abfällt (siehe Abb. 6), zeigt sich auf stark befahrenen Strecken deutlich daran, daß nur relativ wenige ihrer zahlreichen Züge in den berührten Mittelstädten anhalten. Das Anhalten des einzelnen Zuges kostet 10 bis 20 DM und eine Vermehrung der Reisezeit im Durchgangsverkehr um zwei bis vier Minuten, ein Aufwand, dem je nach der Größe der betreffenden Stadt bei einer Vermehrung der Zahl der in ihr haltenden Züge schon sehr bald kein entsprechender Ertrag an Verkehrsaufkommenszuwachs mehr gegenübersteht.

Bei einer Netz- und Fahrplandichte, wie sie das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn aufzuweisen hat, sind die Fälle, daß die Personenverkehrsbedienungs zwischen zwei Städten oder Wirtschaftsgebieten von einiger Größe weit hinter der hier dargetanen „Norm“ zurückbleibt, nicht eben häufig. Aber sie kommen doch vor. Einer der ausgeprägtesten ist zweifellos die Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig (einschließlich der Nachbarstädte Salzgitter, Wolfsburg, Wolfenbüttel und der dazwischenliegenden Gemeinden in einer Kreisfläche von 25 km Radius rund um den Hauptbahnhof Braunschweig mehr als 600 000 Einwohner zählend) und der 1,8-Millionen-Stadt Hamburg. Zwischen Hamburg und Braunschweig (150 km Luftlinie, 187 km Eisenbahnstrecke) bei Mitbenutzung der 100 km langen Nebenbahn Braunschweig—Uelzen, sonst über Lehrte—Celle 217 km, über Hannover 240 km) verkehrt nur ein Eilzugpaar täglich mit im Mittel 167 Minuten Fahrzeit über die 217-km-Strecke und ein weiteres mit im Mittel 220 Minuten Fahrzeit über die 187-km-Strecke. Sonst gibt es nur Verbindungen mit dem weiten Umweg über Hannover (240 km) mit Umsteigen, also unbequeme, teure und zeitraubende Fahrten, und eine Verbindung über die 187-km-Strecke mit Umsteigen in Lüneburg und 203 Minuten Fahrzeit. Es versteht sich, daß unter solchen Umständen das Verkehrsaufkommen hinter der „Norm des Verkehrsbedürfnisses“ spürbar zurückbleibt.

### III

Auch wenn die Besetzung eines Eisenbahnzuges — sei es ein D-Zug, Eilzug oder Personenzug — auf seinem Laufwege an den verschiedenen Tagen der Fahrplanperiode sehr unterschiedlich ist und je nach Jahreszeit, Wochentagen und anderen Umständen schwankt, so lassen sich doch für bestimmte Zugläufe bestimmte Regelwerte seiner durchschnittlichen Besetzung erkennen. Beispielsweise stellt Abb. 9 das typische Bild der Besetzung eines Eil- oder Personenzuges zwischen zwei Großstädten dar, der zwi-



schon diesen beiden Städten nur Landgemeinden und Kleinstädte, allenfalls die eine oder andere Mittelstadt anläuft. Abb. 10 zeigt die Besetzung einer „Durchmesserlinie“ (Beispiel: S-Bahnstrecke Potsdam—Erkner in Berlin oder „Ruhrschnellzug“ Krefeld—Hamm), Abb. 11 die eines Zuges, der einen großstädtischen Mittelpunkt mit seiner näheren und weiteren ländlichen Umgebung verbindet.



Würde am Endpunkt einer solchen Strecke (nach Abb. 11) eine neue größere Stadt entstehen oder die vorhandene Kleinstadt wesentlich vergrößert werden, dann würde aus dem Besetzungsbild der Abb. 11 das der Abb. 12 entstehen. Das Verkehrsaufkommen würde sich um die schraffierte Fläche vergrößern — und entsprechend die Betriebseinnahmen —, ohne daß auch nur der geringste Mehraufwand an Betriebsausgaben damit verknüpft wäre. Eine solche Ertragssteigerung ist sehr erfreulich und erstrebenswert. In einem Falle wie dem vorgenannten könnte das Eisenbahnunternehmen

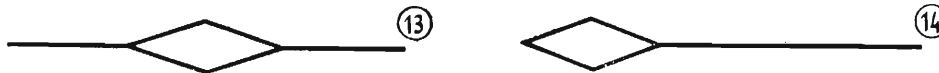


nichts dazu tun, daß sie eintritt, denn es baut und vergrößert keine Städte. Es hat aber in anderen geeigneten Fällen sehr wohl die Möglichkeit, durch betriebliche Maßnahmen Ertragssteigerungen von vergleichbarer Art zu erzielen.

## IV

In jedem Eisenbahnsystem von einiger Netz- und Fahrplandichte ist die Erscheinung zu beobachten, daß, wenn zwischen zwei Orten mit einer größeren Entfernung voneinander eine Mehrzahl von Zugverbindungen täglich besteht und die Gestalt des dazwischenliegenden Streckennetzes es gestattet, diese Züge nicht alle den gleichen Weg, sondern zwei, manchmal auch noch mehrere verschiedene Wege nehmen. Diese Wege können nahe beieinanderliegen, so zwischen Köln und Frankfurt die beiden Rheinuferstrecken, oder sich auch weit im Raume voneinander entfernen, so zwischen Frankfurt und München der Weg über Würzburg—Nürnberg (oder —Ansbach) einerseits und der über Heidelberg—Stuttgart andererseits. Das markanteste Beispiel einer Mehrzahl zum Teil weit auseinanderliegender Laufwege bot der D-Zugverkehr Berlin—Wien in den Jahren nach 1939; der östlichste Laufweg ging über Breslau—Oderberg, der westlichste über Leipzig—Regensburg, und eine ganze Anzahl von D-Zügen verkehrte über verschiedene dazwischenliegende Wege, so über Karlsbad, über Prag, über Reichenberg und über Glatz.

Die „Linienspaltung“ kann sich auf die gesamte Länge des Zuglaufes oder auf einen Teil davon erstrecken. Es kann sich um den mittleren Teil (Abb. 13) handeln (Beispiel: die zwischen Göttingen und Frankfurt über Kassel einerseits, über Fulda andererseits laufenden D-Züge Hamburg—Basel) oder um eine Endstrecke (Abb. 14) (Beispiel: Züge



Köln—Berlin mit unterschiedlichen Laufwegen zwischen Köln und Hamm). Auch die Gabelung mit zwei verschiedenen Endpunkten (Beispiel: D-Züge Basel— [und München—] Köln—Dortmund einerseits und —Hagen andererseits) ist eine ihrem Wesen nach verwandte Erscheinung (siehe Abb. 15).

Bei solchen Liniengabelungen sind hauptsächlich drei Fälle voneinander zu unterscheiden:

Fall a) (Abb. 16): Beide Laufwege sind ungefähr gleich lang und beide berühren Städte von ungefähr gleicher Größe und Verkehrsbedeutung. In diesem Falle wird die Gesamtzahl der Zugverbindungen halbiert werden; es werden ungefähr gleich viel Zugpaare über



jeden der beiden Alternativwege fahren. Als markantestes Beispiel für den Fall a) konnte bis zur Teilung Deutschlands der Verkehr Berlin—München über Leipzig—Regensburg und über Halle—Nürnberg gelten.

Fall b) (Abb. 17): Die beiden Laufwege sind verschieden lang. An der Strecke mit dem größeren Umweg liegt die wichtigere Stadt (oder die wichtigeren Städte); die kürzere Strecke berührt nur eine Stadt (oder Städte) von geringerer Verkehrsbedeutung. Beispiel: Köln—Hamm über Düsseldorf—Essen einerseits, über Wuppertal—Hagen andererseits. In Fällen dieser Art wird je nach dem Grade der Unterschiedlichkeit der Laufweglänge einerseits, der Bedeutung der berührten Städte andererseits die Verteilung der Zugverbindungen auf die beiden Wege verschieden ausfallen.



Fall c) (Abb. 18): Am kürzeren Laufwege liegt die größere Stadt (die größeren Städte); der längere Laufweg berührt Städte von geringerer Verkehrsbedeutung. Beispiel: Duisburg—Dortmund über Essen und über Wanne-Eickel. In diesem Falle ist klar, daß von der Gesamtheit der Zugverbindungen die überwiegende Mehrzahl den kürzeren Weg wählen wird. Immerhin zeigt sich, daß auch im Falle c) in der Regel eine ganze Anzahl von Zugpaaren über den längeren Weg geführt wird.

Die Frage erhebt sich, warum denn überhaupt in einem solchen Falle schnelle Züge über den längeren Weg laufen, und ob es nicht zweckmäßiger sei, die an ihm gelegenen kleineren Städte durch besondere Zugläufe an die andere Strecke, die ja nach Lage der Dinge als die eigentliche Hauptstrecke angesehen werden müsse, anzuschließen. Nun, es hat seinen guten Grund, daß auch in solchen Fällen auf die Liniengabelung nicht verzichtet wird, vorausgesetzt, daß die Zahl der über die ganze Strecke laufenden Zugverbindungen genügend groß ist. Es ist hier daran zu erinnern (siehe Abb. 6), daß, wenn über eine gegebene Strecke eine Vielzahl von Zügen täglich verkehrt, die neu hinzukommenden weiteren Zugverbindungen, was ihr Verkehrsaufkommen aus den Unterwegsorten angeht, immer ertragsärmer, ja schließlich praktisch ertragslos werden. Besteht die Möglichkeit der Liniengabelung nach Art des Falles c), dann ist davon auszugehen, daß von einer gewissen Zahl an aufwärts die Verbindungen über die „starke“ Strecke (mit der größeren Stadt) wegen zu starker Bündelung zu den ertragsarmen, womöglich zu den ertragslosen gehören, während sie — auf die „schwächere“ Strecke mit ihrem im ganzen geringeren Verkehrsaufkommen umgelegt — auf ihr wegen der geringen Zahl ihrer täglichen Zugverbindungen zu den ertragsstarken zu zählen sind. Dieser gute Ertrag aus der etwas längeren schwachen Strecke kann sehr wohl erheblich höher sein als der schlechte aus der starken Strecke, und es ist dann

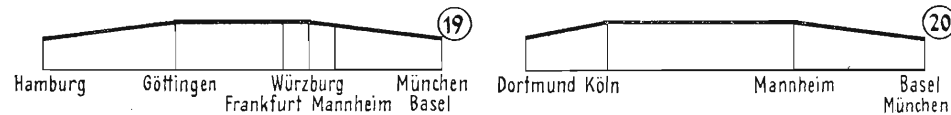
im Interesse des Gesamtertrages sehr wohl lohnend, auch den längeren Ast einer solchen Gabelung mit ein paar Zügen „auszufahren“.

Selbstverständlich bedarf es einer sehr sorgfältigen Beobachtung des Verkehrsaufkommens und einer danach sich richtenden Entscheidung im Einzelfalle, wieviel Züge bei Verzweigungsmöglichkeiten über den einen und wieviel über den anderen Laufweg zu leiten sind. Es versteht sich, daß die für die Gestaltung des Eisenbahnfahrplanes verantwortlichen Männer in dieser Hinsicht über umfassende Kenntnisse und Erfahrungen verfügen und daß sie — das zeigt der Fahrplan in reicher Fülle — alle Möglichkeiten dieser Art im wohlherwogenen Gesamtinteresse zu nutzen wissen.

In jüngster Zeit ist bei der Liniengabelung Würzburg—Treuchtlingen einerseits über Nürnberg, andererseits über Ansbach, die dem Fall b) (Abb. 17) zuzurechnen ist, eine deutliche Vergrößerung des Anteils der über Nürnberg laufenden Züge festzustellen. Das hat seinen Grund darin, daß die Strecke über Nürnberg durchgehend elektrifiziert ist, die über Ansbach noch nicht. Die Elektrifizierung hat den Erfolg einer Senkung der Zugförderungskosten und einer Verkürzung der Reisezeit. Das kommt, wenn es um Liniengabelungen geht, auf das gleiche hinaus, wie wenn die Länge der elektrifizierten Strecke um ein gewisses Maß verkürzt würde. Dadurch verschieben sich die Bedingungen etwas; die Gabelung Würzburg—Treuchtlingen entspricht gegenwärtig nicht mehr so eindeutig dem Falle b), sondern nähert sich den Bedingungen des Falles c). Eine solche Änderung der Gegebenheiten einer Liniengabelung dadurch, daß die eine Strecke elektrifiziert ist und die andere noch nicht, wirkt sich also zweifellos zugunsten des Anteils der über die elektrifizierte Strecke laufenden Zugverbindungen aus. Sie hat aber nicht etwa die Folge, daß deshalb auf eine wohlherwogene Teilung der Zugläufe auf mehrere Wege ganz verzichtet werden würde.

Die durchschnittliche Besetzung der D-Züge Hamburg—München und Hamburg—Basel auf ihrem Laufweg ist in Abb. 19 dargestellt. Sie ist am größten auf dem mittleren Drittel des Laufweges (Göttingen—Würzburg, Göttingen—Frankfurt bzw. —Mannheim). Das erklärt sich dadurch, daß in jedem solchen auf eine weite Strecke verkehrenden Zuge Einzelreisen von verschiedener Weite und auch mit verschiedenen Ausgangsorten und Zielen, darunter auch vielen abseits des Laufweges, sich bündeln und daß diese Bündelung im mittleren Teil des Gesamtweges am stärksten ist.

Etwas anders sieht die Besetzung der D-Züge Dortmund—Basel und Dortmund—München aus, und zwar nach Art der Abb. 20. Nicht auf dem nördlichen Enddrittel, sondern schon auf der sehr viel kürzeren Strecke von Dortmund bis Köln erreichen diese Züge



ihre „Vollbesetzung“, was sich aus der ungewöhnlichen Besiedlungsdichte und der Vielzahl und Größe der Städte auf diesem kurzen Streckenstück erklärt.

Eine Liniengabelung im mittleren Drittel des Laufweges (nach Art der Abb. 13) trägt dazu bei, die Zugbesetzung in diesem Drittel zu erhöhen, was zur Überfüllung auf diesem Streckenteil oder — um sie abzuwenden — zu einer Vermehrung der Zugverbindungen, also zu einer wenig erwünschten Erhöhung des Betriebsaufwandes führen

kann. Ganz anders ist die Gabelung im Bereich der beiden Enddrittel einer langen Zuglaufstrecke zu werten: hier ist eine Verstärkung der Zugbesetzung, die ja zu den Laufwegenden hin abfällt, dringend erwünscht, und es wird damit ein Erfolg erreicht, der dem in Abb. 12 dargestellten vergleichbar ist: nämlich mit den gleichen oder allenfalls nur geringfügig erhöhten Betriebsaufwendungen wird ein ansehnliches Mehr an Verkehrsaufkommen und damit an Einnahmen erzielt.

## V

Ein solcher Fall wäre zweifellos gegeben, wenn die Haupteisenbahnücke zwischen Braunschweig und Uelzen geschlossen werden würde. Damit ergäbe sich die Möglichkeit, von den zahlreichen schnellen Zugverbindungen Hamburg—München und Hamburg—Basel und umgekehrt, die gegenwärtig über Hannover geführt werden, einige zwischen Uelzen und Kreiensen über den östlich davon gelegenen Weg mit den Städten Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter zu führen (Abb. 21), der — laut dem bereits erwähnten Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats — nur um 7 km länger ist als der Weg über Hannover. Es würde sich bei dieser Liniengabelung um eine solche nach Art des Falles c) handeln, allerdings nicht sehr ausgeprägt und sich dem Falle a) annähernd, da sowohl der Unterschied der Laufweglängen als auch der Bedeutungsunterschied der unterwegs berührten Städte nicht allzu groß ist. Die Fahrtzeit der durchgehenden Züge würde über den östlichen Weg 10 bis 15 Minuten länger sein als über den westlichen. Während derjenigen Zeitspanne allerdings, in der die Strecke über Hannover elektrifiziert ist, die über Braunschweig aber noch nicht, würde der Fahrtzeitunterschied etwas größer, mit ungefähr 20 Minuten, anzusetzen sein. Auch der Unterschied in den Zugförderungskosten — elektrischer Antrieb auf der einen, Dieselantrieb auf der anderen Strecke — würde sich in dieser Zeit vergrößern.

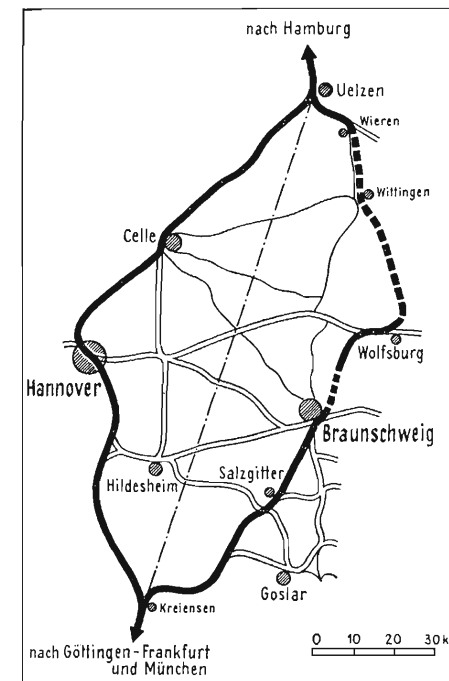


Abb. 21

Zwischen Hamburg und Hannover bestehen zur Zeit 29 schnelle Zugverbindungen, zwischen Hannover und Göttingen deren 32 täglich. Würden davon vier bis sechs weggenommen werden, so ist klar, daß es sich um solche „ganz hinten in der Reihe“ handeln würde, die, was den durch sie bewirkten Verkehrsaufkommenszuwachs in den Relationen Hamburg—Hannover und Hannover—Göttingen (einschließlich des Verkehrs von und nach den Zwischenorten und den Orten im Hinterland der drei Städte) angeht, praktisch ertragslos sind. Das Verkehrsaufkommen in den genannten Rela-



tionen würde sich nicht verkleinern und sich lediglich ein wenig anders auf die in ihrer Zahl geringfügig verminderten Zugverbindungen verteilen — mit dem Erfolg, daß die durchschnittliche Besetzung des nördlichen Enddrittels dieser Zugläufe, die bisher zu wünschen übrig läßt, etwas aufgefüllt würde.

