

gebildet. Ihnen, sehr verehrter, lieber Herr Professor Berkenkopf, gilt daher heute mein aufrichtiger Dank für Ihre während vieler Jahre vollbrachte Leistung. Ich gedenke dabei zugleich Ihres mehr als 12-jährigen Wirkens als Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium, den Sie in voller Unabhängigkeit mit großem Nutzen für die Allgemeinheit leiten. Lassen Sie mich meinen Dank mit der Hoffnung auf weiteres fruchtbares Zusammenwirken im Dienst unserer gemeinschaftlichen Aufgabe verbinden.

Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration*)

VON PROF. DR. HANS-REINHARD MEYER, BERN

I. Erwünschte Elastizität des EWG-Vertrages

Über die Fragen der Auslegung und Anwendung des *Vertrages* zur Gründung der *Euro-päischen Wirtschaftsgemeinschaft* besteht bereits ein ausgedehntes Schrifttum. Dasselbe gilt für die Auslegungs- und Anwendungsfragen der das Gebiet des Verkehrs betreffenden Vertragsbestimmungen. Wie stets bei solchen Fragen, ist manches kontrovers. Aber die Punkte von grundlegender Bedeutung treten doch wenigstens hervor.

Über die „gemeinsame Verkehrspolitik“, die die EWG-Staaten verfolgen sollen, gehen die Meinungen unter ihnen immer noch stark auseinander. Das kann angesichts der spezifischen Ausgestaltung der Verkehrspolitik in sehr wesentlich sich unterscheidenden Volkswirtschaften auch gar nicht anders sein. Immerhin: irgendeinmal sollten die Meinungsverschiedenheiten über die „gemeinsame Verkehrspolitik“ überwunden werden, sonst bliebe der EWG-Vertrag in diesem Punkt unvollziehbar. Ein *Hauptanliegen* dieses Vertrages soll es sein, *einen Weg* zu einer allmählich zu gewinnenden gemeinsamen Haltung in der europäischen Verkehrspolitik zur Diskussion zu stellen. Daß Sie diese Gelegenheit einem Ausländer und gar noch einem Angehörigen eines Staates bieten, der nicht zur EWG gehört, legt Zeugnis von der geistig freien und damit echt wissenschaftlichen Einstellung des Instituts ab, dessen 40-jähriges Bestehen heute gefeiert wird.

Sie werden es einem Angehörigen eines nicht der EWG angehörenden Staates dabei nicht verargen, wenn er nicht nur an die Verkehrspolitik der EWG-Länder denkt, sondern an die europäische Verkehrspolitik schlechthin; denn Europa und den hinter unserem Kontinent stehenden Werten wäre wenig gedient, wenn es in der allgemeinen Wirtschaftspolitik und in der Verkehrspolitik zu Blockbildungen und neuen Gräben käme. Wenn sich also dergestalt der Blick von der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Staaten weitet zu dem, was für eine europäische Verkehrspolitik etwa taugen könnte, so erscheint die Befolgung gewisser Verfahrensregeln nur um so nowendiger und dringlicher: große Vorsicht im Vorgehen und keine gewagten Experimente; Bereitschaft, auch einen langfristigen Verlauf hinzunehmen, also Geduld und keine Überstürzung; Mut, Abstriche bei „Planungen“ und „Programmen“ anzubringen, wenn gesundes wirtschaftliches oder politisches Denken es erfordert. Ich glaube, daß diese Verfahrensregeln schon beim Streben nach einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Staaten notwendig und dringlich genug sind; sie gelten aber ganz allgemein bei den Maßnahmen im gemeinsamen Markt und darüber hinaus bei allen die europäische Integration betreffenden Angelegenheiten.

Die Politik des Minister=Rates und der Kommission der EWG sollte also undoktrinär und elastisch sein können. Ob sie so sein wird, hängt einerseits von der Einstellung und vom politischen Willen, andererseits aber auch von der Auslegung des EWG-Vertrages ab.

*) Vortrag, gehalten auf der Tagung anlässlich des 40-jährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln am 28. April 1961.