Dem Reisenden, der von Hamburg oder von weiter her über Hamburg kommend nach Göttingen oder einem südlich davon gelegenen Zielort — und umgekehrt — fährt, wäre es völlig gleichgültig, ob sein Zug den Weg über Hannover oder den über Braunschweig nähme. Ihn interessiert lediglich die Fahrzeit, deren geringfügige Verlängerung beim Wege über Braunschweig sich, wie das auch bei anderen vergleichbaren Liniengabelungen der Fall ist, bei Reisen auf so weite Entfernungen — 300 bis 800 km und mehr — nicht oder nicht spürbar verkehrsaufkommensmindernd auswirken würde.

Die gleichen vier bis sechs nordsüdlichen Zugverbindungen stehen aber, wenn sie den Weg über Braunschweig wählen, hier „ganz vorn in der Reihe“, d. h. sie sind, was das Verkehrsaufkommen aus den berührten Städten angeht, ausgesprochen ertragsstark. Auch bei diesen Zugläufen würde dadurch die durchschnittliche Besetzung im nördlichen Enddrittel in erwünschter Weise kräftig aufgefüllt werden.

Daß diese Umlegung einer Anzahl von Zugläufen zu einer Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens und der Betriebseinnahmen im betrachteten Gebiet führen würde, steht außer Zweifel. Auf die Frage, um welche Größenordnungen es sich dabei handeln würde, wird weiter unten noch zurückgekommen. Zunächst soll hier die Veränderung der Betriebsaufwendungen in ihrem Ausmaße veranschlagt werden.

Es ist bereits erwähnt worden, daß sich die Zugförderungskosten der in Zukunft über Braunschweig statt über Hannover laufenden durchgehenden Züge dem Längenunterschied und einem gewissen Steigungsunterschied der beiden zu vergleichenden Strecken entsprechend erhöhen würden und daß sich diese Erhöhung für die Dauer, da die eine Strecke elektrifiziert ist, die andere aber nicht, noch um den Unterschied der mittleren Traktionskosten vergrößern würde. Dem würden folgende Ersparnisse an Betriebsaufwendungen gegenüberstehen: Von den derzeitigen fünf Eilzugpaaren Braunschweig-Kreiensen über Salzgitter-Bad könnten zwei oder drei entfallen, desgleichen voraussichtlich eine der beiden durchgehenden Eilzugverbindungen Braunschweig-Hamburg oder zumindest die zur Bewerksstellung der einen dieser beiden Verbindungen gegenwärtig erforderlichen Flügelzüge von Hamburg nach Lüneburg und zurück. Des weiteren würde die gegenwärtig stattfindende Umsetzung von Kurswagen und Kurswagengruppen in Kreiensen und in Lüneburg entfallen können sowie schließlich der Halt verschiedener D-Zugpaare in Kreiensen, der gegenwärtig zur Aufnahme und Abgabe des von und nach Braunschweig-Salzgitter gehenden Umsteigeverkehrs erforderlich ist.

Dem Mehr an Zugförderungskosten für die über die Braunschweiger Strecke zu leitenden Züge würden also einige ihm nahezu gleichkommende oder es vielleicht sogar überwiegende Ersparnisse an betrieblichem Aufwande gegenüberstehen.

Zur Abschätzung des durch diese Änderung zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens mögen folgende Überlegungen dienen: Der Geschäfts- oder Privatmann in Hannover, der eine Reise nach Hamburg und zurück plant, wird sich angesichts der sehr zahlreichen und sehr schnellen Zugverbindungen zwischen den beiden Städten von der Benutzung des eigenen Kraftwagens (zur Autobahnfahrt kommt in jedem

Falle die anstoßende Fahrt auf den stark belasteten Straßen der beiden Städte, die nicht nur Zeit, sondern vor allem auch Nerven kostet, hinzu) keine nennenswerte Verkürzung der *Gesamtreisedauer* im Vergleich zur Benutzung der Eisenbahn versprechen können; *eher das Gegenteil*. Ganz anders fällt dieser Vergleich für die Einwohner der Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und Wolfenbüttel aus, und zwar sowohl zeitlich als auch geldlich. Auch wenn sie wissen, daß die Fahrt im Kraftwagen innerhalb Hamburgs kein Vergnügen und zudem oft auch langsamer als die Benutzung der innerstädtischen Verkehrsmittel ist — sie können sich in zahlreichen Fällen die Benutzung der Eisenbahn sozusagen „nicht leisten“. Das würde sich natürlich sofort ändern, wenn durch die erwähnte Umlegung von Zugläufen die mittlere Reisezeit Braunschweig-Hamburg um rund eine Stunde — für *eine* Fahrt — und dank der Fahrplanverdichtung in vielen Fällen auch die Anfangswartezeit vor dem Antritt der einzelnen Fahrt spürbar verkürzt werden würde.

Es sei hier einmal angenommen, daß diese Änderung das Verkehrsaufkommen aus dem Raume Braunschweig in Richtung Hamburg um 100 Reisende täglich, also 36 500 jährlich erhöhen würde. Das würde bedeuten, daß jeder der Einwohner des engeren Einzugsgebiets des Hauptbahnhofs Braunschweig (wie bereits erwähnt rund 600 000) sich *alle 16½ Jahre einmal* dazu entschließen würde, eine Reise nach Hamburg, die er unter den jetzigen Umständen entweder im eigenen Kraftwagen antritt oder aber — in Ermangelung eines eigenen Fahrzeugs und im Hinblick auf den „schlechten“ Eisenbahnfahrplan — ganz unterläßt, mit der Eisenbahn zu machen. In umgekehrter Richtung würden 100 Eisenbahnreisende täglich zusätzlich bedeuten, daß sich jeder der 1,8 Millionen Einwohner Hamburgs *alle 50 Jahre einmal* zu einer Reise per Eisenbahn — statt im Kraftwagen oder gar nicht — nach Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg oder in den Harz über Braunschweig entschließen würde.

Diese Betrachtungen zeigen klar, daß der zunächst nur „gegriffene“ Ansatz des Verkehrsaufkommenszuwachses — je 100 Reisende täglich zusätzlich aus dem Hamburger und aus dem Braunschweiger Raume — sicherlich nicht als übertrieben hoch gelten kann. Es würde hier zu weit führen und auch ohne sorgfältige Einzelbeobachtungen und -zählungen kaum möglich sein, diesen Ansatz näher festlegen und begründen zu wollen. Um welche Größenordnung es sich bei dem mit einem solchen Verkehrsaufkommenszuwachs korrespondierenden Zuwachs an *Einnahmen* handeln würde, mag daraus ersehen werden, daß die vorgenannten je 100 Reisenden zusätzlich täglich bei einem mittleren Fahrpreis Braunschweig-Hamburg und zurück (oder umgekehrt) von 30,— DM insgesamt 2,2 Millionen DM jährlich an Fahrgeldern entrichten würden. Auch wenn man bedenkt, daß eine Anzahl von Reisenden bei Fahrten von Braunschweig nach Hamburg und zurück in Zukunft auf den nicht nur Zeit, sondern auch Geld kostenden Umweg über Hannover verzichten und dadurch im Vergleich zu jetzt einen Einnahmeausfall von einigen 100 000 DM jährlich verursachen würden, so bliebe *allein aus der Relation Braunschweig-Hamburg* bei dem veranschlagten Verkehrsaufkommenszuwachs eine zwischen 1,5 und 2,0 Millionen DM liegende jährliche Mehreinnahme zu erwarten.

Hinzu käme die Anreicherung des Verkehrsaufkommens in den Relationen Braunschweig-Göttingen und Braunschweig-Süddeutschland. Auch in diesen Relationen würde die Umlegung der Zugläufe eine Verdichtung des Fahrplans, eine Verkürzung der Reisezeiten und den Wegfall des Umsteigens in zahlreichen Fällen und damit zugleich

einen Zuwachs an Verkehr und an Einnahmen bewirken. Dieser würde nicht so groß wie der in der Relation Braunschweig-Hamburg ausfallen, aber sicherlich doch auch von beachtlichem Rang sein.

Es wird natürlich stets Stimmen geben, die keine einzige der zahlreichen ihnen gegenwärtig zur Verfügung stehenden Zugverbindungen missen möchten und die — vom Standpunkt der *beati possidentes* — erklären werden, auf einer ihnen wichtigen Eisenbahnstrecke seien 20 oder 25 schnelle Zugverbindungen täglich nicht genug; es müßten unbedingt deren 30 sein und bleiben, und keine davon dürfe wegverlegt werden. Daß ein solcher lokaler oder kleinregionaler Egoismus und das wohlverstandene Interesse eines Eisenbahnunternehmens, dem eine möglichst umfassende und zugleich möglichst rationelle großräumige Verkehrsbedienung obliegt, nichts miteinander gemein haben, bedarf keiner besonderen Betonung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Bau der Haupteisenbahn Braunschweig-Uelzen entgegen der bisher zumeist vertretenen Auffassung seine Bedeutung und seine wirtschaftliche Rechtfertigung hauptsächlich durch die von ihm bewirkte Verbesserung der Personenverkehrsbedienung und erst in zweiter Linie durch ihre Rolle als Entlastungsstrecke für den nordsüdlichen Güterverkehr erhalten würde — zumal die zu erwartende baldige Elektrifizierung der über Hannover führenden Nordsüdstrecke den Zeitpunkt, da diese Entlastung dringlich bzw. erneut dringlich werden wird, um mindestens ein Jahrzehnt hinauschieben wird — und daß diese Verbesserung der Personenverkehrsbedienung mit einer ansehnlichen Ertragssteigerung, das heißt einer Vermehrung des Verkehrsaufkommens und der Einnahmen bei nur geringfügiger Vergrößerung der betrieblichen Aufwendungen einhergehen würde. Insofern kann der Neubau dieser Strecke als eine echte Rationalisierungsmaßnahme, die an Aufwand und Ertrag mit anderen Maßnahmen dieser Art vergleichbar ist, angesehen werden. Dieses Ziel, zu einem „besseren Gesamtertrag“ zu kommen, liegt zweifellos auch dem von *Otto Blum* verwendeten Worte des „Nachbesserns“ zugrunde. Dabei darf angenommen werden, daß das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn kaum einen zweiten Fall aufweisen wird, wo das „Nachbessern“ durch Einfügung einer Strecke von begrenzter Länge einen im Verhältnis zum Aufwand so bedeutenden Ertrag verspricht wie die Schließung der Hauptbahnücke nördlich von Braunschweig.

## VI

Die Frage, was der Personenverkehr zur wirtschaftlichen Rechtfertigung des Baues einer neuen Eisenbahnstrecke — hinzuzufügen ist: heute noch — beitragen kann, ist hier anhand eines konkreten Beispiels, nämlich des Planes, zwischen Braunschweig und Uelzen eine Haupteisenbahn zu bauen, untersucht worden. Dabei ging es zunächst nur darum, die im Spiele stehenden Faktoren zu beschreiben und in ihrer Größenordnung nur ungefähr zu bestimmen. Selbstverständlich wäre diese Untersuchung noch zu verfeinern, wozu aber die Sammlung und Sichtung eines zum Teil nur durch Einzelschätzungen gewinnbaren und nicht ohne weiteres erhältlichen Zahlenmaterials erforderlich wäre; dies würde über den hier gesteckten Rahmen hinausgehen.

Das Ergebnis der Untersuchung, dem über den behandelten Einzelfall hinaus eine gewisse allgemeine Bedeutung, wann und wo immer es um die Einfügung eines zu-

sätzlichen Netzgliedes in das vorhandene Eisenbahnnetz geht, zukommen kann, läßt sich in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Bei der Bedienung des Personenverkehrs durch die Eisenbahnen — im ganzen gesehen — werden in vielen Ländern, so auch in der Bundesrepublik Deutschland, die Kosten der dafür zu machenden betrieblichen Aufwendungen durch die Einnahmen nicht gedeckt. Das berechtigt aber nicht zu der Annahme, daß im Einzelfalle der Personenverkehr nicht entscheidend oder womöglich überhaupt nicht zur wirtschaftlichen Rechtfertigung des Baues einer neuen Eisenbahnstrecke beitragen könnte.
2. Es gibt Verkehrsrelationen von zum Teil ansehnlicher Bedeutung, deren Bedienung durch die Eisenbahnen auf Grund der gegebenen Netzgestalt und Fahrplandichte zu wünschen übrig läßt und die dadurch zu einem besonderen Betätigungsfeld des privaten Personenkraftverkehrs geworden sind. Gelingt es, die Personenverkehrsbedienung durch die Eisenbahnen in solchen Relationen mittels Einfügung eines neuen Streckenabschnittes und seiner Nutzung durch neue Zugläufe spürbar zu verbessern, so kann mit einer beträchtlichen Erhöhung ihres Verkehrsaufkommens und einer entsprechenden Zurückverlegung der Wettbewerbsgrenze zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem privaten Personenkraftverkehr gerechnet werden.
3. Die Senkung der Zugförderungskosten durch die Elektrifizierung legt eine gewisse Zusammenfassung der Zugläufe auf den elektrifizierten Strecken nahe. In bestimmten geeigneten Fällen verspricht gleichwohl eine wohlerwogene Verzweigung der Zugläufe, auch wenn dabei nicht oder noch nicht elektrifizierte Strecken mitbefahren werden, wegen der dadurch erzielbaren Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens das bessere wirtschaftliche Ergebnis.
4. Jede Rationalisierungsmaßnahme, das heißt jede Maßnahme, die darauf gerichtet ist, die zur Erzielung eines bestimmten Ertrages erforderlichen Aufwendungen und Kosten zu senken, setzt zuvor Investitionen oftmals bedeutenden Umfanges für die Schaffung von Einrichtungen, die diesem Ziele dienlich sind, voraus. Zu solchen Einrichtungen kann in geeigneten Fällen auch die Einfügung eines neuen Netzgliedes, das heißt der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke gehören.
5. Einer möglichst rationellen Bedienung des Personenverkehrs durch die Eisenbahnen kommt in der Regel eine Vielgliedrigkeit des Streckennetzes, die eine entsprechende Vielfalt der Zugläufe ermöglicht, zustatten. Diese Vielgliedrigkeit und Vielfalt ist im Falle einer Verkehrsunterbrechung auf irgendeiner Teilstrecke durch Unfälle oder andere Umstände von besonderem Wert, wobei allerdings hinzuzufügen ist, daß die Sicherheit und Regelmäßigkeit des heutigen Eisenbahnbetriebes sehr groß, seine Störungsanfälligkeit gering ist. Der Einfügung eines neuen Netzgliedes in das vorhandene Streckennetz ist stets, in bestimmten Fällen in erhöhtem Grade eine Bereicherung der betrieblichen Möglichkeiten zu verdanken. Verspricht eine geschickte Ausnutzung dieser Möglichkeiten eine über das etwaige Mehr an Betriebsaufwendungen erhebliche hinausgehende Erhöhung des Ertrages, so kann die Wirkung einer solchen Neubaumaßnahme als eine *Erhöhung des Betriebswertes des Gesamtnetzes* bezeichnet werden.



## Die Wegekosten des Kraftverkehrs\*)

VON DIPL.-KEM. H. D. BÖGEL, KÖLN

### I.

Die Auseinandersetzungen über die Wegekosten innerhalb der verkehrspolitischen Diskussion in den letzten Jahren haben deutlich erkennen lassen, daß eine einwandfreie Straßenkostenrechnung, die von allen Seiten Zustimmung findet, bisher nicht erstellt werden konnte. Versucht man den Gründen nachzugehen, worauf dieses mangelhafte Ergebnis zurückgeführt werden kann, so kommt man zu der Feststellung, daß es nicht nur die Unvollkommenheit der zu einer solchen Rechnung notwendigen statistischen Unterlagen ist, die zweifellos jeden, der eine solche Straßenrechnung vorzunehmen versucht, vor größte Schwierigkeiten stellt. Es sind u. E. in weit höherem Maße die Unklarheiten, die sich aus den Unterschieden in der Begriffsbildung sowie in der angewandten Methodik ergeben.

Bevor die einzelnen Faktoren herausgestellt werden, die eine Erklärung für die unterschiedlichen Auffassungen und Methoden innerhalb der verkehrspolitischen Diskussion über die Wegekosten im allgemeinen und über die Wegekosten des Kraftverkehrs im besonderen zu geben vermögen, ist es zweckmäßig festzustellen, welchen Platz dieses verkehrswirtschaftliche Problem im Rahmen des gesamten Verkehrsgeschehens einnimmt.

### II.

Die Fragestellung über die Deckung der Straßenkosten durch den Kraftverkehr ist nicht erst zu der Zeit aufgekommen, als offensichtlich wurde, daß der Straßenbau erheblich hinter dem Anwachsen des Motorfahrzeugverkehrs zurückblieb. Dies war nur der äußere Anlaß, die seit Jahrzehnten anstehende Diskussion nach dem II. Weltkrieg wieder aufzunehmen und zeitweise in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Betrachtung zu stellen.

Der Gedanke der anteiligen Finanzierung des Straßenbaues durch den Kraftverkehr und damit die ersten Ansätze einer sogenannten Straßenkostenrechnung gewannen in dem Augenblick an Bedeutung, als der Kraftwagen als konkurrierendes Verkehrsmittel innerhalb der Verkehrswirtschaft auftrat. So wurde die Frage der Wegekosten und deren Anlastung und Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkategorien von Beginn an unter einem stark wettbewerbspolitischen Gesichtspunkt betrachtet und als bedeutendes Problem für eine Koordinierung der Verkehrsträger angesehen.

\*) Literaturabhandlung zu Durgeloh, H., Die Wegekosten des Kraftverkehrs. Versuch einer volkswirtschaftlichen Straßenkostenrechnung, Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 45, Düsseldorf 1959.

Aber erst als nach dem II. Weltkrieg das Wettbewerbsproblem, insbesondere zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem sich schnell ausbreitenden Güterkraftverkehr, immer schärfer in den Vordergrund trat, entstand die Forderung nach Schaffung „gleicher Startbedingungen“ für alle Verkehrsträger, weil man glaubte, dadurch den Wettbewerb ordnen zu können. Es darf unter dieser Forderung keineswegs eine Nivellierung der arteigenen Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger verstanden werden im Sinne einer Gleichheit der Erfolgchancen im Wettbewerb, ebensowenig eine Nivellierung der Kosten. Es kann darunter nur eine Gleichheit verstanden werden, die sich auf die Bedingungen bezieht, unter denen die Verkehrsunternehmer ihre Leistungen produzieren und anbieten.