Meines Erachtens ist der Vertrag elastisch genug. Nehmen wir als Beispiel das sogenannte Beihilfe-Verbot. Die Ausnahmen gehen weit, indem Beihilfen an Verkehrsunternehmer gestattet sind, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen; auch weitere Beihilfen können durch Entscheidung des Minister-Rates als mit dem gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

Da fast die gesamte Verkehrspolitik direkt oder indirekt mit der Verkehrskoordinierung motiviert werden kann, ist mit dieser Ausnahmebestimmung tatsächlich ein weiter Spielraum gewährt. Eine der *entscheidendsten juristischen Fragen des EWG-Vertrages* scheint mir darin zu liegen, ob dieser Spielraum noch zur Wahrung nationaler verkehrspolitischer Besonderheiten der EWG-Staaten ausgeschöpft werden darf oder ob sich diese Staaten mittels einheitlicher und übereinstimmender Normen in diesem Spielraum bewegen müssen. Ich kann die Antwort auf diese juristische Frage hier nicht geben und weiß auch nicht, ob sie schon gegeben worden ist — wenn nicht, so scheint sie mir einer besonderen juristischen Untersuchung wert. Was hier dagegen unternommen werden soll, ist ein Nachweis, daß — von den wirtschaftlichen und politischen Sachzusammenhängen her beurteilt — die Wahrung beträchtlicher nationaler Besonderheiten im Verkehrswesen geboten und zweckmäßig erscheint. Diese Aussage gilt sicher einmal für die europäische Verkehrspolitik, sie gilt aber wohl nicht weniger für die Verkehrspolitik der EWG-Staaten. Schon hier sei betont, daß die Wahrung beträchtlicher nationaler Besonderheiten im Verkehrswesen eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik oder eine gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder nicht ausschließt. Sie wird dadurch nur im Anwendungsbereich bescheidener, langfristiger, nach meiner Überzeugung aber auch solider und gesünder.

II. Gleichmacherei ist nicht europäisch

Nicht genug kann im Zusammenhang mit Gesprächen über eine gemeinsame Verkehrspolitik betont werden, daß es seit Jahrzehnten eine erfolgreiche europäische Verkehrspolitik bereits gibt. Zahlreiche multilaterale Staatsverträge wie auch die internationalen Organisationen der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs, der Schifffahrt, des Luftverkehrs, des Post- und Nachrichtenverkehrs haben bewirkt, daß die Verkehrsströme, jedenfalls innerhalb der westlichen Welt, von Land zu Land und von Kontinent zu Kontinent immer zufriedensstellend gelaufen sind. Europa und die freie Welt brauchen also jedenfalls nicht mit Dringlichkeit auf dem Gebiete des Verkehrs integriert zu werden. Der Verkehr ist kein Desintegrationsfaktor, im Gegenteil ist er bereits stark integriert. Man hat deshalb auch von dieser Seite her gesehen Zeit und braucht nichts zu überstürzen.

Ein weiterer Punkt muß ebenfalls immer wieder hervorgehoben werden: die große Verschiedenheit der einzelnen europäischen Länder nach volkswirtschaftlicher Struktur, Bevölkerungsstruktur, Siedlungsstruktur, Produktivität, Lebensstandard, Sozialpolitik, Steuerpolitik, Geld- und Kreditpolitik. In summa führen alle diese Verschiedenheiten *natürlicherweise* zu verschiedenen verkehrspolitischen Bedürfnissen. Eine gemeinsame Verkehrspolitik bei tatbeständlich verschiedenen verkehrspolitischen Bedürfnissen treiben zu wollen, macht die Verkehrspolitik unangemessen und unzweckmäßig. Man müßte mit den Neugestaltungen also an der eigentlichen Basis ansetzen, d. h. es müßte die große Verschiedenheit der einzelnen europäischen Länder in den skizzierten zahlreichen Richtungen aufgehoben oder stark reduziert werden. Nun gehört zwar eine Reduktion dieser Verschiedenheiten

zu den Zielen des EWG-Vertrages. Man ist sich aber wohl weitgehend einig darüber, daß dies selbst auf lange Frist nur in beschränktem Umfange gelingen wird. Daher wird auch noch auf lange Frist gute Verkehrspolitik eine Beachtung der nationalen Verschiedenheiten bedingen.