Im Mittelpunkt dieser verkehrspolitischen Zielsetzung steht die Forderung nach einer Harmonisierung der Kosten der einzelnen Verkehrsträger; sie beinhaltet gleichzeitig die „Angleichung“ der Wegekosten, die sich grundsätzlich auf alle Verkehrsträger erstreckt (einschließlich des Luft- und Seeverkehrs), sich aber aus naheliegenden Gründen für den Bereich der drei Binnenverkehrsträger in besonderer Weise heraushebt. Denn: für den Bereich der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs ist das Problem der Harmonisierung der Wegekosten – zumindest für den heutigen Stand der Entwicklung – insofern nicht entscheidend, als von einem Wettbewerb dieser beiden Verkehrsträger mit den Binnenverkehrsmitteln nur sehr bedingt gesprochen werden kann<sup>1)</sup>, von den außerökonomischen Gründen einmal ganz abgesehen.

Für die Eisenbahn spielt die Frage der Wegekostenrechnung ebenso eine Rolle wie für die übrigen Verkehrsträger: sie ist aber weniger problematisch aufgrund der Tatsache, daß sich Verkehrsweg und -betrieb in einer Hand befinden. Für den Binnenschifffahrtsverkehr gilt – wie beim Straßenverkehr – der Tatbestand, daß die Bereitstellung der Verkehrswege als öffentliche Aufgabe angesehen wird. Aber die Investitionen in den Wegen entziehen sich grundsätzlich – anders als bei den Eisenbahnen – der Einflußnahme ihrer Benutzer. Zudem werden Straßen (und Wasserwege) nicht nur von Verkehrsunternehmern genutzt. Daher gestaltet sich eine Wegekostenrechnung aufgrund der besonderen Verhältnisse beim Straßenverkehr bedeutend komplizierter; mit Recht hat deshalb die Straßenkostenrechnung immer im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen über die Wegekosten gestanden.

Die Auffassung, daß jeder Verkehrsträger die ihm zurechenbaren Kosten für die von ihm benutzten Verkehrswege selbst zu tragen habe, hat sich im letzten Jahrzehnt immer mehr durchgesetzt und dürfte heute unwidersprochen bleiben. Sie bedeutet eine völlige Abkehr von dem in der Vergangenheit geltenden Grundsatz des Gemeingebrauchs der öffentlichen Verkehrswege.

### III.

Es erhebt sich nun die Frage, wie eine solche Wegekostenrechnung durchgeführt werden soll und inwieweit die Voraussetzungen dafür gegeben sind, eine Rechnung aufzustellen, die wissenschaftlich haltbar ist und zu eindeutigen Ergebnissen führt.

Die Tatsache, daß in den letzten Jahren unter großer Mühe eine Anzahl derartiger

<sup>1)</sup> Zwar beginnt sich ein Wettbewerb im höherwertigen Personenverkehr zwischen Luftfahrt und Eisenbahn abzuzeichnen; das Ausmaß dieses Wettbewerbes kann im Vergleich zum Wettbewerb zwischen den Binnenverkehrsträgern heute noch als sehr geringfügig angesehen werden.

Straßenkostenrechnungen<sup>2)</sup> vorgelegt worden sind, ist offensichtlich ein Hinweis dafür, daß es grundsätzlich bereits heute schon möglich ist, derartige Rechnungen durchzuführen, wenn auch aufgrund der Mangelhaftigkeit der dazu notwendigen Unterlagen auf Schätzungen in größerem Maße nicht verzichtet werden kann.

Fragt man sich, inwieweit diese Straßenkostenrechnungen tatsächlich zu einer Lösung des Problems beizutragen vermocht haben, so muß man leider zu der Feststellung kommen, daß die Gegensätzlichkeiten innerhalb dieser verkehrspolitischen Diskussion keineswegs dadurch geringer geworden sind, ja man kann behaupten, daß sie sich eher verfestigt haben. Andererseits zeigt sich, daß die jahrelang anhaltende, erregte Auseinandersetzung — zumindest in der Öffentlichkeit — in der letzten Zeit weitgehend zu verstummen scheint.

Diese Tatsache ist aber am wenigsten wünschenswert: stellen doch die Wegekosten ein wichtiges Teilstück innerhalb des großen Problemkreises der Harmonisierung der Kosten dar. Das Aufschieben einer endgültigen Lösung dieser bedeutenden Frage muß daher als bedenklich angesehen werden.

Worauf beruhen nun diese Unterschiede und Gegensätzlichkeiten, die besonders deutlich in der praktischen Durchführung der Straßenkostenrechnungen zum Ausdruck kommen? Zuzugeben ist, daß sich eine Anzahl offenstehender Fragen einer rechnerischen Lösung entzieht bzw. daß es dabei um Ermessensentscheidungen geht, weil einzelne Teilprobleme nicht *objektiv*, sondern nur *pragmatisch* gelöst werden können. Darüber hinaus handelt es sich in erster Linie um die Klärung von Begriffen sowie um die Anwendbarkeit von Methoden, wie bereits oben angemerkt wurde.

Das Anliegen der vorliegenden Bemerkungen kann aber nicht darin gesehen werden, den bestehenden Auffassungen eine eigene hinzuzufügen. Es geht hierbei vielmehr darum, den Versuch zu unternehmen, die strittigen Punkte im Zusammenhang mit der Wegekostenrechnung des Kraftverkehrs noch einmal herauszustellen; dabei wird darauf verzichtet, die gegensätzlichen Auffassungen im einzelnen anzuführen.

#### IV.

Als Grundsätze für eine Ordnung des Verkehrsmarktes werden heute die Forderungen erhoben, daß einerseits die Verkehrsträger für ihre Kosten aufzukommen haben, daß sie andererseits nicht mit Ausgaben belastet werden, die sie nicht als Kosten verursacht haben. Hinter dieser Formulierung verbirgt sich die Forderung nach *Eigenwirtschaftlichkeit*. Dies ist die erste Frage, die einer Klärung bedarf.

Wenn unter dem ökonomischen Prinzip die Befriedigung eines bestimmten Bedürfnisses mit dem geringstmöglichen Aufwand verstanden wird, so hat dieses Prinzip *grundsätzlich* auch für den Bereich des Verkehrs Geltung, selbst dann, wenn man

<sup>1)</sup> Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege. Schriftenreihe des Wissenschaftl. Beirats beim BVM, Heft 3, Bielefeld 1954.  
Lübbecke, G., Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr, 1957.

Morgenthaler, K. u. Wollert, H., Gutachten über die Deckung der vom Güterkraftverkehr verursachten Straßenkosten, 1958.

Dreskornfeld, W., Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr, Heft 9, Bielefeld 1959.

Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn: Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Januar 1960 (Brand-Bericht), Deutscher Bundestag, 3. Wahlperiode, Drucksache 1602.

berücksichtigt, daß dem Verkehr nicht nur ökonomische, sondern auch außerökonomische Aufgaben zufallen. Denn: wesentliches Ziel einer Verkehrspolitik dürfte es sein, über ein leistungsfähiges und gleichzeitig billig arbeitendes Verkehrssystem zu verfügen. So kann auch schließlich das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit als grundsätzliche Zielsetzung der Verkehrspolitik angesehen werden. Dazu bedarf es aber nicht nur einer eindeutigen Definition dieses Begriffes, sondern es muß festgestellt werden, worauf sich diese Eigenwirtschaftlichkeit beziehen und wieweit die Differenzierung dieses Prinzips<sup>3)</sup> innerhalb des Verkehrswesens getrieben werden soll.

Andererseits dürfte es unstrittig sein, daß von dieser grundsätzlichen Forderung abgegangen werden muß, wenn höhere wirtschaftspolitische Zielsetzungen dem entgegenstehen. Es kann daher vernünftigerweise die Eigenwirtschaftlichkeit weder ohne gewisse Einschränkungen gefordert noch verwirklicht werden. Bei der Konkretisierung dieses theoretisch so leicht formulierbaren Prinzips ergeben sich aber erhebliche Schwierigkeiten.

Über alle diese Fragen besteht aber bis heute auch nicht annähernd Einigkeit; sie müssen aber geklärt werden, wenn man vermeiden will, daß schließlich von einem „Mythos der Eigenwirtschaftlichkeit“ gesprochen wird.

Erkennt man das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit grundsätzlich an, so folgt daraus, daß man die Kosten und Erträge der Straßen zu ermitteln versucht und sie einander gegenüberstellt. Hieraus ergibt sich die zweite strittige Frage, die in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung eine unterschiedliche Beurteilung erfährt: die Frage nach einer *betriebswirtschaftlichen* oder *volkswirtschaftlichen Straßenkostenrechnung*.

Daß sich eine betriebswirtschaftliche Straßenkostenrechnung durchführen läßt, dürfte wohl allgemein zu bejahen sein. Sie würde allerdings die fiktive Annahme voraussetzen, daß es sich hierbei um einen einheitlichen Wirtschaftsbereich mit betrieblicher Leistungserstellung handelt. Neben anderen Schwierigkeiten tritt vor allem die der Bewertung der Straßen auf. Darüber hinaus erscheint es problematisch, die betriebswirtschaftliche Straßenkostenrechnung als Grundlage für die Bemessung der Abgaben der Straßenbenutzer zu wählen.

Auf der anderen Seite dürfte eine volkswirtschaftliche Straßenkostenrechnung der zu lösenden *volkswirtschaftlichen* Aufgabe eher gerecht werden, obwohl auch sie nicht einer gewissen Problematik entbehrt.

Ein weiteres Problem ist das der „*Teilkostenrechnung*“ bzw. der „*Vollkostenrechnung*“; d. h.: sollen alle Straßenarten bei der Rechnung berücksichtigt werden oder nur bestimmte Straßenkategorien? Damit eng zusammen hängt die Frage nach der Wahl des *Zeitpunktes der Straßenkostenrechnung*. Soll die Kostenrechnung bereits vor dem Erscheinen des Motorfahrzeugverkehrs<sup>4)</sup> beginnen — hierfür spricht u. a. die Auffassung, daß das Vorhandensein auch der älteren Straßen dem Kraftfahrzeugverkehr Nutzen bringe („*legacy from the past*“) — oder erst nach dem vermehrten Auftreten des Kraftfahrzeuges? Im letzteren Fall würde die Entscheidung für das Verursachungsprinzip fallen.

<sup>3)</sup> Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit kann grundsätzlich auf den gesamten Bereich des Verkehrs, auf die Verkehrsträger und Verkehrswege sowie auf die einzelnen Fahrzeug- und Straßenkategorien angewandt werden.

<sup>4)</sup> Eine praktische, aber nicht unwichtige Frage ist dabei die, inwieweit für diesen Zeitraum zuverlässige Zahlenunterlagen zur Verfügung stehen.



Auf die Problematik der *Bewertung des Straßennetzes* wurde schon in anderem Zusammenhang hingewiesen. Hierbei steht der Wiederbeschaffungswert im Vordergrund, d. h. der Wert der Straßen, der sich (betriebswirtschaftlich) aus den Herstellungskosten eines neuen Straßennetzes zu dem Zeitpunkt, in dem das alte ersetzt werden muß, ergibt. Die Errechnung des Wiederbeschaffungswertes dürfte aber erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen, nicht zuletzt deshalb, weil sich der Zeitpunkt der Wiederbeschaffung schwerlich ermitteln läßt. Andererseits muß betont werden, daß eine Straßenkostenrechnung ohne einen Straßenwert überhaupt nicht durchgeführt werden kann.

Mit der Bewertung der Straßen ist die *Frage des Zinses des investierten Kapitals* eng verbunden. Entscheidend ist hierbei wiederum die Frage nach einer betriebswirtschaftlichen oder einer volkswirtschaftlichen Straßenkostenrechnung. Bei beiden Auffassungen wird in der Mehrzahl der Fälle zwar eine Verzinsung gefordert, sie wird aber dadurch — zumindest theoretisch — nicht weniger problematisch. Wie häufig bei der Auseinandersetzung über das Problem der Straßenkostenrechnung vermischen sich hier betriebswirtschaftliche, volkswirtschaftliche, finanzwirtschaftliche und nicht zuletzt staatsrechtliche Gesichtspunkte. Eine offene (Ermessens-) Frage bleibt aber letzten Endes auch der zu wählende Zinssatz, der erheblich auf eine Straßenkostenrechnung einzuwirken vermag.

## V.

Neben den hier nur skizzenhaft angeführten Faktoren der Wegekosten, über deren Bedeutung für die Kostenrechnung noch keine Einigkeit besteht, treten vor allem die Fragen der anteilmäßigen Belastung des Kraftverkehrs mit Straßenkosten sowie des Beitrags des Kraftverkehrs zur Deckung seiner Wegekosten auf.

Die erste Frage nach der *anteilmäßigen* Belastung des Kraftverkehrs dürfte wohl nur arbiträr gelöst werden können<sup>5)</sup>. Nach wie vor stehen sich innerhalb der verkehrspolitischen Diskussion das Benutzungsprinzip und das Kausalitätsprinzip gegenüber, während von dem Nutzen- oder Benefit-Prinzip schon deshalb abgegangen werden muß, weil der subjektive Nutzen objektiv nicht meßbar ist.

Während das Benutzungsprinzip versucht, die Straßenkosten auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer nach dem Anteil der Benutzung des Straßennetzes mit Hilfe technischer Maße festzusetzen (Flächenbeanspruchung, Bruttotonnenkilometer), sollen nach dem Kausalitätsprinzip dem Kraftfahrzeugverkehr die Straßenkosten in dem Ausmaß angelastet werden, in dem sie durch ihn verursacht worden sind. Beide Prinzipien weisen aber erhebliche Mängel auf; auch hier werden betriebs- und volkswirtschaftliche Aspekte miteinander vermengt.

Ebenfalls ein diffiziles Zurechnungsproblem ist die Aufteilung der anteiligen Kosten des gesamten Kraftverkehrs auf die einzelnen *Fahrzeugkategorien*. Denn bei einer verkehrspolitischen Neuordnung kann es nicht nur darum gehen, dem Kraftfahrzeugverkehr die insgesamt auf ihn entfallenden Straßenkosten anzulasten; es ergibt sich vielmehr die Notwendigkeit, diesen Baulastanteil „entsprechend“ auf die einzelnen Fahrzeugkategorien aufzuteilen, damit Über- und Unterbelastungen weitgehend vermieden werden. Über das „entsprechend“ gehen die Auffassungen aber auseinander:

<sup>5)</sup> Die Durchschnittssätze für alle Straßenkategorien variieren zwischen 50 und 90%.

auch hier erhebt sich wiederum die Frage, ob man nach dem Benutzungsprinzip oder nach dem Verursachungsprinzip verfahren soll. Nach welchem Schlüssel sollen die gesamten, dem Kraftfahrzeugverkehr anzulastenden Straßenkosten aufgeteilt werden? In diesem Zusammenhang tauchen sowohl eine Anzahl fahrzeug- und straßenbautechnischer Probleme auf, die bis heute einer befriedigenden Lösung harren, als auch das Problem einer Reform der Kraftfahrzeugbesteuerung.

Noch ein letztes Faktum soll hier Erwähnung finden; die durch den Kraftfahrzeugverkehr bedingten Einnahmen. Man kann darunter die Einnahmen in einem engeren und einem weiteren Sinn verstehen: im weiteren Sinne sind darunter alle Einnahmen zu fassen, die nicht vorhanden wären, wenn es keinen Kraftfahrzeugverkehr gäbe. Es ist offensichtlich, daß eine derartige Begriffsdeutung eine Vielzahl von Auslegungen zuließe.

Aber auch wenn man die Einnahmen im engeren Sinne als die dem öffentlichen Gemeinwesen direkt zufließenden Einnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr (Steuern, Zölle, Beiträge u. a.) definiert, so ergeben sich daraus unterschiedliche Konsequenzen, die verschiedene Auffassungen rechtfertigen.

Hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer besteht weitgehende Übereinstimmung, obwohl auch der Anteil der letzteren strittig ist. Aber bereits über die Anrechenbarkeit des Mineralölzölles — von anderen Beiträgen des Kraftfahrzeugverkehrs ganz abgesehen — konnte noch keine befriedigende Übereinstimmung erzielt werden, die in jeder Weise haltbar ist.

Die hier angeführten, weitgehend strittigen Faktoren, die mit dem Versuch, eine Straßenkostenrechnung aufzustellen, in engem Zusammenhang stehen, teilweise aber auch darüber hinausgehen, weil sie die gesamte Ordnungsgrundlage der Verkehrspolitik berühren, mögen genügen, um einerseits die Vielschichtigkeit und Schwierigkeit des anstehenden Problems aufzuzeigen und um andererseits auf die Bedeutung und Notwendigkeit einer befriedigenden Lösung dieses Problems hinzuweisen.

## VI.

Versuchen wir die vorliegende Untersuchung von *Durgeloh*, die durch ihren Untertitel als Versuch einer volkswirtschaftlichen Straßenkostenrechnung gekennzeichnet ist, in den Rahmen dieser Überlegungen zu stellen, so kommen wir zu folgenden Feststellungen:

Der Verfasser wendet sich in seiner einleitenden Betrachtung über den augenblicklichen Stand der Diskussion um die Anlastung der Wegekosten bei den Hauptverkehrsträgern der *Problematik der Eigenwirtschaftlichkeit* leider nicht eingehender zu, sondern geht von der Forderung aus, daß jedes Verkehrsmittel seine von ihm verursachten Kosten selbst tragen soll.

Im Hinblick auf das Problem einer *betriebswirtschaftlichen* oder *volkswirtschaftlichen Straßenkostenrechnung* glaubt der Verfasser, daß allein die volkswirtschaftliche Kostenrechnung dem Problem gerecht wird. Er sieht das Kraftfahrzeug als Produktionsmittel im Sinne der ökonomischen Theorie an. Daraus leitet er die Notwendigkeit ab, auch die Straße, die mit dem Fahrzeug unlösbar verbunden ist, als Produktionsfaktor anzusehen und sie den Kapitalgütern der Wirtschaft gleichzusetzen.

Die Auffassung, daß die von der Allgemeinheit aufgewandten Wegekosten als *volks-*

wirtschaftliche Kosten erfaßt werden müssen, wird in Anlehnung an A. Schmitt damit begründet, daß „von den in der Volkswirtschaft insgesamt verfügbaren Produktionsfaktoren Teile für die Erzeugung bestimmter Güter absorbiert werden und damit anderer Verwendung entzogen sind“. Es wäre für eine Klärung des Problems der anzuhaltenden Rechnungsmethode erwünscht gewesen, wenn sich der Verfasser in breiterem Rahmen mit den Argumenten und Gegenargumenten zu den Rechnungsmethoden auseinandergesetzt hätte, zumal eine klare Abgrenzung nicht immer möglich erscheint und der Verfasser selbst nicht darauf verzichten kann, betriebswirtschaftliche Momente in seine Kostenrechnung mit einzubeziehen.