Zudem ist noch die soziologische und kulturelle Seite der Frage zu beachten, die mir noch bedeutsamer erscheint als die wirtschaftliche Seite. Auch hier wird man sich weitgehend einig darüber sein, daß die Vielgestaltigkeit Europas zu dessen wahren Wesen und zu dessen Reichtum gehört, so daß Angleichungsbestrebungen bei den genannten Verschiedenheiten schon aus diesen Gründen relativ enge Grenzen gezogen bleiben müssen. Ihr Landsmann, Prof. *Wilhelm Röpke*, hat das in seinem Buch „Jenseits von Angebot und Nachfrage“ sehr treffend gesagt. Die politische und wirtschaftliche Konsolidierung Europas müsse in einer Weise geschehen, in der sich die Treue zum Geist und zum gemeinsamen Erbe bewähre; das bedeute die Wahrung des uns Wesentlichen: der Einheit in der Verschiedenheit, der Freiheit in der Verbundenheit, der Achtung vor dem Menschen in seiner persönlichen Sphäre, vor dem Eigenen und vor dem Besonderen — so schreibt er. Ebenso treffend drückt der Schweizer Historiker Prof. *Gonzague de Reynold* das gleiche aus: „La richesse et la force de la civilisation européenne tiennent à la diversité de ses peuples et à la personnalité de ses hommes. Toute unification serait pour l'Europe un appauvrissement et un affaiblissement. Car unifier n'est point unis; l'unification est le mensonge de l'unité; l'unification détruit l'unité en se revêtant des apparences de l'unité.“¹⁾

III. Echte Anliegen europäischer Verkehrspolitik

Wenn es Tatsache ist, daß das Verkehrswesen bereits zu den integriertesten Gebieten der Wirtschaft gehört und daß es bereits seit langem eine erfolgreiche europäische Verkehrspolitik gibt, was bleibt denn in der sogenannten europäischen Verkehrsintegration überhaupt noch zu tun? Ich möchte mich bemühen, nicht *das* namhaft zu machen, was jene vertreten, die gewissermaßen die Integration um der Integration willen wollen; vielmehr sei versucht, sich strikte auf das zu beschränken, was als *sachlich geboten* und *nützlich* bezeichnet werden kann.

Zunächst muß die bisherige erfolgreiche europäische Verkehrspolitik zweifellos fortgesetzt werden. Die zahlreichen bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen in Zusammenhang mit grenzüberschreitendem Verkehr sind fortzuführen; bei sich zeigender Notwendigkeit sind neue derartige Vereinbarungen abzuschließen und die bestehenden zu verbessern und auszuweiten. Kurz, es ist das Ziel anzustreben, den internationalen Verkehr so freizügig zu gestalten, daß eine bremsende Wirkung auf die europäische Wirtschaft und auf das politische Zusammenhalten unseres Kontinents ausgeschlossen erscheint.

Sachlich geboten und nützlich ist ferner sicherlich eine besondere Anstrengung zur Überwindung von Diskriminierungen. Art. 79 des EWG-Vertrages stellt bekanntlich ein eigentliches Diskriminierungsverbot auf. Wenn wir in unserem Zusammenhang unter Diskriminierungen jene verkehrspolitischen Maßnahmen (tarifarische oder andere) verstehen wollen, durch die ein Land ein anderes Land benachteiligt oder sich selbst diesem gegenüber einen Vorteil verschafft, so scheint über die europäische Unzweckmäßigkeit eines solchen Verhaltens die Übereinstimmung rasch erzielbar zu sein. Dennoch hat auch die Diskrimi-

¹⁾ Vgl. Schweizer Monatshefte, Heft 8/1959, S. 791.