Im Hinblick auf die Bewertung des Straßennetzes betont der Verfasser selbst, daß eine eindeutige Lösung dieses Komplexes bisher nicht gefunden werden konnte<sup>6)</sup>. Die bisherigen Bewertungen des Straßennetzes (insbesondere die des *Wissenschaftlichen Beirates* und die von *Berkenkopf*) werden einer kritischen Würdigung unterzogen. Der von *Berkenkopf*<sup>7)</sup> errechnete Gegenwartswert des Straßennetzes der Bundesrepublik in Höhe von 11 Milliarden DM (1. 1. 1953) wird von *Durgeloh* übernommen, da die dabei zur Anwendung gelangende Methode der Realität am nächsten kommen dürfte.

*Durgeloh* hält eine *Verzinsung des investierten Kapitals* für unumgänglich und schließt sich der Auffassung *Predöhl*s an, daß jede Nichtanrechnung eine Verfälschung der Ökonomie bedeuten würde und daß der Zins unabhängig von der Herkunft der Mittel zu zahlen sei. „Nur soweit die Steuern zum Zwecke des Straßenbaues erhoben werden, der Kraftwagen also auf dem Umwege über den Staat die Investitionen finanziert, ist er als Kapitalgeber auch zum Empfang der Zinsen berechtigt, können ihm diese also auch auf den Beitrag zu den Wegekosten angerechnet werden.“ (*Predöhl*, Verkehrspolitik, S. 297). Allerdings dürfte es kaum möglich sein, objektiv festzustellen, wo die allgemeine Besteuerung aufhört und die spezielle beginnt. Damit wendet sich der Verfasser gegen das Argument, daß die Straßen aus allgemeinen Steuermitteln bezahlt worden seien und deshalb nicht zusätzlich noch ein Zins gefordert werden könne.

Mit dem Argument, daß die Anlage des Straßennetzes auch heute noch aus einem Kollektivbedürfnis resultiere (*Predöhl* spricht von der Straße als „Integrationsinstrument von Staat und Volkswirtschaft“), setzt sich der Verfasser nicht weiter auseinander, sondern äußert nur, daß es fragwürdig sei, deshalb eine Verzinsung abzulehnen.

Im Hinblick auf die *Zinshöhe* hält *Durgeloh* eine variable Zinshöhe für angebracht in dem Sinne, daß eine obere und untere Begrenzung der Verzinsung erreicht wird, „in deren Bandbreite der effektiv anzusetzende Zinsbetrag schwanken könnte“. Hinsichtlich der oberen Begrenzung lehnt der Verfasser sich weitgehend an die vom Wissenschaftlichen Beirat errechnete Zinshöhe an (6 %), glaubt aber, daß nicht nur die Kapitalmarktsituation der zwanziger Jahre, sondern auch die augenblickliche Lage des Kapitalmarktes berücksichtigt werden müsse. Er kommt dabei zu einer unteren Grenze der Zinshöhe von 4,5 % für das Investitionskapital. Wir teilen die Auffassung, daß von Zeit zu Zeit eine Korrektur des Zinses vorzunehmen ist, „damit die wirtschaftliche Entwicklung und die kostenmäßige Belastung des Kraftverkehrs parallel geschaltet sind“.

<sup>6)</sup> *Durgeloh* schätzt, daß die Unterschiede in der Höhe der Wertgrößen des Straßennetzes zwischen 11 und 37 Milliarden schwanken.

<sup>7)</sup> Vgl. *Berkenkopf*, P., Zur Frage der Aufbringung der Straßenkosten, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg. (1954), S. 7.

## VII.

Wenden wir uns nun der Wegekostendeckung durch den Kraftfahrzeugverkehr zu. *Durgeloh* glaubt, daß keines der beiden Prinzipien (Verursachungs- und Benutzungsprinzip) zur Bestimmung eines gerechten Anteilsatzes ausreicht. Im Grunde genommen verwendet er aber das Verursachungsprinzip.

Das Zurechnungsproblem, d. h. die Errechnung der *anteilmäßigen Belastung des Kraftverkehrs* mit Straßenkosten, löst der Verfasser dadurch, daß er die in der Literatur angewandten Methoden zum Teil verwendet, ergänzt und verfeinert. Aufgrund einer besseren Spezifizierung des Zahlenmaterials kommt er zu einem Durchschnittssatz von 70,4 % (1955)<sup>8)</sup>.

Der Auffassung, daß die durch den Kraftfahrzeugverkehr nicht gedeckten Wegekosten auf den Staat zurückfallen, schließen wir uns an, da eine Belastung der übrigen Verkehrsteilnehmer mit dem ungedeckten Anteil weder vertretbar noch praktisch durchführbar erscheint.

Bei der Frage, welche Beiträge des Kraftverkehrs zur Deckung der Straßenkosten herangezogen werden können, stoßen verkehrspolitische und finanzpolitische Überlegungen aufeinander. Der Verfasser setzt sich eingehender mit den in der Literatur dargelegten Auffassungen über die Anrechenbarkeit der „Sonderbelastungen“ des Kraftfahrzeugverkehrs auseinander mit dem Ergebnis, daß er die *Kraftfahrzeugsteuer* gänzlich, die auf den Kraftfahrzeugverkehr entfallende *Mineralölsteuer* aber nur zum Teil angerechnet wissen will mit der Begründung, daß die Bundesbahn ebenfalls einen geringen Beitrag zum Steueraufkommen leistet und „die Sonderbesteuerung nur de facto, nicht de jure konstruiert werden kann“. Es wird in diesem Zusammenhang sowohl *Predöhl*, der eine exakte Quantifizierung verneint und der die Grenze zwischen nicht anrechenbarer Allgemeinbesteuerung und anrechenbarer Sonderbesteuerung als eine Frage „pragmatischer Schätzung“ ansieht, als auch *Schmitt* zitiert, der jeden Ansatz eines Teiles der Mineralölsteuer für „ebenso richtig wie falsch“ hält, „da sich, systematisch betrachtet, keiner grundsätzlich und seiner Höhe nach logisch einwandfrei begründen läßt – außer der klaren Nichtanrechnung“. Schließlich kommt *Durgeloh* zu einem Satz von 85 % der auf den Kraftverkehr entfallenden Mineralölsteuer, der als Wegekostenanteil festgelegt wird.

*Mineralölzoll und Beförderungsteuer* werden mit den bekannten Argumenten (Mineralölzoll trägt weitgehend Schutzollcharakter; Beförderungsteuer tritt an die Stelle der Umsatzsteuer) der Sonderbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht zugerechnet und bleiben daher in der Straßenkostenrechnung außer Ansatz. Der Verfasser räumt allerdings ein, daß diese Entscheidung „aus der augenblicklichen Situation“ geboren ist und daß eine Korrektur – falls sich diese Abgaben zu einer Sonderbesteuerung entwickeln – durchaus gerechtfertigt ist.

Eine Aufteilung der anteiligen Kosten des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs auf die einzelnen Fahrzeugkategorien wird von *Durgeloh* nicht durchgeführt (Problem der partiellen Kostendeckung). Es wird mit Recht darauf hingewiesen, daß die bisherigen Forschungsergebnisse noch zu unzureichend sind, als daß es sinnvoll wäre, eine Aufteilung der Gesamtkosten vorzunehmen. Aber gerade diese Frage, die bei der Neuorien-

<sup>8)</sup> 1. Bundesautobahnen	100 %	4. Landstraßen II. Ordnung	35,0 %
2. Bundesstraßen	78,4 %	5. Gemeindestraßen	46,5 %
3. Landstraßen I. Ordnung	91,9 %		



tierung der Verkehrspolitik von großer Bedeutung ist, bedarf einer baldigen Klärung, da sie unmittelbar mit dem gesamten Wegekostenproblem verknüpft ist. Es geht dabei sowohl um „eine der Anlastung der Wegenutzungskosten gerecht werdende Besteuerungsreform“ als auch um „technische Untersuchungen über die Kostenverursachung durch die einzelnen Fahrzeugarten“.

### VIII.

Fragt man abschließend nach dem *rechnerischen Ergebnis* der von Durgeloh zweifellos mit großer Mühe erstellten volkswirtschaftlichen Wegekostenrechnung des Kraftverkehrs, so ergeben sich für die Jahre 1953 und 1954 eine Unterdeckung, für 1955 bei 4,5 %iger Verzinsung eine Überdeckung und für 1956 sowohl bei einem Zinssatz von 4,5 % als auch von einem von 6 % eine Überdeckung.

Die Deckung des Wegekostenanteils durch den Kraftverkehr während des „Zehnjahresplanes für den Straßenbau 1957–1966“ gestaltet sich für die Jahre 1957 und 1958 zunächst positiv, in 1959 und 1960 bei 4,5 %iger Verzinsung positiv, bei 6 %iger Verzinsung negativ, während eine Deckung ab 1961 nicht mehr gewährleistet ist.

Es bleibt festzustellen, daß Durgeloh mit seiner Wegekostenrechnung ohne Frage einen wesentlichen Beitrag zum Problem der Wegekosten im allgemeinen sowie zu dem Problem der Wegekosten des Kraftverkehrs im besonderen geleistet hat, geht er doch gleichzeitig zum Teil auf die von uns herausgestellten strittigen Fragen näher ein. Insgesamt betrachtet muß festgestellt werden, daß die Frage der Wegekosten und die Aufstellung einer Wegekostenrechnung noch keineswegs als abgeschlossen betrachtet werden können: handelt es sich dabei doch nicht nur um die Erfassung quantitativer Größen, die bei einer exakten Rechnung zweifellos die Grundlage bilden, sondern um die Klärung einiger qualitativer Komponenten. Es ist zuzugeben, daß eine Anzahl offener Fragen keine allgemeingültige Beantwortung finden kann, sondern Ermessungsentscheidungen erzwingt. Hat man dies aber erkannt, so sollte man sich die Auffassung zu eigen machen, daß eine befriedigende Lösung dann nur durch Kompromisse erzielt werden kann.

Die bisherigen praktisch durchgeführten Straßenkostenrechnungen müssen zwangsläufig aus den angeführten Gründen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen. Wenn ihr Wert durch die Unvollkommenheit mancher Methoden sowie durch die Unvollständigkeit der statistischen Unterlagen zum Teil eine Beeinträchtigung erfahren haben sollte, so bringen sie doch den Vorteil mit sich, daß sie außerordentlich befruchtend auf die Klärung einer Anzahl Probleme der Infrastruktur wirken können, zumal in ihnen die unterschiedlichen Auffassungen besonders anschaulich zum Ausdruck kommen.

Bevor man sich aber zukünftig der unbestritten notwendigen, ja dringlichen Wegekostenrechnung, die — wie die vorliegende Untersuchung von Durgeloh wiederum gezeigt hat — eine außerordentlich diffizile und aufwendige Arbeit darstellt, zuwendet, bedürfen die noch offenstehenden Fragen einer eindeutigen Klärung oder — soweit dies nicht zu erreichen ist — müssen die unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Auffassungen einander angenähert werden. Darüber hinaus ist es notwendig, daß gleichzeitig wesentliche Änderungen in der Aufbereitung sowie Ergänzungen des statistischen Zahlenmaterials erfolgen. — Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, erscheint es bedenklich, die zweifellos weitreichenden Konsequenzen für eine Neuorientierung der Verkehrspolitik aus den bisherigen Wegekostenrechnungen zu ziehen.

## Buchbesprechungen

**Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung: Die Entwicklungstendenzen des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1970.** (Schriftenreihe des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, Nr. 40) · Verl. Dunker & Humblot, Berlin 1960, 163 S., DM 22,80.

Mit der Studie „Güterproduktion und Transportaufkommen“ aus dem Jahre 1957 (vgl. unsere Besprechung in Heft 4/1957, S. 250 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft) hat das bekannte Wirtschaftsforschungs-Institut bereits die Erforschung des Einflusses der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in Angriff genommen. Die neue Arbeit, die wie die erste vom Bundesminister für Verkehr angeregt wurde, macht die Fortschritte, die das Institut auf diesem Forschungsgebiet erzielen konnte, sehr deutlich.

Ausgehend von einem „engen rechnerischen Zusammenhang, der zwischen Produktion und Einfuhr ausgewählter Güterarten und der Güterverkehrsleistung besteht“ — der gleiche Zusammenhang ist für die Güterverkehrsleistungen angenommen worden — wird zunächst eine Projektion von elf im Inland produzierten Gütermengen und von sechs Einfuhrgütermengen für die Jahre 1965 und 1970 vorgenommen. Mit Hilfe der in der Vergangenheit gefundenen Korrelation zwischen der Güterproduktion (und Einfuhr) und den Verkehrsmengen bzw. -leistungen werden zunächst diese Globalgrößen ebenfalls für die Jahre 1965 und 1970 bestimmt. Daran schließt sich der Versuch an, die wahrscheinliche Verteilung dieser wahrscheinlichen Verkehrsmengen und -leistungen auf die Binnenverkehrswege Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und Pipelines zu errechnen.

Es ist ohne Frage leicht, jede Vorausschau ad absurdum zu führen; die Tatsache, daß sich z. B. die Stahlprognose Tinbergens als falsch erwiesen hat, trug ebenso zu einem gesteigerten Mißtrauen gegenüber der Gleichsetzung von Projektionen mit Prognosen bei wie

die Fehlschätzungen der Hohen Behörde und der OEEC bezüglich der Energieversorgung. Danach kann mit grundsätzlicher Ablehnung des Versuchs, Zukünftiges schon heute erkennen zu wollen, niemandem gedient sein. Die projektive Natur des Menschen gibt im individuellen wie im gesellschaftlichen Bereich immer wieder Anlaß, Erwartungen zu hegen, die auf bestimmten Prognosen beruhen. Vollends ist keine rationale Wirtschafts- und damit auch Verkehrspolitik denkbar, ohne daß dieser Politik begründete Meinungen über künftige wahrscheinliche Entwicklungen zugrunde gelegt werden. So sei hier rühmend die Sorgfalt erwähnt, mit der das Institut versucht hat, alle Variablen zusammenzutragen, die die künftige Nachfrage nach Verkehrsleistungen bestimmen „können“. Damit ist ein sehr wichtiger Anfang gemacht.

In diesem Zusammenhang fällt auf, daß eine Variable — soweit wir sehen — keine Berücksichtigung fand: Die Auswirkung von Transportpreissenkungen auf die Güterproduktion und Einfuhr (man denke z. B. an die Abhängigkeit der Wettbewerbssituation auf dem Steinkohlenmarkt von den Seefrachten!). Es handelt sich eben bei dem Zusammenhang zwischen Güter- und Verkehrswirtschaft um ein kompliziertes System wechselseitiger Beziehungen.

Über die Art und Weise, mit der die Variablen „Verkehrspolitik“, „Beförderungswerte“ (wohl in Abhängigkeit von den Strukturwandlungen der Standorte der Produktion und des Konsums zu sehen) usw. bewertet werden, gibt die Studie keinen Aufschluß. Sie enthält offenbar nur die zusammengefaßten Rechnungsergebnisse, so daß hierzu nicht Stellung genommen werden kann. Über diese Voraussetzungen müßte Aufschluß gegeben werden, damit man ihre Gültigkeit Jahr um Jahr überprüfen kann. Nur dann wird es möglich sein, das Projektionsergebnis laufend zu korrigieren und der Verkehrspolitik den noch nicht vorliegenden Orientierungsmaßstab für ihre Entscheidungen zu geben.

Prof. Seidenfus

**Krebs, Theodor, Verkehrsrecht und Verkehrswirtschaft.** Berlin/Göttingen/Heidelberg 1960, Springer-Verlag, 392 S., DM 31,50.

Es ist das Anliegen des Verfassers, den Fachkreisen und den Studierenden mit dieser Schrift einen Gesamtüberblick über die rechtlichen, wirtschaftlichen, politischen und verwaltungsmäßigen Grundlagen des Verkehrswesens zu geben. Da die Fragen des Verkehrsrechts bislang meist von Spezialisten einer bestimmten Verkehrsart dargestellt wurden, hat der Verfasser den durchaus begrüßenswerten Versuch unternommen, das Verkehrsrecht für alle Verkehrssparten in dem vorliegenden Kompendium zusammenzufassen. Eine langjährige praktische Tätigkeit und ein Lehramt an der Darmstädter Hochschule haben ihn dazu besonders berufen gemacht. Er beschränkt sich dabei nicht auf das Recht der Bundesrepublik Deutschland, sondern berührt an einigen Stellen auch das internationale Verkehrsrecht und die bibliographische Ordnung der Verkehrsliteratur.

Einleitend behandelt K. die Systematik und die Quellen des Verkehrsrechts sowie die Verkehrsstatistik. In dem Hauptteil erfolgt eine getrennte Darstellung der öffentlichen und der privaten Teile des Verkehrsrechts. Unterteilt werden diese Teilabschnitte jeweils nach den einzelnen Verkehrsarten: Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Post- und Fernmeldewesen, Luftfahrt, Straßenverkehr, Transport in Leitungen.

Der Verfasser versäumt es nicht, die Aufzählung des wesentlichen Inhalts der Rechtsvorschriften mit kritischen Bemerkungen zu versehen. Zum besseren Verständnis der Gesamtzusammenhänge aller Verkehrsrechtsgebiete werden Rechtsvergleiche angestellt. Die unkomplizierte und sprachlich einfache Form der Darstellung macht die Lektüre auch für den Nichtjuristen angenehm und leicht verständlich. Es ist erfreulich, daß auch das Haftpflichtrecht gebührende Berücksichtigung gefunden hat.

Das Werk kann durchaus empfohlen werden.

Prof. Böttger

**Schmidt, Gerhard, Kommunale Wirtschaft und Besiedlungspolitik.** Schriften der Forschungsstätte für öffentliche Unternehmen, Bd. 3, hrsg. von A. Spitaler und G. Weisser, Göttingen 1959.

Von einer planmäßigen, vorausschauenden Besiedlungspolitik der Kommunen konnte in den vergangenen Jahrzehnten nur in begrenztem Rahmen gesprochen werden. Dem aktiven planerischen Element waren einerseits durch die gesellschaftlichen Leitbilder, andererseits durch gesetzliche Hemmnisse enge Grenzen gesetzt. Daß hierbei häufig der liberale Gedanke zu weit getrieben wurde, darüber besteht heute wohl kein Zweifel mehr. Von einer „Raumverantwortung“, wie sie sich in den letzten drei Jahrzehnten immer mehr durchzusetzen beginnt, konnte bis dahin kaum die Rede sein. Die Folgen dieser falsch verstandenen liberalen Gesellschafts- und Wirtschaftsauffassung sind bis auf den heutigen Tag sichtbar geblieben.