nierung ihre besondere Problematik. Insbesondere darf der Begriff der Diskriminierung *nicht zu weit* ausgelegt werden. Diskriminierung heißt richtigerweise, gleiches ungleich behandeln, bedeutet jemanden ungleich behandeln, obwohl ein objektiv anzuerkennender Grund dafür nicht besteht. Ist aber ein objektiv anzuerkennender Grund für die Ungleichbehandlung gegeben, so kann richtigerweise nicht von Diskriminierung gesprochen werden. Es macht für die europäische Verkehrspolitik einen großen Unterschied aus, ob in diesem Punkt doktrinär „nach dem Buchstaben“ geurteilt wird oder ob man die lebendigen Verhältnisse der Wirklichkeit berücksichtigt. Wer von letzterer Basis ausgeht, für den bedeutet Gleichbehandlung, also Nicht-diskriminieren, stets Gleiches gleich, Ungleiches aber ungleich behandeln.

Im übrigen ist die Diskriminierung, europäisch gesehen, nicht überwunden, wenn sie z. B. innerhalb der EWG überwunden wäre, diese aber EFTA-Staaten diskriminieren würde. Das europäische Wohl wird sicherlich nicht so gefunden, daß man die nationalen Egoismen durch die Egoismen von Blockbildungen ersetzt.

Nur jene Verkehrsfragen sollten also international geregelt werden, bei denen *klare Notwendigkeit* dafür spricht. Wo diese klare Notwendigkeit nicht gegeben ist, nützt es dem wohlverstandenen europäischen Gedanken weit mehr, wenn die Verkehrspolitik den Mut behält, den Hauptakzent auf die nationalen Lösungen zu legen. *Erstens* kann nur so den oft tiefgreifenden politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verschiedenheiten von Land zu Land Rechnung getragen werden. *Zweitens* werden verkehrspolitische Probleme, die nicht notwendigerweise international geregelt werden müssen, durch die „Internationalisierung“ nicht leichter, ganz im Gegenteil. *Drittens* sind nationale verkehrspolitische Lösungen oft nicht nur zweckmäßiger, sondern auch rascher als „Integrationsbestrebungen“.

Wo sich also aus diesen Gründen nationale verkehrspolitische Lösungen aufdrängen, sollten die Fachleute inner- und außerhalb von internationalen Gremien diese Lösungen verfolgen, mit jenen anderer Länder in Vergleich setzen und das Pro und Contra abwägen. Es ist durchaus denkbar, daß sich derartige nationale Lösungen mit der Zeit einander annähern lassen; aber auch dies darf *nicht doktrinär* geschehen, sondern nur, wenn eindeutige Vorteile dafür sprechen.

Auf diesem Wege wird man mit der Zeit zu einer *natürlich gewachsenen europäischen Verkehrspolitik* gelangen. Alle erzwungene Gleichmacherei schadet m. E. dem wohlverstandenen Gedanken eines einigen und starken Europas. Hoffen wir, daß Einsicht und Geduld groß genug sein werden, um auch in der europäischen Verkehrspolitik ein organisches Wachstum abzuwarten. Man komme nicht mit dem Einwand, es sei dafür nicht mehr Zeit genug vorhanden; denn überstürztes und unzweckmäßiges Handeln macht in diesen Dingen unseren Kontinent nur schwächer.

IV. Beispiele verfehlter verkehrspolitischer Gleichmacherei

Wenn soeben gezeigt wurde, was in der europäischen Verkehrspolitik als sachlich geboten und nützlich getan werden kann, so wollen wir hier eine *Reihe von Einzelaufgaben* namhaft machen, die deutlich zeigen, wie fragwürdig bei ihnen eine „Internationalisierung“ wäre. Die Betrachtung dieser konkreten Probleme wird erneut zeigen, wie glücklich der skizzierte Weg einer langsam wachsenden europäischen Verkehrspolitik wäre, wie gefährlich aber andererseits eine verfehlt konzipierte europäische Integration werden könnte.

Da die grundlegenden Probleme der Verkehrswirtschaft in den meisten europäischen Ländern ähnlich liegen, könnte man prima vista annehmen, daß auch die Lösungsmöglichkeiten gleich oder ähnlich sein müßten. Dem ist aber praktisch in der Regel nicht so. Nur in den großen Umrissen liegen die verkehrswirtschaftlichen Probleme ähnlich; bei den praktisch maßgebenden zahlreichen Einzelheiten sind die Gegebenheiten oft erstaunlich verschieden.

Es ist hier nicht der Ort, in einläßlicherer Weise eine Analyse der verkehrswirtschaftlichen Situation europäischer Länder zu geben. Wir wollen einzig davon ausgehen, daß in allen Ländern verkehrspolitische Probleme zur Lösung drängen und daß diese Probleme in großen Zügen etwa wie folgt umrissen werden können: Die Verkehrswirtschaft ist in den europäischen Ländern nicht im Gleichgewicht. Verkehrsmittel, deren Kosten für bestimmte Transporte volkswirtschaftlich betrachtet tief liegen, können dennoch diese Transporte verlieren. Umgekehrt können Verkehrsmittel, deren volkswirtschaftliche Kosten für bestimmte Transporte hoch liegen, dennoch den Umfang dieser Transporte ausdehnen. Massentransportmittel werden oft in Kleinverkehrsaufgaben hineingedrängt und umgekehrt Kleinverkehrsmittel in Massenverkehrsaufgaben. Der Verkehrsaufwand der einzelnen Volkswirtschaften erscheint überall unverhältnismäßig größer, als er sein könnte. Die Krisenanfälligkeit der Verkehrsunternehmungen ist groß, und gewichtig sind auch die direkt oder indirekt den Verkehrsträgern vom Staat ausgerichteten Subventionen.

Ebenfalls ist hier nicht der Ort, ein verkehrspolitisches Programm zu entwickeln. Einige jedem Fachmann bekannte Programmpunkte seien indessen herausgegriffen. Sie werden uns die konkrete Betrachtung verkehrspolitischer Einzelaufgaben ermöglichen; insbesondere soll uns dabei beschäftigen, ob diese Aufgaben nicht *zweckmäßiger und rascher von der nationalen Verkehrspolitik gelöst* würden, statt sie europäisch zu integrieren.

a) Da ist zunächst die Frage, ob europäisch eine rein *kaufmännisch=industrielle Konzeption des Verkehrs* gelten soll oder ob Gesichtspunkte einer *allseitig ausgewogenen Verkehrserschließung* und damit eines *Verkehrslastenausgleichs*²⁾ Bedeutung behalten sollen. Besonders in den Niederlanden wird die Auffassung vertreten, daß der Verkehr, wie jeder andere Wirtschaftszweig, frei sein und zur Rentabilität gebracht werden solle. Man wird dem Verfasser nicht vorwerfen können, er hätte für die marktwirtschaftlichen Kräfte auch im Verkehrswesen nicht genügend Verständnis; das Gegenteil könnte durch zahlreiche Äußerungen leicht belegt werden.³⁾ Andererseits hat aber der Verfasser auch nie behauptet, es gäbe im Verkehrswesen nicht noch zahlreiche andere Wirkungskräfte als kaufmännisches Streben. Sei es in Verbindung mit der Verkehrserschließung, sei es in Verbindung mit anderen Wirkungskräften der Verkehrspolitik, es ergeben sich stets auch *unrentable Aufgaben im Verkehrswesen*. Bei ihrer Wahrnehmung muß dafür gesorgt werden, daß sich nicht bei einem Verkehrsträger die Risiken und beim anderen die Chancen konzentrieren.

Selbst in den Niederlanden steht man nicht auf dem Boden, der Verkehr sei ausschließlich eine kaufmännisch=industrielle Funktion. Sonst würde sich die Reglementierung des niederländischen Binnenverkehr nicht erklären lassen, und man hätte auf diesen Verkehr einfach

²⁾ Vgl. über den Verkehrslastenausgleich z. B. den Aufsatz „Das Ausgleichsprinzip in der Verkehrswirtschaft“, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 9. Jg. (1954), S. 297.

³⁾ Vgl. „Vom Grade der Interventionen und der marktwirtschaftlichen Kräfte im Verkehr“, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 15. Jg. (1960).

die Grundsätze der Handels- und Gewerbefreiheit anwenden müssen. Aber ob in den einzelnen europäischen Ländern die Verkehrspolitik etwas freiheitlicher oder etwas dirigistischer geführt wird, hängt von zahlreichen spezifischen Faktoren ab; und es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb es zweckmäßig sein sollte, alles über einen Leisten zu schlagen.