Insbesondere das Standortgefüge der Wirtschaft im Ausgang des 19. Jahrhunderts, das mit erheblichen negativen sozialpolitischen Begleiterscheinungen verbunden war, ließ die Erkenntnis reifen, daß man einer weiteren Agglomerationstendenz nicht völlig freien Lauf lassen konnte.

Der Gedanke einer „räumlichen Ordnung“ im Sinne einer gesamtwirtschaftlich wünschenswerten Verteilung der sozialen Kräfte im Raume vermochte sich aber nur allmählich durchzusetzen, nicht zuletzt deshalb, weil damit zwangsläufig ein Eingreifen des Staates, der Länder oder anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften verbunden war.

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn zunächst auf lokaler Grundlage, nämlich bei den Kommunen, die ersten „Lenkungselemente“ festzustellen sind, und wenn sie sich auch nur in einer — vom heutigen Standpunkt betrachtet — sehr mangelhaften Stadtplanung zu äußern begannen. (Daß diese Einflußnahme auf die räumliche Ordnung nicht nur Positives brachte, zeigt die kompromißlose Eingemeindungspolitik der Kommunen in den zurückliegenden Jahrzehnten!)

Eine Vertiefung und strengere Konzeption des Gedankens der Raumordnung auf Staats-

ebene vermochte sich erst in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts auszubreiten, unterstützt und gefördert durch eine Ausweitung staatlicher Lenkungsmaßnahmen auf viele Bereiche des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens.

Allmählich beginnt sich heute die Auffassung durchzusetzen, daß auch in einer grundsätzlich marktwirtschaftlich ausgerichteten Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung eine Einwirkung auf die Verteilung von Mensch und Betrieb im Raume unerlässlich ist.

Stellt man die vorliegende Arbeit in den hier nur skizzierten Rahmen der Entwicklung des Raumordnungsgedankens, so kann festgestellt werden, daß sie sich zwar nur einem Ausschnitt des vielschichtigen Problemkreises zuzuwenden vermag, daß diesem Ausschnitt aber eine überragende Bedeutung beigemessen werden muß. Denn die staatliche Aktivität auf dem Gebiet der Raumordnung kann in ganz erheblichem Maße von der kommunalen Selbstverwaltung unterstützt und ergänzt werden, soweit sie sich dem Gesamtleitbild der Raumordnung anpaßt, ja unterwirft. Der Verfasser betont daher mit Recht, daß neben dem Staat die Gemeinden gleichermaßen geeignet sind, Raumverantwortung in ihrem Geltungsbereich zu übernehmen. Dieser Auffassung kann aber nur dann vorbehaltlos zugestimmt werden, wenn die Voraussetzungen ausreichender Koordinierung gegeben sind, da die besiedlungspolitische Planung heute noch ausschließlich in den Aufgabenkreis der einzelnen Bundesländer fällt und die Übereinstimmung der kommunalen Besiedlungspolitik mit den Zielen der Landesplanung nicht ausreichend gewährleistet ist.

Wenn also grundsätzlich die Besiedlungspolitik als Teil der Maßnahmen der kommunalen Daseinsvorsorge betrachtet werden kann, so darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, daß in der Vergangenheit bei der Ansiedlung gewerblicher und industrieller Unternehmungen schwerwiegende Fehler begangen worden sind, und man kann dem Verfasser nur zustimmen, wenn er die Planung der Kommunen bei der Industrieansiedlung als „ein kommunales Zentralproblem“ herausstellt.

In einem Abschnitt über „Gemeinde und Besiedlungspolitik“ werden die Möglichkeiten der gemeindlichen Einflußnahme auf die Verteilung der sozialen Kräfte im Raum untersucht. Neben der Beratung und Beeinflussung von siedlungswilligen Unternehmungsleitern und der Zusammenarbeit mit benachbarten kommunalen Körperschaften sowie mit übergeordneten Stellen der öffentlichen Hand wird der Einsatz öffentlicher Verkehrs- und Versorgungsunternehmen als Instrumente einer planvollen Besiedlungspolitik herausgestellt.

Hauptanliegen der Untersuchung ist die Klärung der Frage, in welchem Rahmen die energiewirtschaftlichen Versorgungsunternehmen (Gas und Elektrizität) für die Besiedlungspolitik der Kommunen wirksam gewesen sind bzw. wirksam werden können. Diese Fragestellung ist um so mehr zu begrüßen, als ähnliche Arbeiten, die das Thema Verkehr und Besiedlungspolitik zum Gegenstand haben, bereits vorliegen.

Aus der Tatsache, daß dem Bedarf von Gas und Elektrizität in der modernen Industrielandschaft erhebliche Bedeutung zukommt, darf die Schlußfolgerung gezogen werden, daß von der Energieversorgung zweifellos Wirkungen auf die räumliche Verteilung der sozialen Kräfte ausgehen.

Nachdem der Verfasser das besiedlungspolitische Instrumentarium öffentlicher Energieversorgungsunternehmen und im Anschluß daran die besiedlungspolitisch bedeutsamen Wirkungen energiewirtschaftlicher Versorgungsarbeit analysiert hat, wendet er sich einer eingehenden empirischen Untersuchung der Bedeutung veredelter Energien (Gas und Elektrizität) für die wirtschaftliche Entwicklung eines Raumes zu. Diese empirischen Untersuchungen, die auf acht nicht ausreichend entwickelte Teilräume der Bundesrepublik und zwar in einer Reihe von Landkreisen und von Einzugsgebieten regionaler Energieversorgungsunternehmen abgestellt sind, müssen als Kernstück der gesamten Arbeit herausgestellt werden. Hierdurch finden die eingangs dargelegten theoretischen Erkenntnisse sinnvolle Ergänzung, und es werden die Bemühungen erkennbar, wirtschaftspolitische Postulate aus eindeutig



formulierten Grundentscheidungen und Aussagen über die wirtschaftliche Wirklichkeit abzuleiten, wie G. Weisser es in seinem Geleitwort zu dieser Arbeit zum Ausdruck bringt.

Der Verfasser kommt auf Grund seiner Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß „die Unternehmungen der Energieversorgung durch die Erschließung und Intensivierung ihres Versorgungsraumes einen indirekt deglomerierenden Einfluß auf die Verteilung der wirtschaftlichen Kräfte im Raum haben.“ Es wird aber andererseits mit Recht darauf hingewiesen, daß die Energie als Instrument der Standortlenkung und -beeinflussung ihre Grenze durch das Gewicht der übrigen standortrelevanten Faktoren findet.

Die im dritten und letzten Teil erörterten Probleme der Erfolgsermittlung in öffentlichen Unternehmungen der Energieversorgung veranlassen den Verfasser, Vorschläge für den Ausbau der langfristigen Versorgungsplanung und zum Aufbau einer erweiterten Nachschaurechnung zu machen.

Das vorliegende Buch stellt eine sehr sorgfältige und umfassende Studie dar, die nicht zuletzt aufgrund ihrer methodischen Anlage und des reichlich dargebotenen empirischen Materials empfohlen wird.

Dipl.-Kfm. Bögel

**Schaffer, Eduard, Die Vermögensrechnung der staatlichen Eisenbahnen, Springer-Verlag, Wien 1958, 118 S., DM 15,—.**

Das Institut für Transportwirtschaft an der Hochschule für Welthandel in Wien unter der Leitung von Prof. Dr. Illetschko hat sich die Aufgabe gestellt, die betriebswirtschaftlichen Probleme des Verkehrswesens zu durchforschen und die Ergebnisse in Einzeluntersuchungen der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Es füllt damit eine bedeutende Lücke in der verkehrswissenschaftlichen Literatur aus, da neben volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Schriften betriebswirtschaftliche Publikationen verhältnismäßig wenig anzutreffen sind. Die Wirtschaftshochschule in Mannheim, die sich ebenfalls mit betriebswirtschaftlichen Fragen des Verkehrs befaßt, hat neben einigen Veröffentlichungen

in Zeitschriften bisher nur eine größere Untersuchung vorgelegt (*W. Braun: Die Kapazität von Güterkraftverkehrsbetrieben, Stuttgart 1959*), während die übrigen verkehrswissenschaftlichen Institute im deutschen Sprachbereich — mit Ausnahme allerdings der speziell fremdenverkehrswissenschaftlichen Seminare in München und Bern — sich vorwiegend den volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Belangen der Verkehrswirtschaft widmen. Gerade aber heute im Hinblick auf die immer stärker werdende Forderung auf vermehrte Berücksichtigung marktwirtschaftlicher Grundsätze im Verkehr ist auch eine betriebswirtschaftliche Durchdringung der Materie nötiger denn je.

Die vorliegende Studie von Schaffer untersucht grundlegend die Probleme der rechnungsmäßigen Erfassung und Darstellung des Vermögens staatlicher Eisenbahnen. Sie gewinnt vor allem noch dadurch, daß der Verfasser neben umfangreichem empirischem Material europäischer wie überseeischer Eisenbahnverwaltungen seine reichen praktischen Erfahrungen aus der Tätigkeit in einem Arbeitsausschuß des Kongreßvereins der Eisenbahnen verwerten konnte.

Schaffer beginnt seine Untersuchung mit der Bestimmung der wirtschaftlichen Erscheinungsformen der Staatsbahnen in ihrer Beziehung zum Wirtschaftssystem des betreffenden Landes wie in ihrer stufenweisen Vonselbständigkeit vom Staatsvermögen. Hierbei lehnt er sich eng an Schnettler und dessen Vier-Stufen-Gliederung öffentlicher Betriebe an (Regiebetrieb — Vonselbständiger Regiebetrieb — Autonomer Wirtschaftskörper ohne eigene Rechtspersönlichkeit — Autonomer Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit). „Die stufenförmige Vonselbständigkeit der Staatsbahnen setzt bei der Bildung des ‚Betriebes‘ ein und führt über das Hinzutreten weiterer wirtschaftlicher Sachverhalte bis zu deren wirtschaftlichem und rechtlichem Autonomiestatus. Ihren sichtbaren Ausdruck findet diese Vonselbständigkeit im Entstehen eines wirtschaftlichen Eigenlebens der Staatsbahn, obwohl der rechtliche und wirtschaftliche Zusammenhang mit der Hoheitsverwaltung gewahrt bleibt.“ (S. 14) Das Staatsbahnvermögen wird all-

mählich aus dem allgemeinen Staatsvermögen ausgeklammert (vgl. z. B. die DB als „Sondervermögen“ des Bundes). Eine Vermögens-trennung und die Bildung der geschlossenen Vermögenseinheit „Staatsbahn“ erfordern eine rechnerische Erfassung dieses Vermögens, wie auch gleichzeitig erst die Trennung vom allgemeinen Staatsvermögen die Voraussetzung für eine Vermögensrechnung der staatlichen Eisenbahnen schafft.

Die Anfänge einer rechnungsmäßigen Darstellung des Staatsbahnvermögens wurzeln in der Kameralistik des staatlichen Rechnungswesens. Durch Hinzunahme wirtschaftlicher Rechnungsformen wurden sie allmählich zu betriebswirtschaftlichen Teilabrechnungen ausgebaut. Die Vermischung der Prinzipien beider Rechnungsarten hatte zur Folge, daß auf dem Gebiet der Vermögensrechnung häufig eine gemeinsame Verrechnung leistungs- und vermögensbezogener Wertansätze erfolgte. Die Untersuchung führt daher den Verfasser folgerichtig zu einer ausführlichen Analyse der vermögensrechnerischen Darstellung in der Kameralistik und zu genauen Ausführungen über die Einbeziehung betriebswirtschaftlicher Grundsätze in die Vermögensrechnung. Hierbei befaßt er sich vor allem mit dem Problem der Vermögenserhaltung, der Verrechnung des Vermögenseinsatzes und der Anwendung der Abschreibungsverfahren, besonders im Hinblick auf die vorwiegend äußerst langfristigen Anlagegüter der Eisenbahnen.

Ausführungen über die Kapitalwirtschaft der Staatsbahnen und ihren Einfluß auf die Vermögensfinanzierung sowie über die Zielsetzungen bei einer Vermögensrechnung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen (objektbezogene und leistungsbezogene Darstellung des Vermögens) schließen die sehr instruktive Studie ab.

In der kritischen Betrachtung des gestellten Themas kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß auch die Vermögensrechnung staatlicher Eisenbahnen sich an der Zielsetzung der Staatsbahnen in der Volkswirtschaft auszurichten habe und daher das für diese Zwecke am besten geeignete Verfahren anzuwenden sei, wenn es auch mitunter im Interesse einer

klaren Ergebnisbildung vorteilhafter wäre, die modernen Erkenntnisse der betriebswirtschaftlichen Verrechnungslehre in praxi anzuwenden.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

**Löw, Anton, Die Gütertarifsysteme europäischer Eisenbahnen und die Möglichkeiten ihrer Vereinheitlichung. Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, herausgegeben von Staatssekretär Prof. Dr. Dr. Brandt, Nr. 50, als Manuskript gedruckt 1959, 273 S., DM 10,—.**

Die Abhandlung sucht — unter Ausschluß der Stückguttarife — nach einem allgemeinen der Bildung der Preise für die Güterbeförderung der Eisenbahnen in Europa zugrunde liegenden Prinzip und kommt zu dem Ergebnis, daß wenigstens das Streben nach ausgeglichener Kostenrechnung den Bahnen gemeinsam ist, selbst denen, die noch am stärksten gemeinwirtschaftlich gebunden sind. Gewinnmaximierung ist dagegen selbst bei den am meisten wettbewerbsorientierten großen Bahnen nicht das Ziel der Tarifpolitik. Gemeinsam dürfte aber das Streben nach Beschäftigungsmaximierung sein, weil hierdurch die Selbstkosten je Leistungseinheit gesenkt werden können; als maßgeblich hierbei werden die spezifischen Kosten angesehen. Die sich auf diese Bedürfnisse und Erkenntnisse gründende Tarifgestaltung der Eisenbahnen wird beeinflußt von außerökonomischen, vielfach historisch bedingten Gegebenheiten, insbesondere aber von staatlichen Auflagen und Eingriffen, die mit den Begriffen Tarifzwang, Beförderungs- und Betriebspflicht in verschiedenen Graden und Erscheinungsformen im wesentlichen — aber nicht ausschließlich — gekennzeichnet sind.

Im Hauptteil der Abhandlung erhält man einen sorgfältigen Einblick in die Tarifsysteme verschiedener europäischer Eisenbahnen, und zwar der Bahnen Belgiens, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreichs, Großbritanniens, der Niederlande und Schwedens. Das Schwergewicht der Tarifsysteme liegt noch überwiegend bei den klassischen Elementen, also bei der Wertstaffel, der

Mengenstaffel, der Entfernungs- sowie der Schnelligkeitsstaffel. Die größte Abweichung hiervon findet sich bei dem auf den durchschnittlichen Selbstkosten aufbauenden, am meisten vom „Klavier der Barème“ gekennzeichneten neuen französischen Tarifsyst. von 1951, dem der breiteste Raum gewidmet ist. Da der Verfasser sich im dritten Teil seiner Arbeit mit den Möglichkeiten der Vereinheitlichung der Tarifsyst. und besonders mit den diesbezüglichen Versuchen und Absichten der europäischen Gemeinschaften befaßt, würde man in der dankenswerten Schau der nationalen Tarifsyst. gerne auch den italienischen Gütertarif finden.

Mit einer Egalisierung der Tarife wäre das Problem der Vereinheitlichung keineswegs zu lösen, da eine solche Maßnahme vollintegrierte europäische Länder, zumindest aber Einheitlichkeit der Kosten und der finanziellen Verhältnisse der Bahnen voraussetzt. Einen europäischen Binnentarif schaffen zu wollen, wäre also unrealistisch. Aber auch ein *allgemeines* europäisches Tarifsyst., das von bestehen bleibenden Binnentariifen unabhängig wäre, hat kaum Aussicht auf Verwirklichung. Die konkreten Bemühungen um einen europäischen Transit Tarif sowie der schon bestehende europäische Stückguttarif sind Einzelercheinungen. So bleiben im Vordergrund die Bestrebungen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl zur Harmonisierung, deren Grundsätze, bisherige Ergebnisse, aber auch deren Grenzen im einzelnen aufgezeigt werden. Demgegenüber müssen die auf Tarifvereinheitlichung gerichteten Absichten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — da sie noch kaum Gestalt angenommen haben — zurücktreten. Von den nun weiter denkbaren Möglichkeiten einer Vereinheitlichung der Tarifsyst. wird die Vereinheitlichung auf den *Durchschnitt* — mit Recht — abgelehnt, besonders weil den Beteiligten, vor allem den Staaten und den Bahnen selbst, in Ansehung der Schonungsbedürftigkeit der Entfernungsstaffeln und des nicht auszuscheidenden Wettbewerbs der anderen Verkehrsträger nur Nachteile erwachsen können.

Eine Vereinheitlichung auf der Basis einer europäischen Gemeinwirtschaftlichkeit würde voraussetzen, daß die Wirtschaftspolitik

festgelegt und mit der Rolle der Verkehrspolitik abgestimmt ist. Bei einer solchen Lösung ließe sich zwar mittels staatlichen Ausgleichs auch eine Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen erzielen, aber der Zusammenhang zwischen Kosten und Preisen — unter Differenzierung nach Verkehrsdichte und Strecken — wäre gelöst, der Wettbewerb gestört, wenn er nicht reglementiert wird. Bei einer Vereinheitlichung in Anpassung an ein Tarifsyst. auf der Grundlage spezifischer Kosten sieht der Verfasser in Übereinstimmung mit den im ersten Teil der Abhandlung gewonnenen Erkenntnissen schließlich noch die geringsten Nachteile. Die aber auch von ihm aufgezeigten Bedenken, daß insbesondere eine solche, zwar den Kosten der Bahnen individuell angepaßte Regelung, zu einer neuen — dann fast zum Prinzip erhobenen — Ungleichheit in der Behandlung der Verkehrsträger führen muß, kann man nur teilen.

Dr. Brewer

**Vom Dampf zu Diesel und Strom — ewig junge Eisenbahn.** Herausgegeben zum 125-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen. Sonnenberg-Verlag, Wiesbaden 1960, 144 S. mit 125 Abb., brosch. DM 12,80.