Die EWG und allfällig mit ihr assoziierte EFTA-Länder werden zweifellos eine Staatenföderation sein; straffer Zentralismus ist hier undenkbar. Aber der Grad des Föderalismus wird von Land zu Land verschieden sein. Wäre es nicht so, würde man wiederum den tatsächlichen Verhältnissen Zwang antun.

Der EWG-Vertrag selbst sieht im Verkehr nicht eine ausschließlich kaufmännisch-industrielle Angelegenheit; es sei hier nur an den Artikel 80 erinnert⁴⁾. Ferner kann ich mich einer Feststellung von Prof. Hallstein erinnern, daß das Ziel der EWG nicht einseitig nach dem Sozialprodukt orientiert sein dürfe, weil dies zu ungesunden Ballungen auf der einen Seite und zu Verarmung auf der anderen Seite führen würde.

Beweist all dies nicht die Richtigkeit der Auffassung, daß auch die europäische Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der vielen nationalen Eigenheiten und ohne gänzliche Preisgabe des Verkehrslastenausgleichs gestaltet werden muß und daß mithin nur das Unerläßliche europäisch vereinheitlicht werden sollte?

b) Eine der besonders bedeutsamen verkehrspolitischen Aufgaben ist die Verwirklichung der *Selbsterhaltung aller Verkehrsmittel*. Das Eintreten für die Selbsterhaltung bedeutet kein Bekenntnis zu einem rein kaufmännisch-industriellen Konzept der Verkehrspolitik. Zunächst geht es nicht um das Gewinnstreben bei den Verkehrsunternehmungen, sondern um deren wirtschaftliches Gleichgewicht. Sodann heißt Selbsterhaltung der Verkehrsmittel nicht, daß nicht in einzelnen Bereichen der Verkehrswirtschaft, wenn triftige Gründe es notwendig erscheinen lassen, davon abgewichen werden könnte; nur im ganzen sollen die Verkehrsmittel und die Verkehrswirtschaft nach Selbsterhaltung streben. Daß dagegen das Prinzip der Selbsterhaltung des Verkehrs ein entscheidender Stützpfiler einer verstärkten Ausrichtung der Verkehrspolitik nach den marktwirtschaftlichen Kräften bildet, ist klar und auch besonders erwünscht.

Es sei jetzt wiederum die Frage angeschnitten, ob bei der Führung von zuverlässigen *Kostenrechnungen* für alle Verkehrsträger — als der Voraussetzung für die Verwirklichung des Selbsterhaltungsprinzips — ein gemeinsames europäisches Vorgehen günstige Ergebnisse zeitigen würde. Auch hier kann einem europäischen Vorgehen m. E. keine gute Prognose gestellt werden. Gerade die hier betrachtete Aufgabe ist so weit gesteckt und fachlich so schwierig, daß man froh sein muß, wenn sie in nützlicher Frist national gelöst werden kann. International läßt sich das Problem, wenn überhaupt, so jedenfalls nur weit schwieriger lösen. Allein über die Grundsätze solcher Kostenrechnungen ließe sich nur mit größter Mühe international eine Einigung herbeiführen; der praktische Vollzug wäre beim internationalen Vorgehen noch problematischer. Man stelle sich z. B. einmal die Diskussionen und die Verwirklichung bei einer europäischen Straßenkostenrechnung vor! Statt hier endlos zu diskutieren, hielte ich es für viel aussichtsreicher, wenn jedes Land mit Hilfe seiner besten Fachleute einmal für sich selbst ans Werk ginge. Sind diese Kostenrechnungen einmal national verwirklicht, und liegen die Erfahrungen einiger Jahre vor, so mag es interessant sein, die Rechnungen international zu vergleichen und den Versuch

⁴⁾ Danach hat die gemeinsame Verkehrspolitik die Erfordernisse einer angemessenen Standortpolitik, die Bedürfnisse der unterentwickelten Gebiete und die Probleme der durch politische Einflüsse schwer betroffenen Gebiete zu berücksichtigen.

der Vereinheitlichung zu unternehmen, wobei aber wiederum nur soweit nötig und gerechtfertigt vereinheitlicht werden sollte, weil — wie immer wieder zu betonen ist — alle doktrinären internationalen Vereinheitlichungen abzulehnen sind. Am Beispiel der hier betrachteten Aufgabe zeigt sich m. E. der *Unterschied zwischen einem organischen Vorgehen und dem praktisch unwirksamen Vorgehen „von oben nach unten“* besonders klar.

c) Zu den wichtigen verkehrspolitischen Aufgaben gehört auch die *Annäherung der Lohn- und Arbeitsbedingungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern*. Im Prinzip sollte ja kein Verkehrsmittel einen Konkurrenzvorsprung besitzen, der bei gleichbarer Tätigkeit auf der Schlechterstellung des Personals beruht; denn sonst besteht keine echte Leistungskonkurrenz, ja auch keine echte Preiskonkurrenz. Sachlich und politisch ist die Annäherung der Lohn- und Arbeitsbedingungen bei den verschiedenen Verkehrsträgern indessen eine besonders schwierige Aufgabe. National erscheint die Aufgabe immerhin lösbar. Müßten aber auch noch *die* Unterschiede in den Lohn- und Arbeitsbedingungen angenähert werden, die in den verschiedenen westeuropäischen Ländern bei den verschiedenen Verkehrsträgern bestehen, so wird die Aufgabe meines Erachtens unlösbar; denn diese Unterschiede gehen letzten Endes auf die verschiedenen großen Volkseinkommen, auf die Verschiedenheiten in der Arbeitsproduktivität und auf die ganz verschiedenen Ansprüche an den Lebensstandard zurück. Es zeigt sich somit auch hier: man vernachlässige eines vielleicht nie realisierbaren europäischen Fernzieles wegen die realisierbaren nationalen Nahziele nicht.

d) Betrachten wir noch einige *eisenbahnpolitische Aufgaben*, und fragen wir uns wiederum, ob sie in den EWG-Ländern oder gar in allen westeuropäischen Ländern einheitlich gelöst werden könnten. Wir wollen kurz beleuchten den Abbau entbehrlicher öffentlicher Auflagen der Eisenbahnen, die Abgeltung ihrer nicht-abbaubaren öffentlichen Auflagen, den Umbau des Eisenbahntarifsystems auf die Gegebenheiten der scharfen Konkurrenz im Verkehrswesen, den Bahnersatz und die Bahnergänzung.

Der *Abbau entbehrlicher öffentlicher Auflagen der Bahnen* und deren *Entschädigung für die nicht-abbaubaren Auflagen* können m. E. nicht in allen westeuropäischen Ländern gleich gelöst werden. Wirtschaftsstruktur und Bevölkerungsstruktur erheischen in einigen Ländern ein höheres Maß öffentlicher oder gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung als in anderen Ländern. Sodann wird es in einigen Ländern aus politischen Gründen leichter möglich und vielleicht aus finanziellen Gründen auch notwendiger sein, den unentbehrlichen öffentlichen Verkehr vor einem allzu harten Zugriff des privaten Verkehrs zu schützen; unter dieser Voraussetzung sind Entschädigungen an die Bahnen für die nicht-abbaubaren öffentlichen Auflagen vielleicht zu umgehen oder sie werden geringer bemessen werden können. Was die *Eisenbahntarife* anbelangt, so bedeutet z. B. deren kostendeckende Gestaltung in den verschiedenen westeuropäischen Ländern durchaus nicht das gleiche, und auch beim Umbau der Eisenbahntarife auf die heutige Konkurrenzsituation ist zu bedenken, daß diese Konkurrenzsituation von Land zu Land verschieden aussieht. Bei den Problemen des *Bahnersatzes* und der *Bahnergänzung* endlich zeigen allein schon die bisherigen Erfahrungen, daß diese Probleme in den verschiedenen europäischen Ländern mit unterschiedlicher Intensität verfolgt werden. In Ländern, in denen die regionalen Eigenständigkeiten in wirtschaftlicher, politischer und kultureller Hinsicht zur staatsorganisatorischen Grundstruktur gehören — also in föderalistischen Ländern wie etwa der Schweiz —, kann beim Bahnersatz nicht so „unpolitisch“ vorgegangen werden wie in zentralistisch regierten Ländern. Auch die Schließung einzelner Nebenstrecken oder mancher