Die kleine Jubiläumsschrift setzt sich nicht zum Ziel, mit wissenschaftlicher Genauigkeit und Vollständigkeit die Geschichte und gegenwärtige Lage der Eisenbahnen schlechthin, ja nicht einmal der deutschen Eisenbahn aufzuzeigen, sondern ist von dem Wunsch getragen, durch einen kurzen Rundblick dem Leser die Bedeutung dieses Verkehrsträgers in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft als der „ewig jungen Eisenbahn“ vor Augen zu führen. Aus diesem Bestreben heraus ist die Betrachtung der entscheidenden Entwicklungsphasen, der historischen Ereignisse, der wesentlichen wirtschaftlichen, technischen und organisatorischen Daten des deutschen Eisenbahnwesens immer wieder in Zusammenhang gestellt mit dem Einfluß der Eisenbahn auf die kulturelle, zivilisatorische, wirtschaftliche und politische Entwicklung in Deutschland in den 125 Jahren ihres Bestehens.

So umfaßt der erste Abschnitt mit der notwendigen Beschränkung die Schilderung der

Situation, aus der heraus die stürmische Entwicklung zum Rückgrat des ganzen öffentlichen Verkehrs einsetzte, der Einwirkung der Eisenbahn auf die deutsche staatspolitische Entwicklung und die gesamten Lebensverhältnisse, der Rolle dieses Verkehrsmittels während der beiden Weltkriege und insbesondere ihrer Stellung im Rahmen des Wiederaufbaus und der Wirtschaftsgesundung bis zur Gegenwart. Eine Vertiefung erfahren diese Ausführungen durch den angeschlossenem umfangreicheren Teil, der unter dem Thema „Berichte und Bilder aus den Jahren 1835—1875 der Eisenbahngeschichte“ mannigfache, bunte, reich illustrierte Einzelbetrachtungen in sachlicher und feuilletonistischer Form und aus den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens aufweist. Dabei kann als Rechtfertigung der Begrenzung auf die ersten 40 Jahre der Eisenbahngeschichte gelten, daß einmal die grundlegenden Gedanken, auf denen auch die moderne Eisenbahn noch basiert, in dieser Zeit aufkamen und daß sich zum anderen an dem Maßstab des damaligen Entwicklungsstandes der ungeheueren Fortschritt der Eisenbahnen abwägen läßt.

Nicht zuletzt dank des verwendeten Originalmaterials aus der Frühzeit der Eisenbahn wird der Leser mit der Geschichte, dem Wesen und der Bedeutung der Eisenbahn auf lebendige Weise so recht vertraut gemacht, so daß diese Darstellung aus der Fülle der Jubiläumsschriften und Festaufsätze als eine besonders anschauliche angesprochen werden kann.

Dipl.=Volkswirt Opladen

**Dr. Werner Glahe, „Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße“.** (Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 21, Göttingen 1959.)

Die Untersuchung von Dr. Werner Glahe über „Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße“, die unter der Leitung von Professor Dr. Predöhl am Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster entstanden ist, ist Teil einer Serie von Untersuchungen, die von der

Forschungsstelle für Transport- und Verkehrsfragen e.V., Bonn, angeregt wurde und deren erste Veröffentlichung die Untersuchung der Studiengruppe unter Leitung von Priv.-Dozent Dr. Seidenfus ist, die in der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln unter dem Titel „Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr, dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes“ erschien.

Ziel dieser Untersuchungen ist es, neben den quantitativen, insbesondere Tarif-Kosten-Motiven, den qualitativen Gründen nachzugehen, die die Wahl des Verkehrsmittels durch den Verkehrsnutzer beeinflussen.

Die übermäßige Betonung der Möglichkeiten einer Verkehrsteilung über den Tarif, deren Mißerfolg nicht mehr zu übersehen ist, war eine der unmittelbaren Gründe für die Vergabe der Untersuchungen. Mit den Einzeluntersuchungen sollen zugleich methodische Ansätze entwickelt werden, um systematische Untersuchungen auf breiter Basis zu ermöglichen. Solche Pilot-Untersuchungen dürften wertvolle Aufschlüsse zum Gesamtbild der Motive der Verkehrsnutzer bei der Wahl der Verkehrsmittel liefern, die als Beitrag zur Prognose der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung und damit als Grundlage realistischer verkehrspolitischer Entscheidungen dienen können.

So wie die Untersuchung der Studiengruppe Seidenfus auf den linken Niederrhein nördlich der Linie Köln—Aachen begrenzt war, erstreckte sich die Untersuchung Glahe auf den niedersächsischen Raum westlich der Weser, dessen Wirtschaftsstruktur günstige Voraussetzungen für eine analytische Beobachtung der Wirtschaftstransportverflechtungen bot.

Während die Arbeitsgruppe in Köln mittels eingehender statistischer Untersuchungen aus dem Bild der tatsächlichen Transportwege zur Schwerpunktdarstellung der Wahl der Verkehrsnutzer gelangte, ging Glahe an das gleiche Problem vorwiegend analytisch heran und versuchte mit mathematischen Methoden im Einzelfall und im System die qualitativen Motive der Verkehrsnutzer zu quantifizieren. Einzelne Tatbestände aus den Ermittlungen von Glahe entwerfen ein sehr plastisches Bild



von den Gründen der Wahl bestimmter Verkehrsmittel unter bestimmten geographischen und betrieblichen Umständen. Dies gilt vor allem für seine Laufzeitstudien auf Schiene und Straße, welche in dieser Art bisher kaum angestellt wurden. Auch die Umrechnung von Laufzeiten in Kapitalkosten bietet ein anschauliches Beispiel dafür, wie man Qualitätsgesichtspunkte kalkulierbar machen kann. Dieser in Handels- und Lagerkostenkalkulationen bewährte Ansatz hat auch im Transportwesen seinen Aussagewert und vermag als Teil einer Gesamtübersicht wertvolle Aufschlüsse zu geben. Wer sich von den eingestreuten algebraischen Ableitungen nicht abschrecken läßt, deren sparsame Verwendung erkennen läßt, daß der Verfasser aus dem Werkzeug keinen Fetisch gemacht hat, wird im übrigen zahlreiche zahlenmäßige Feststellungen in der Arbeit von *Glahe* finden, die das Buch nicht nur der angewandten Untersuchungsmethoden wegen, sondern auch als Quelle von Fakten (Kosten und Zeitbedarf) lesenswert machen.

Man darf auf die weiteren Arbeiten dieser Untersuchungsreihe der Forschungsstelle für Transport- und Verkehrsfragen e.V. gespannt sein, die von verschiedenen verkehrswissenschaftlichen Instituten und Arbeitsgruppen durchgeführt werden und den Überblick über die Verwendbarkeit verschiedener methodischer Ansätze an Hand abgegrenzter Untersuchungsobjekte (räumlich und gegenständlich) abrunden sollen.

Dr. Precht

**Neumann, E., Neuzeitlicher Straßenbau, Aufgaben und Technik.** *Unter Mitarbeit von F. Freising, R. Jelinek, K. Keil, H. H. Kress, K. W. Ostwald, W. Reichelt, T. Rosin, E. Vordermeier; vierte, neubearbeitete Auflage, Springer-Verlag, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1959, 649 Seiten (Handbibliothek für Bauingenieure) Ganzleinen, geb. 66,- DM.*

Die Entwicklung der Straßenbautechnik in den letzten zehn Jahren, die zu beachtlichen Fortschritten auf dem Gebiet der geometrischen Gestaltung und im konstruktiven Straßenbau führte, spiegelt sich in der nunmehr vorliegenden vierten Auflage des deut-

schen Standardwerkes über den „Neuzeitlichen Straßenbau“ wider. Für diese grundlegend überarbeitete und sachlich ausgereifte Neuauflage hat der Verfasser acht Mitarbeiter gewonnen, welche die Bearbeitung derjenigen Spezialgebiete übernommen haben, die sich inzwischen zu einer eigenen Wissenschaft entwickelt haben. Hierdurch war es möglich, auch die neuesten Erkenntnisse in der Straßenbautechnik und Forschung zu berücksichtigen. Der sprunghaften Entwicklung auf dem Gebiet des Straßenbaues konnte nur ein Werk gerecht werden, das wie das vorliegende die Vertreter der beteiligten Einzelwissenschaften zu Wort kommen läßt.

Das erste Kapitel ist den Beziehungen zwischen den Straßenverkehrsmitteln und ihren Anforderungen an die Straße gewidmet. Hierbei werden Bauart und Wirkungsweise der Kraftfahrzeuge behandelt. Das zweite Kapitel führt in die Probleme der wirtschaftlichen und technischen Linienführung, der geometrischen Ausführung von Krümmungen sowie der fahrdynamischen Grundlagen der Trassierungen. Es folgt ein kurzer Abriss über die Mittel zur Gestaltung der Straßen, in dem die perspektivischen Vorstellungsmethoden einen ihrer Bedeutung für den modernen Straßenbau entsprechend breiten Raum einnehmen. Das Kapitel Erdbau leitet von der Bodenuntersuchung zur Bauausführung über. Bevor die traditionellen Methoden der Straßenebefestigung im 6. und 7. Kapitel behandelt werden, wird ein Abschnitt über die Bemessung der Straßendecken eingeschoben, der die neuesten Erkenntnisse der internationalen Straßenbauforschung auf diesem Gebiet vermittelt. Das 8. Kapitel ist den Decken des neuzeitlichen Straßenbaus gewidmet. Dieser Abschnitt ist sehr ausführlich gehalten und umfaßt die wichtigsten Methoden, die in den großen Straßenbauländern heute angewandt werden. Soweit der Einsatz der Maschinen nicht bei den Straßendecken selbst behandelt ist, werden die Geräte und Maschinen zur Herstellung der Straßenebefestigung in einem besonderen Kapitel besprochen. Den Schluß des Werkes bildet ein Kapitel über Straßentunnel und ihre Ausrüstung, in welchem zugleich die Vor- und Nachteile der bisherigen Ausführungen untersucht werden.

Mit diesem Standardwerk werden dem Studierenden der Bauingenieurwissenschaften nicht nur die erforderlichen Grundlagen vermittelt, es berücksichtigt darüber hinaus auch die notwendigen Belange der Praxis. Dadurch wird es für die angehenden wie für die fertigen Straßenbauer zum unentbehrlichen Hilfsmittel.

Der Straßenbau ist aber nicht nur eine Frage der vollendeten Beherrschung der Straßenbautechnik. Wichtig sind auch die damit zusammenhängenden Probleme in nationalökonomischer und betriebswirtschaftlicher Sicht. Diese Erkenntnis setzt sich immer mehr durch. Leider wird dieses aktuelle und für den Studierenden der Wirtschaftswissenschaften wichtige Kapitel nur sehr knapp und anhand von wenigen finanzmathematischen Gleichungen behandelt, die nichts wesentlich Neues bringen. Hier fehlt ein Überblick über die bisher gewonnenen Erkenntnisse, sowie eine klare Herausarbeitung der bei diesem vielschichtigen Komplex anstehenden Probleme.

Ein wertvoller Beitrag zur Lösung der Aufgaben, die sich im Zusammenhang mit den Problemen der Sicherheit des Straßenverkehrs ergeben, wird durch den Abschnitt geleistet, der die Messung und Bestimmung des Kraftschlußbeiwertes behandelt. Er vermittelt den neuesten Stand der Forschung auf diesem Gebiet aus allen Nationen, die im Straßenbau eine führende Rolle spielen.

Dipl.-Ing., Dipl.-Kfm. Engels

**Elsners Taschen-Jahrbuch für den Straßenbau 1960.** *Hrsg. von E. Goerner, 14. Jahrgang, Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Darmstadt 1959, 602 Seiten.*

Der 14. Jahrgang 1960 des bewährten Taschen-Jahrbuches für den Straßenbau stand ganz im Zeichen des Straßenbaufinanzierungsgesetzes. Herausgeber und Verlag erhofften sich hiervon mit Recht neue starke Impulse für den Straßenbau. Um den dadurch wachsenden Anforderungen, die die planenden und ausführenden Behörden und Firmen an ein solches Taschenbuch stellen würden, gerecht zu werden, wurde der Umfang wiederum vergrößert. Darüber hinaus konnten

manche Kapitel, deren Inhalt noch gültig ist, nicht wieder abgedruckt werden, um Raum für Neues zu schaffen. So wurden u. a. in der neuen Ausgabe die Statistiken weitergeführt, neue Richtlinien wurden aufgenommen und die Hinweise auf neue Fachliteratur ergänzt.

Wie in den früheren Ausgaben nimmt zwar der eigentliche Straßenbau den breitesten Raum ein, es werden aber auch alle mit dem Straßenbau zusammenhängenden Probleme in besonderen Kapiteln ausführlich abgehandelt.

Das neue Taschenbuch ist durch seine knappe und übersichtliche Darstellung ein unentbehrliches Hilfsmittel für den Straßenplaner und für die Straßenbauer.

Dipl.-Ing., Dipl.-Kfm. Engels

**Fremdenverkehr in Theorie und Praxis.** *Festschrift für Prof. Dr. Walter Hunziker zum 60. Geburtstag, dargebracht vom Schweizerischen Fremdenverkehrsverband und der Schweizer Reisekasse, Bern 1959, 208 S., DM 25,-.*

Die Festschrift ist aus Anlaß des 60. Geburtstages von Prof. W. Hunziker herausgegeben worden. Das akademische Wirken des Jubilars würdigt Prof. Theo Keller (St. Gallen) unter Hervorhebung der Verdienste Hunzikers um das Seminar für Fremdenverkehr an der Handelshochschule St. Gallen. Hunziker hat sich besonders um die Förderung des Sozialtourismus bemüht. Das bekundet der Beitrag von W. Abplanalp (Bern). Ausgehend von den zuerst in England unternommenen Versuchen, auch dem kleinen Manne einen Ferienaufenthalt zu ermöglichen, schildert er umfassend den schweizerischen Weg des Sozialtourismus anhand zahlreicher Musterbeispiele sozialtouristischer Ferienwerke, wobei besonders auf die Schweizer Reisekasse hingewiesen wird. Letztere ist eine gemeinnützige genossenschaftliche Einrichtung, in der Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Konsumgenossenschaften, Behörden, Verkehrsunternehmen und der Detailhandel vertreten sind, um den Sozialtourismus zu fördern. Eine Ergänzung hierzu bietet der Aufsatz von Dr. E. Fallet (Bern) über die Leistun-

gen der europäischen Eisenbahnen auf sozialtouristischem Gebiet.

Die Fremdenverkehrspolitik und -praxis wird lebendig in dem Beitrag von *Minister G. Bauer* (Biel), der insbesondere die Aufgaben würdigt, vor die sich der Fremdenverkehr durch die europäischen Integrationsbestrebungen gestellt sieht. *Dr. F. Seiler* (Zürich) gibt einen Überblick über die schweizerische Hotellerie, die Traditionsbewußtsein und Fortschritt gleichermaßen in sich vereinigt. *Dr. V. Egger* (Zürich) befaßt sich mit den Problemen und Aufgaben des Gastwirtschaftsgewerbes, Nationalrat *A. Schirmer* (Baden) mit der volksgesundheitlichen und touristischen Bedeutung der Heilbäder. Ein eigenwilliger, aber durchaus zeitnaher soziologischer Exkurs von *Dr. J. Leugger* (Bern) geht auf die Stellung des Fremdenverkehrs in der modernen Arbeitsgesellschaft ein; hier nach ist der Fremdenverkehr ein wichtiges, ja sogar unentbehrliches Element der gesellschaftlichen Integration. *Prof. K. Krapf* (Bern) schildert am Beispiel Tunesiens die Wirtschafts- und Fremdenverkehrsprobleme der Entwicklungsländer und *Dr. Morgenroth* die Organisationsprobleme der Fremdenverkehrspolitik, insonderheit im Hinblick auf die staatliche Einflußnahme.

Recht aufschlußreich sind die Aufsätze über die Fremdenverkehrstheorie, die der Forschung neue Wege aufzeigen. Das gilt einerseits für den Beitrag von *Prof. H. Sauermann* (Frankfurt/Main), der Konsumfunktion und Konsumverhalten im Tourismus untersucht, wobei er das in der modernen ökonomischen Theorie erarbeitete Instrumentarium zur Analyse ökonomischer Tatbestände erstmalig auf den Fremdenverkehr anwendet. Mit Hilfe der ökonometrischen Methode prüft andererseits *Prof. G. Menges* (Saarbrücken) die touristische Konsumfunktion Deutschlands von 1924–1957 und vergleicht sie mit schweizerischen Ergebnissen. Über die Möglichkeiten langfristiger Planung im Fremdenverkehr orientiert *V. Planque* (Paris), während *Dozent P. Bernecker* (Wien) über Ordnungsprobleme der Fremdenverkehrsbetriebe und ihre Eingliederung in das System der Betriebswirtschaftslehre berichtet. Auch der Beitrag von *Todt* über eine theoretische Untersuchung der

Marktstruktur des Beherbergungswesens verdient Beachtung.

*Prof. Böttger*

**Hunziker, W., Betriebswirtschaftslehre des Fremdenverkehrs.** Band I: *Der Fremdenverkehrsbetrieb und seine Organisation.* Gurtenverlag GmbH, Bern 1959, 430 S., Ln. Fr. 39,30; DM 38,10. *Schriftenreihe des Seminars für Fremdenverkehr und Verkehrspolitik an der Handels-Hochschule St. Gallen, Nr. 18.*

Es handelt sich im vorliegenden Fall um eine Betriebswirtschaftslehre der Fremdenverkehrsbetriebe, nicht also um eine solche des Fremdenverkehrs schlechthin. Diese Bezeichnung hätte zu Mißdeutungen führen können. Der Verfasser wollte lediglich den unschönen Pleonasmus vermeiden, der sich aus einer Doppelnennung des Wortes „Betrieb“ ergibt. Aber aus dem Titel des I. Bandes ist ganz klar ersichtlich, was gemeint ist. Darüber läßt auch der Titel des II. Bandes „Das Rechnungswesen der Fremdenverkehrsbetriebe“, den wir noch erwarten dürfen, keinen Zweifel.

Damit ist der Arbeit Hunzikers zunächst einmal ein wissenschaftlicher Standort zugewiesen. Die noch recht junge Wissenschaft von den Fremdenverkehrsbetrieben erfuh hier eine sehr gründliche und auf den neuesten Stand ausgerichtete Bearbeitung. In dem 1. Teil erhalten wir zunächst eine ausführliche Unterrichtung über einige Rahmenbegriffe, so über den Fremdenverkehr selbst, den Fremdenverkehrsort und die Organe des Fremdenverkehrsortes. Sodann werden Begriff und Arten des FV-Betriebes aufgeführt und gleichzeitig über Gegenstand und Aufbau der jungen Lehre überzeugende Ausführungen gemacht.

Das Schwergewicht des I. Bandes liegt in seinem 2. Teil, der sich mit Organisation der FV-Betriebe in allen Einzelheiten befaßt. Hier merkt man, daß Hunziker zugleich ein gewiegter Praktiker ist, der es wohl versteht, anhand eines sehr umfangreichen, praktischen Erkenntnissen entspringenden Materials eine recht aufschlußreiche Einsicht in alle Feinheiten eines FV-Betriebes zu bringen, die auch dem beruflich Tätigen vieles zu sagen

weiß. *Hunziker* befließt sich dabei um die Darstellung eines lückenlosen Aufbaus der FV-Betriebe, angefangen vom Hotel über die Kur- und Heilanstalten, die Erziehungsinstitute und die Reisebüros.

Was dieser Arbeit einen besonderen Reiz gibt, ist die Erörterung der Arbeitsanalyse und des Arbeitsablaufes, wobei das persönliche Moment, insonderheit die Abschnitte über die Feststellung der Eignung und die Arbeitsmoral, eine besonders anschauliche Würdigung erfahren und gute Einblicke in die Methoden zur Auswahl und Erhaltung eines zuverlässigen Personals geben.

Das Buch ist mit sehr zahlreichen Literaturangaben versehen. Es vermittelt einen recht abgerundeten Überblick über das gestellte Thema. Man darf deshalb mit großer Erwartung dem Erscheinen des II. Bandes entgegensehen.

*Prof. Böttger*

**Knebel, Hans-Joachim, Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus.** F. Enke Verlag, Stuttgart 1960, VIII, 178 S. mit 3 Abb. und 25 Tab., kart. DM 20,—. (*Soziologische Gegenwartsfragen, Neue Folge.*)

Es verlohnt sich schon, das bisher nur unzureichend erforschte Gebiet der Soziologie des Fremdenverkehrs einer wissenschaftlichen Bearbeitung zu unterziehen. Es gibt zwar eine Reihe von Untersuchungen über die Freizeitbeschäftigungen, womit die freie Zeitspanne zwischen Arbeitstag und physiologischem Ruhebedürfnis gemeint ist. Aber der eigentliche Jahresurlaub, auf den jeder Berufstätige heute Anspruch hat, paßt doch schließlich nicht in den üblichen Begriff der Freizeit hinein. Er knüpft an viel weitergehende Tatbestände an. Nur die eigentliche Fremdenverkehrswissenschaft und die Arbeitsmedizin haben sich bislang mit der Struktur des Urlaubs eingehender befaßt. Soziologisch besagt dies, daß im Urlaub an die Stelle der Berufstätigkeit die Touristik tritt, deren Gestaltung wesentlich von der Fremdenindustrie vorgenommen wird.

Die Darstellung zeigt im einzelnen, welche Wandlungen Begriff und Inhalt der Touristik

im Laufe der Jahrhunderte erfahren haben, wobei die ideologischen Gestaltungskräfte stets anschaulich wiedergegeben werden.

Die Vorgänger des modernen Touristen sind die traditionsgeleiteten Reisen des 17. und 18. Jahrhunderts, wie die „grand tour“ der jungen Adelligen und die in erster Linie dem Vergnügen dienenden Badereisen, an welchen auch die gehobenen bürgerlichen Schichten teil hatten. Im 19. Jahrhundert wird die Badereise zur gesellschaftlichen Gewohnheit. Das beginnende technische Zeitalter meldet zugleich ein Erholungsbedürfnis an. Die Bäder öffnen sich vollends den gutsituierten bürgerlichen Kreisen. Die Kurgastzahlen bekannter Bäder, wie Baden-Baden, Wiesbaden und Karlsbad, steigen mächtig an. Zugleich beginnt die organisierte Touristik: *Thomas Cook* begründet sein heute weltumspannendes Reiseunternehmen. Der Norddeutsche Lloyd und die Hapag, deren Interessen vornehmlich dem Touristenverkehr gelten, werden gegründet. Der „Baedeker“ wurde geboren. Das Gewerbe der Fremdenführer kommt auf, die Alpen-, Touristen- und Wandervogel-Vereine werden gegründet.

Dann aber machen sich die Vorboten des außengeleiteten Tourismus der Gegenwart bemerkbar. Parallel mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes entwickelt sich die Hotellerie. Es entstehen die an der Förderung des Fremdenverkehrs interessierten Vereine und Verbände, die bald auch behördliche Unterstützung erfahren. Zunehmend tritt das Reisebüro als Reiseagent auf. Die Massenverkehrsunternehmer, wie Bahn, Schiff, Bus und Flugzeug, setzen ihre eigenen Interessentensammler ein.

Das Bewußtsein von der sozialpolitischen Mission der Urlaubs- und Erholungsreise war für die Vertreter der Arbeiter, Angestellten und Beamten 1948 Anlaß, die spätere Touropa vertraglich zur Veranstaltung sozialtouristischer Gesellschaftsreisen zu verpflichten. Das für diesen Zweck eingerichtete „Reisesparen“ ist bislang allerdings wenig erfolgreich gewesen. Auch in der Schweiz hat das „Reisesparen“ nicht voll befriedigt. Daraus folgert der Verfasser, daß es gegenwärtig einen vom privatwirtschaftlichen Tourismus getrennten Sozialtourismus in der Bundesrepublik nicht



gibt; es sei denn, daß man daran denkt, dem Sozialtourismus grundsätzlich Zuschußcharakter zuzusprechen.

Die Masse der Touristen kommt heute aus der Großstadt. Die früher in der Touristik beobachtete soziale Schichtung verschwindet immer mehr. Die Arbeiterklasse wächst seit 50 Jahren immer mehr in den Kreis der Touristenemanzipation hinein. Zunehmend ist der Funktionär, der Gesellschaftsreiseveranstalter, auf den Plan getreten. Nicht mehr ist der gemächliche familienweise Landaufenthalt das Ferienideal, auch nicht der Kurgast, der zur Wiederherstellung seiner Gesundheit ein Bad aufsucht. Den Touristen kennzeichnet vielmehr die Mobilität, das Einsammeln von möglichst vielen Reiseeindrücken, wobei der Ort der Ferienzeite häufiger gewechselt wird.

Kurzum, die touristische Freizeit wird nach genau festgelegten, von Spezialisten ausgearbeiteten Plänen absolviert. Zugleich wird der Tourist innerhalb der großen Freizeitgesellschaft eine anonyme Erscheinung. Die Abkehr von der Klasseneinteilung bei den Eisenbahnen, die Hinneigung zur touristischen Einheitsklasse, die auch im Luftverkehr deutlich wird, das Einheitsklassenschiff sind die äußerlich sichtbaren Nivellierungserscheinungen der früheren Klassenunterschiede, die langsam auch auf die Hotels übergreifen. Möglich, daß die modernen Sportarten noch eine Chance zur Individualisierung touristischen Verkehrs in sich schließen. Auch die Kombination von Reise und „Studium“ deutet auf eine sinnvolle Verwendung der Freizeit hin, die sich von dem Nur-Touristen abhebt.

Nicht übersehen wird schließlich das Camping, das von einer internationalen Modewelle getragen ist, aber doch wohl eine Individualisierungsaussicht in Hinsicht auf die Freizügigkeit des PKW's und des Zeltens in sich birgt.

Die soziologische Arbeit *Knebels* ist geeignet, zugleich die Fremdenverkehrsliteratur zu bereichern. Die Offenheit des Verfassers auch bei kritischen Fragen tut wohl.

Prof. Böttger

**Bodenseebuch 1960.** Hrsg. von Guntram Brummer und Erna Stübel. Kreuzlingen (Schweiz) 1960. Druck und Verlag Bucherfabrik Bodan A. G., 280 S., mit zahlr. Bildtaf. u. Textabb.

Herausgabe und Verlag des zu Anfang des Ersten Weltkrieges begründeten, zuletzt 1957 erschienenen Jahrbuchs sind in andere Hände übergegangen, die ihm eine neue Form gaben. Man darf in ihm grundsätzlich ein „Heimatsbuch“ erblicken, das aber durch Vielfalt und Gehalt seiner Beiträge zu einem viel mehr umfassenden kulturellen Anliegen wird. Naturgemäß werden in erster Linie landschaftlich-geschichtliche Gebiete des deutschen und schweizerischen Bodensee-Raumes angesprochen, seien sie nun kunst-, literatur-, musik-, philosophie- oder politikgeschichtlicher Art. Ich greife, um die Vielfalt anzudeuten, etwa die neuen Forschungsergebnisse Karl Grubers über den karolingischen Klosterplan von St. Gallen, die reizvollen Reichenau-Erinnerungen Eduard Sprangers oder die lebendige Schilderung des Wirkens von Hecker und Franz Sigel in der Bewegung von 1848 durch Jacob Picard heraus.

Das Jahrbuch hier in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft anzuzeigen, ist zweifacher Anlaß gegeben. Einmal enthält es aus der Feder von Georg Thüner eine Lebensbeschreibung eines der größten Brückenbauer, nämlich von Johann Ulrich Grubenmann aus Teufen, der u. a. an Stelle der 1754 eingestürzten Schaffhauser Steinbrücke über den Rhein eine Holzbrücke mit einem Brückenbogen von 119 m Weite schuf, die freilich schon 1799 von den Franzosen zerstört wurde. Ein andermal haben die Herausgeber es zu Recht für nutzbringend gehalten, eine Sammlung von Berichten und Stellungnahmen zum Ausbau des Hochrheins (Basel—Bodensee) zu bieten. Zahlreiche Vertreter von Landesbehörden, Städten, Kammern und Verbänden kommen hier zu Wort. Es dominiert verständlicherweise die Forderung nach Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße, von der eine Standortverbesserung erwartet wird. Kennzeichnend sind hierfür die Beiträge von Dr. Paulsen (Rheinschiffahrtsverband Konstanz), Dr. Krucker (Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein—Bo-

densee, St. Gallen) und Landesoberbaurat Rinderer (Rheinschiffahrtsverband Bregenz). Daß die Wirtschaft Vorarlbergs den Hochrheinausbau als ein Geschenk erwartet, zeigt die Forderung der Wirtschaftskammer Feldkirch nach Freistellung des kanalisierten Hochrheins von Schifffahrtsabgaben. Auch der Bürgermeister von Dornbirn, der größten Stadt Vorarlbergs, möchte sich die Vorteile des Großschiffahrtsweges nicht entgehen lassen, kann freilich nicht ganz die gleichzeitige Sorge vor einer Industrieabwanderung an den Bodensee oder einer Verschmutzung seiner sauberen Textilstadt durch andere Betriebe verhehlen. Gegen den Hochrhein-Ausbau erhebt der Vertreter Schaffhausens, Dr. Bächtold, die Stimme. Er legt dar, daß die Schaffhausener Industrie nur in unbedeutendem Maß durch die Hochrheinkanalisation Transportkostensparnisse erwarten kann und daß die Erschöpfung des Arbeitsmarktes eine Verstärkung der Industrie nicht erwünscht erscheinen läßt. Insbesondere wehren sich die Schaffhausener gegen die mit der Hochrheinkanalisation notwendig verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild. Daß die Hochrheinkanalisation auch von einem breiteren verkehrswirtschaftlichen Standpunkt nicht befürwortet werden kann, kommt in der vorliegenden Sammlung von Stellungnahmen nicht zum Ausdruck. Hierzu ist auf das Kanalgutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium von 1951 und auf das Gutachten über den Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße von Prof. Dr.-Ing. W. Lambert, Stuttgart 1959, zu verweisen.

Prof. Napp-Zinn

**Meppelink, J. und Reinink G. J., Het Regime voor de scheepvaart op de Moezel; Heft 1 der Publicaties van de Stichting Verkeerswetenschappelijk Centrum; Rotterdam 1960, 33 S., DM 5,50.**

Als erste Veröffentlichung ihrer Schriftenreihe legt die Stichting Verkeerswetenschappelijk Centrum eine Arbeit über die rechtlichen Probleme einer Schifffahrt auf der Mosel vor. Dabei wird besonders der weitere Rahmen aufgezeigt, in dem nach niederländischer Auffassung die völkerrechtliche Re-

gelung einer Mosel-Schifffahrt gesehen werden muß. So wird sehr ausführlich auf die historische Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes eingegangen, wobei besonders das Recht der „Freiheit“ auf internationalen Wasserstraßen herausgestellt wird. Die Ergebnisse dieser Entwicklung werden zusammengefaßt und dem Moselstatut gegenübergestellt; dabei wird letzteres einer kritischen Betrachtung unterzogen. Es handelt sich bei dieser Veröffentlichung im wesentlichen um eine neuerliche Dokumentation des bereits bekannten niederländischen Schifffahrtsstandpunktes: der Forderung nach „Freiheit“ und „Gleichheit“ aller Schifffahrtstreibenden auf den international bedeutenden Wasserstraßen.

Mit größerem Interesse wird man der verkehrswissenschaftlich aktuellen zweiten Veröffentlichung in dieser Schriftenreihe entgegensehen, die bereits unter dem Titel: Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft von C. J. Oort angekündigt wurde.

Dipl.-Volkswirt Stabenau

**Rößger, Edgar, Die besonderen meteorologischen Bedingungen für den Strahlflugverkehr. Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, herausgegeben von Staatssekretär Prof. Dr. Dr. Brandt, Nr. 54, als Manuskript gedruckt, 1960, 145 S., DM 10,—.**

Nach seiner Arbeit über die Auswirkungen des Einsatzes strahlgetriebener Flugzeuge im Luftverkehr, die als Heft 51 in der gleichen Reihe erschien, legt der Verfasser nun seine Untersuchungen über die besonderen meteorologischen Bedingungen für den Strahlverkehr vor. Wie Prof. Rößger im Vorwort betont, müssen beide Arbeiten zusammen gesehen werden.

Während die erste sich besonders auf die betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen und Konsequenzen des Einsatzes von Strahlfluggerät beschränkt, setzt sich diese Arbeit, die unter Mitwirkung von Dr.-Ing. R. Maletzke, Dr. A. Flechtner und dem durch seine Mitarbeit am Paper-Jet-Pro-

gramm der Deutschen Lufthansa AG bekannt gewordenen Dipl.-Ing. W. Breitung entstand, vorwiegend mit dem Problem der meteorologischen Flugsicherung für den Strahlverkehr auseinander.

Dabei werden im besonderen die für diesen Flugverkehr sehr wichtigen Erscheinungen des Strahlstromes und der Höhenturbulenz einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Dies geschieht aber in einer für Nichtmeteorologen schwer verständlichen Form, während wir es begrüßt hätten, wenn sowohl der Strahlstrom als auch die Höhenturbulenz jeweils in einem vorgeschalteten Kapitel so erklärt worden wären, daß die Luftfahrtkreise, wir denken vor allem an verkehrswirtschaftliche Planungsstellen, für die besonders das dritte Kapitel („Auswirkungen auf den Luftverkehr“) interessant wäre, auch voll und ganz innerhalb ihres Rahmens in den Genuß der mit viel Fleiß gesammelten Erfahrungen kämen.

H. Hermsen

**Pohl, Hans, Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition, Heft 9 der Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche-Verkehrs-Zeitung, 3. Auflage, Hamburg 1960, Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH. (Loseblatt-Ausgabe).**

Der Güterverkehr unterliegt im Gegensatz zur Marktwirtschaft sehr strengen Lenkungsmaßnahmen, deren Innehaltung durch eine ständige Kontrolle der hierfür eingesetzten Institutionen überwacht wird. Dabei ist für die am Güterverkehr Beteiligten eine genaue Kenntnis aller in Frage kommenden amtlichen Preisvorschriften unerlässlich.

Der Verfasser hat im Jahre 1956 erstmals eine Sammlung der Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition (Heft 9 der Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZ) herausgebracht. Diese erste Auflage wurde in fester Buchform veröffentlicht. Die vielfältigen Änderungen der Preisvorschriften machten bald eine Überprüfung des gesamten Inhaltes erforderlich, so daß im Sommer 1958 eine zweite Auflage, diesmal in Loseblattform, erscheinen konnte. Zu dieser zweiten Auflage erschienen fünf Ergänzungslieferun-

gen, die das Nachschlagewerk stets auf dem neuesten Stand hielten.

Die rege Nachfrage ließ jedoch diese zweite Auflage bald vergriffen sein, so daß sich der Verlag entschloß, im Februar 1960 eine dritte Auflage herauszubringen. Auch diese neue Auflage hält an dem bisherigen Grundgedanken fest, ein Nachschlagewerk der amtlichen Preisvorschriften für den täglichen Gebrauch und nicht ein Kommentar zu den Rechtsvorschriften zu sein. Aufbau und Gliederung entsprechen völlig der zweiten Auflage. Die Tarifänderungen vom 1. 11. bzw. 1. 12. 1960 haben bereits im Dezember 1960 eine erste Ergänzungslieferung zur dritten Auflage veranlaßt. Das Werk ist somit wieder auf den neuesten Stand gebracht.

Die außerordentlich umsichtige und vielseitige Sammlung der sehr differenzierten Preisvorschriften ist für Verlader, Spediteure und Transportunternehmen ein unentbehrliches und überaus nützliches Nachschlagewerk für den täglichen Gebrauch.

Dipl.=Kfm. Kaufmann

**Lorenz, Wilhelm, Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs, Zweiter Teil, Heft 8 der Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche-Verkehrs-Zeitung, 2. neubearb. Auflage, Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH., Hamburg 1960, 264 S., DM 10,80.**

Dem Spediteur fallen in der Verkehrswirtschaft wichtige Aufgaben zu, deren sachgemäße Erfüllung wesentlich zu einem reibungslosen Ablauf der Gütertransporte beiträgt. Neben der Beratung seiner Kunden und der Vermittlung von geeignetem Transportraum ist er für eine schnelle Durchführung der gestellten, oft sehr verschiedenartigen Transportaufgaben wie auch für die sachgemäße Erledigung aller Formularien verantwortlich. Um dieser Aufgabe gerecht werden zu können, bedarf es einer guten Ausbildung und intensiven Schulung aller im Dienste der Spedition stehenden Personen.

Diesem Ziel will der von W. Lorenz geschaffene Leitfaden dienen. Vermittelt der erste Teil, der als Heft 3 der gleichen Schriften-

reihe 1958 bereits in der 3. Auflage herauskam, den Spediteuren das zur Abwicklung ihrer speditionellen Aufgaben erforderliche Grundwissen, so dient der hier in der 2. Auflage vorliegende zweite Teil der Kenntnisvermittlung der hauptsächlichsten Aufgaben, die der Spediteur neben der Sorge für den eigentlichen Beförderungsvorgang noch zu erfüllen hat. Es handelt sich hierbei um Verrichtungen hinsichtlich der Zollabfertigung, der Vermittlung von Transport- und Lagerversicherungen, der Mitwirkung im Nachnahme- und Akkreditiv-Verfahren und der Besorgung von Konsulats- und Zollfakturen sowie der sonstigen Begleitpapiere. Die Kenntnisse der Vertragsgrundlagen bei Außenhandelsgeschäften (Incoterms und Trade-Terms) sowie der von der FIATA geschaffenen FCR- und FCT-Dokumente gehören ebenfalls in diesen Bereich.

Die genannten Fragen werden übersichtlich und klar behandelt. Im Anhang sind die wichtigsten der im Text genannten Zoll- und sonstigen Formulare beigegeben. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis mit einem gut ausgebauten System von Randziffern (Marginalien) sowie ein Verzeichnis der wichtigsten Fachliteratur vervollständigen die Nützlichkeit dieses Leitfadens.

Mit Recht weist der Verfasser in seinem Vorwort darauf hin, daß sein Werk nicht nur der Ausbildung der Speditionslehrlinge dienen, sondern auch den schon im Beruf Stehenden ein Ratgeber und ein Nachschlagewerk für die tägliche Berufspraxis sein soll. Es erfüllt diese Aufgabe auf das beste.

Dipl.=Kfm. Kaufmann

**Kriminologie der Verkehrsdelikte. Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, Heft 4, Vorträge bei der X. Tagung der Kriminalbiologischen Gesellschaft vom 2. bis 4. Oktober in Tübingen. Stuttgart 1960, Verlag Enke, 109 S., kart. DM 18,—.**

Die Kriminalbiologische Gesellschaft befaßte sich auf ihrer 10. Arbeitstagung (1959) mit der Kriminologie der Verkehrsdelikte nicht nur, „um unter dem Aspekt der Kriminologie die mannigfaltigen Ursachen der Verkehrsunfälle aufzudecken“, sondern auch, um

„der jeweiligen Persönlichkeit des Verkehrsdelinquenten sorgsam Rechnung zu tragen“.

Um dieses Programm zu erfüllen, wurde neben dem Juristen der Mediziner, vor allem der Psychiater gehört: F. Schwarz zum Thema „Medizinische Begutachtung von Motorfahrzeugführern in der Schweiz“, J. Hirschmann über Fahrerflucht, Schreck- und Panikreaktion“, H. Göppinger zum Thema „Der Verkehrssünder als krimineller Typus“, D. Langen sprach über „Verkehrsunfall und Lebensalter“ und K. Mayer „Zur Psychologie des Unfällers“. Zu psychologischen Themen kamen auch Psychologen zu Wort, so K. Mierke über „Die Konzentrationsfähigkeit und ihre Grenzen im Straßenverkehr“, H. Lewrenz sprach über „Charakterologische Aspekte bei der Begutachtung von Kraftfahrern“ und H. Hiltmann über „Neurose und Verkehrsunfall“. Als Juristen kamen zu Wort K. Lehmann „Zur Typologie der Verkehrsunfälle“ und J. Baumann über „Probleme der Fahrlässigkeit bei Straßenverkehrsunfällen“.

Das letzte Referat stand etwas isoliert neben den anderen Themen, war jedoch für die kriminologische Diskussion das fachnächste. Die anderen Vorträge befaßten sich weit mehr mit Vorfragen, von denen die grundlegende und wichtigste von Lehmann gestellt wurde, der sich mit dem Problem einer sachlich genauen und statistisch einwandfreien Erfassung der Verkehrsunfälle beschäftigte. Er übt Kritik an der heute gebräuchlichen Form amtlicher Unfallstatistik, wobei besonders auf den unzulänglichen Ursachenkatalog hingewiesen wird, bei dem verschiedene aufgeführte Ursachen auf verschiedenen Ebenen liegen (z. B. „übermäßige Geschwindigkeit“ und „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fahren unter Alkoholeinwirkung“). Eine gute „Typologie der Verkehrsunfälle“, wie Lehmann sie fordert, ist aber Voraussetzung für alle Verkehrsunfall-Ursachenforschung.

In dieser Hinsicht haben einige andere Autoren den zweiten Schritt vor dem ersten getan. Allgemeine Erörterungen, die an einer mehrfach widerlegten „Unfalltheorie“ anknüpfen (Mayer, Lewrenz), oder Überlegungen, bei denen psychopathologische Typenlehren auf ihre Tauglichkeit für die Charakterisierung von Unfalldelinquenten abgesehen



werden (Göppinger, Mayer), wirken schlicht „evident“, überprüfbare Nachweise werden nicht geführt. Hiltmann verneint in zwei Fällen den Zusammenhang zwischen Neurose und Fahrtauglichkeit, für das Thema sagen zwei Fälle nichts. Anders bewerten muß man die Kasuistik zum Thema Fahrerflucht (Hirschmann), für ein so spezielles Problem können drei Fälle schon einiges aussagen, wenn auch die Folgerungen etwas zu theatralisch in dem Satz zusammengefaßt werden: „Bei sämtlichen Tätern (= 3!) . . .“

Das Resümee des Bandes kann auf den Nenner gebracht werden, daß die auf wissenschaftlichem Niveau vorhandenen Untersuchungen zum Problem der Verkehrsunfall-Ursachen nicht bekannt geworden sind. Die bloße Meinung grassiert daher auch hier.

Dipl.-Psych. Schneider

**v. Würzen, Dieter, Internationales Kraftfahrzeugrecht, Studien zum internationalen Wirtschaftsrecht und Atomenergierrecht, Band 6, Auslieferung: Buchhandlung Rolf Kerst, Frankfurt/Main, 1960, 204 Seiten, 16,50 DM.**

Auch diese Studie, die sich mit dem Sonderrecht eines einzelnen Verkehrsmittels beschäftigt, ist sich der notwendigen Einordnung dieses Sonderrechts in das System eines alle Verkehrsvorgänge umfassenden Verkehrsrechts durchaus bewußt. Ihr Verfasser weist daher an vielen Stellen auf die Quellen der Einzelrechte der anderen Verkehrsmittel sowie auf deren Problemstellungen, die denen des Kraftfahrzeugrechts häufig gleichen, hin. Die Arbeit stellt die internationalen Abkommen über den grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr zusammen und erläutert deren Probleme. Der Verfasser behandelt insbesondere das „Internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ aus dem Jahre 1926 und das „Abkommen über den Straßenverkehr“ aus dem Jahre 1949. Des weiteren werden die Vereinheitlichungsbestrebungen im internationalen Haftpflicht- und Haftpflichtversicherungsrecht sowie ferner im internationalen Kraftfahrzeugsteuer- und Kraftfahrzeugzollrecht geschildert. Hervorzuheben sind dabei die Ausführungen

über die Bemühungen, das Kraftfahrzeugtransportrecht international zu vereinheitlichen. Hier zeigt sich bei den einzelnen Staaten die z. B. auch im Luftverkehr zu beobachtende Tendenz, den gewerblichen Verkehr in zweiseitigen Verträgen zu regeln, um so die eigenen Verkehrsmittel schützen zu können. Das besondere Interesse des an internationalen Rechtsfragen Interessierten dürften in diesem Zusammenhang die Ausführungen des Verfassers über das Problem der „Überwirkung ausländischer Verwaltung“ finden: ein Staat stellt seinem Vertragspartner eine bestimmte Anzahl von Beförderungsgenehmigungen zur Verfügung, die dieser, auch mit Wirkung für das Hoheitsgebiet des ersteren Staates, seinen eigenen Staatsangehörigen erteilt.

Da Einzeldarstellungen des internationalen Kraftfahrzeugrechts kaum vorhanden bzw. veraltet sind, schließt die überzeugende und abgerundete Arbeit eine vom Verkehrsrechtler bisher als störend empfundene Lücke.

Dr. Rehm

**Rinck, Gerd, Gefährdungshaftung, Göttinger Rechtswissenschaftliche Studien, Band 29, Verlag Otto Schwartz & Co., Göttingen, 1959, 39 Seiten, 4,80 DM.**

Schon des öfteren hat Abraham, der Frankfurter Verkehrsrechtler, auf die Notwendigkeit hingewiesen, durch vergleichende Einzeluntersuchungen nach und nach ein allgemeines Verkehrsrecht herauszuarbeiten und so der Aufspaltung des Verkehrsrechts entgegenzuwirken (Festschrift für Alex Meyer, 1954, S. 11 f.; Zeitschrift für Luftrecht, 1955, S. 65 ff.; Seerecht, Grundriß, 1960, S. 1). Eine solche grundlegende Einzeluntersuchung ist die Arbeit Rincks über die Gefährdungshaftung. Er zeigt darin, wie weit sich die Grundsätze desselben Rechtsinstituts in den einzelnen Sonderrechten des Verkehrs voneinander entfernen haben. An Hand zahlreicher Beispiele erläutert er die Stellung eines Geschädigten, die je nach dem, ob er einen Schaden in der Luftfahrt, der Seeschifffahrt, im Eisenbahn- oder Kraftwagenverkehr erlitten hat, sehr verschieden sein kann. Dem Leser wird vor Augen geführt, daß die Ge-

fährdungshaftung in manchen ihrer Anwendungsfälle bei den einzelnen Verkehrsarten einer inneren Logik entbehrt und bei gleicher Interessenlage zu völlig verschiedenen Ergebnissen führt. Hätte es noch eines Beweises bedurft, daß es an der Zeit ist, dieser Rechtzersplitterung im Verkehrsrecht entgegenzuarbeiten, so hätte dieser Beweis nicht überzeugender erbracht werden können als durch die Studie des Verfassers.

Dr. Rehm

**Verkehrsmengenkarte 1956. Der Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Verlag: Kartographisches Institut und Verlag Hans König, Bonn, Juli 1958, 5,50 DM.**

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung vom April 1956 bis einschließlich März 1957 in der Bundesrepublik (April 1957 — März 1958 im Saarland) wurden von der Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr in Form einer neuen Verkehrsmengenkarte bearbeitet und herausgegeben. Die Karte erinnert an die in der gleichen Weise bereits vor einigen Jahren erschienenen Veröffentlichung der Verkehrsmengen der Zählung von 1952/53.

Genau wie diese ältere Karte stellt die neue Übersicht die täglichen Verkehrsmengen auf den Bundesstraßen und Bundesautobahnen dar. Die Verkehrsmenge wird durch die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die den betreffenden Straßenquerschnitt innerhalb von 24 Stunden in beiden Fahrtrichtungen passieren, ausgedrückt und durch verschiedene Farben dargestellt. Die durch Stichprobenzählungen ermittelten Durchschnittswerte können als Jahresmittelwerte angenommen werden. Die Unterscheidung der Mengen erfolgt durch verschiedene Farben. Darüber hinaus sind alle Europastraßen, die das Bundesgebiet berühren, noch einmal besonders hervorgehoben.

Die 8-farbige Karte ist im Maßstab 1 : 100 000 gehalten und erlaubt einen guten Überblick der Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte.

Um auch gleich von der Überschrift her eine klare Vorstellung des Materials zu haben, das auf der Karte dargestellt wird, wäre allerdings vorzuschlagen, an dieser Stelle

bereits zum Ausdruck zu bringen, daß es sich um „Straßen“-Verkehrsmengen handelt.

H. Hermsen

**Kellerer, Hans, Statistik im modernen Wirtschafts- und Sozialleben, Hamburg 1960, 288 S., DM 4,40 (Bd. 103/104 in: rowohlt's deutsche enzyklopädie).**

Titel wie Gliederung des vorliegenden Doppelbandes machen deutlich, daß es dem Verfasser nicht darum ging, die Reihe der traditionellen Lehrbücher der Statistik um ein weiteres Werk zu bereichern. Die Bedeutung der Statistik als „methodische Hilfswissenschaft“ hat einen Funktionswandel erfahren, insofern die Geisteswissenschaften heute letztlich ihre Aufgabe darin sehen, Massenphänomene (soziale Wandlungen, gesamtwirtschaftliche Größen usw.) zu erklären. Akzeptiert man diese Formulierung des Verfassers, nach der die Aufgabe der Statistik in der Entwicklung von „Methoden für die Sammlung, Aufbereitung, Analyse und Interpretation numerischer Daten“ zu sehen sei, „um die Struktur von Massenerscheinungen zu erkennen“, so wird man es begrüßen, daß ein ungewöhnlich breiter Teil der theoretischen Ausführungen der „Theorie und Technik des Stichprobenverfahrens und der statistischen Prüfung von Hypothesen“ gewidmet ist. Gerade auf dem Gebiet der Teilerhebungen statistischer Methodik ist die Diskussion noch in vollem Flusse, sind noch beachtliche Ergebnisse zu erwarten, die z. B. der empirischen Sozialforschung neue Erkenntnisse vermitteln können. In diesem Zusammenhang hätte man es begrüßt, wenn den Problemen von Projektion und Prognose ein kleines zusammenfassendes Kapitel gewidmet worden wäre. So sind zu diesem eminent wichtigen Fragenkreis nur einige kritische Hinweise im Kapitel III zu finden.

Der zweite Teil des Doppelbandes (Die Statistik im Wirtschafts- und Sozialleben) weist mit einer Fülle von instruktiven Beispielen die aktuelle Bedeutung der Schrift aus. Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Wahlstatistik, Außenhandelsstatistik, Wirtschaftsbeobachtung und viele andere Anwendungsbeispiele der Statistik werden mit sinnfälligen

Beispielen kurz erläutert, die in dem Abschnitt: „Die nichtamtliche Statistik“ ihre Fortsetzung finden. Die „Sonderausführungen über die empirische Sozialforschung“ ergänzen diesen Teil, in dem vor allem über die Betriebsstatistik einige Ausführungen enthalten sind, in glücklicher Weise.

Ein mit empirischen Untersuchungen vertrauter Nationalökonom ist fast versucht zu sagen, daß das letzte Kapitel „Grenzen und Gefahren der Wirtschafts- und Sozialstati-

stik“ die meiste Aufmerksamkeit verdiene. In der Tat sind doch hier erstmalig systematisch die Irrtümer aufgezeigt, die aus einer falsch verstandenen statistischen Analyse entstehen können. Ein wohlthuendes Maß an Selbstbescheidung einer Wissenschaft! Die klare Herausstellung der eigenen Grenzen macht diese enzyklopädische und systematische Schrift zu einer ungemein erfreulichen Leistung, deren Studium von beträchtlichem Nutzen ist.

Prof. Seidenfus

## 40 Jahre Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln

Anläßlich des 40-jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln<sup>1)</sup> erscheint es berechtigt, einen Rückblick auf die Gründungsgeschichte sowie auf die Entwicklung des Instituts innerhalb dieser vier Jahrzehnte zu werfen. Eine solche Rückschau vermag auch gleichzeitig ein Bild zu geben von den Anfängen der wissenschaftlichen Behandlung des Verkehrswesens bis zur heutigen Bedeutung der Verkehrswissenschaft an den deutschen Universitäten und Hochschulen.

Zur Zeit der Gründung des Instituts war die wissenschaftliche Erforschung und Lehre des Verkehrswesens an den meisten deutschen Universitäten und Hochschulen noch unbedeutend; es gab nur wenige, an denen regelmäßig Vorlesungen über das Eisenbahnwesen, die Schifffahrt oder den Weltverkehr — um nur einige Beispiele zu nennen — abgehalten wurden. In der Mehrzahl der Fälle wurde das Verkehrswesen im Rahmen der speziellen Volkswirtschaftslehre behandelt.<sup>2)</sup> Von einem systematischen Aufbau einer Lehre vom Verkehrswesen konnte noch nicht gesprochen werden, obwohl zu dieser Zeit bereits eine Reihe grundlegender wissenschaftlicher Werke, die das Verkehrswesen zum Gegenstand hatten, vorlag.<sup>3)</sup>

Das heißt aber nicht, daß man die Bedeutung des Verkehrs für das gesamte Wirtschaftsleben nicht bereits damals erkannt hatte. Es war nur versäumt worden, die Folgerungen aus dieser Erkenntnis zu ziehen, d. h. dem Verkehrswesen im Rahmen der Wirtschaftswissenschaften einen seiner Bedeutung gerecht werdenden Platz zuzuweisen.<sup>4)</sup> Diese Gesichtspunkte mögen genügen, um erkennen zu lassen, welche Bedeutung seinerzeit der Gründung eines Instituts, das seine Aufgabe in der wissenschaftlichen Erforschung und der Lehre des Verkehrswesens sah, beigemessen werden mußte.

Am 22. Februar 1920 fand auf der Wartburg zu Eisenach auf Einladung der „Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe“<sup>5)</sup> eine Gründungsversammlung statt,

<sup>1)</sup> Am 28. April 1961 fand aus Anlaß des 40-jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft eine Festveranstaltung in der Universität zu Köln in Verbindung mit der Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts statt.

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu: Napp-Zinn, A.-F.: Das Verkehrswesen im Lehrplan der Universitäten, Handels- und Technischen Hochschulen des deutschen Reichs, Österreichs und der Schweiz, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1. Jg. (1922), Heft 2, S. 43 ff.

<sup>3)</sup> Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2 Bände, Wien 1878/79.

van der Borcht, R.: Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.

Cohn, G.: Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898.

Bardas, W.: Verkehr und Verkehrspolitik in Volks- und Staatswirtschaft, Leipzig/Wien 1907.

Gruntzel, J.: System der Verkehrspolitik, Leipzig 1908.

Wagner, A.: Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, Leipzig 1909.

<sup>4)</sup> Vgl. Esch, E.: Verkehrswissenschaft als besonderer Zweig der Wirtschaftswissenschaften, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 2. Jg. (1924), Heft 3/4, S. 3 ff.

<sup>5)</sup> Die „Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe“ wurde im Jahre 1919 errichtet. Es handelte sich hierbei um einen Spitzenverband für das Spediteur- und Fuhrgeschäftsgewerbe (einschließlich des damals aufkommenden Güterkraftverkehrs). Diesem Verband waren zu Anfang des Jahres 1920 24 zumeist regionale Verbände der Spedition, des Möbeltransportes und des Fuhrgeschäftes angeschlossen. Bereits 1921 wurde die Zentralstelle aufgelöst.