Stationen im Rahmen etwa des Gares-Centres-Systems ist in föderalistisch aufgebauten Staaten politisch schwieriger zu verwirklichen.

Über alle diese *tatsächlichen* eisenbahnpolitischen Verschiedenheiten von Land zu Land gleichmacherisch hinwegzuschreiten, kann m. E. dem wohlverstandenen europäischen Gedanken weder politisch noch wirtschaftlich förderlich sein.

V. Beispiele besonderer verkehrspolitischer Problematik

Auch die Überprüfung konkreter verkehrspolitischer Einzelaufgaben hat uns somit gezeigt, wie wertvoll es in sachlicher und in politischer Beziehung wäre, wenn die EWG-Staaten in ihrer Verkehrspolitik einen beträchtlichen nationalen Spielraum behalten könnten. Einer europäischen Verkehrspolitik bleibt dort, wo sie sich wirklich rechtfertigt, nichtsdestoweniger ihr spezifischer Anwendungsbereich; dies haben die Darlegungen über die echten Anliegen europäischer Verkehrspolitik ergeben. Hier sollen noch *zwei Einzelfragen* behandelt werden, denen für die europäische Verkehrspolitik eine besondere Problematik innewohnt.

a) Als dornenvoll wird sich zum einen das Problem der *Kontingentierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs* und deren *Anpassung an die Notwendigkeiten der Gemeinschaft* erweisen; vereinzelt wird sogar der Gedanke einer *europäischen Liberalisierung des Straßengüterverkehrs* geäußert. Der dornenvolle Charakter dieser Probleme wird sich bereits bei den Grundfragen zeigen, erst recht aber bei den Einzelheiten. Soll der Straßengüterverkehr überhaupt kontingentiert werden, und, wenn ja, soll er scharf oder locker kontingentiert sein, und soll dies direkt durch entsprechende Gesetzesbestimmungen oder indirekt über den Preis oder über beide Mittel geschehen? Meines Wissens kennen mit Ausnahme der Schweiz alle westeuropäischen Länder eine irgendwie geartete Kontingentierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs. Die Unterschiede sind aber groß, sowohl in der Methode als auch im Grade. Diese Unterschiede sind nicht willkürlich, sondern gehen auf die anderen Gegebenheiten der verschiedenen Länder zurück. Einmal mehr stellt sich deshalb die Frage: weshalb soll gleichgemacht werden, was den Gegebenheiten nach ungleich ist? Wird dies nicht mehr schaden als nützen, und zwar sowohl politisch als auch wirtschaftlich?

Wie erwähnt, kennt die Schweiz eine Kontingentierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs nicht mehr. Unzukömmlichkeiten haben sich daraus bisher nicht ergeben, was aber nicht heißen will, daß sie in anderen Ländern nicht eintreten könnten. Wir können hier nicht des nähern untersuchen, inwiefern die Voraussetzungen der Schweiz singulär sind. Dagegen können wir diese Voraussetzungen summarisch skizzieren: Die Schweiz mit ihrer selbständigen Landesverteidigungspolitik muß darauf Bedacht nehmen, daß für die Vollmotorisierung der Armee genügend Nutzfahrzeuge vorhanden sind. Sodann sind die schweizerischen Eisenbahnen der Konkurrenz weniger unterworfen als die meisten ausländischen Netze. Nicht die Topographie erklärt dies in erster Linie, sondern der starke Anteil des Transitverkehrs am Gesamtverkehr, das Fehlen der Binnenschifffahrt, die Begrenzung der Höchstgewichte der Motorlastwagen auf 26 t.

Nun zur besonders delikaten Frage, ob innerhalb der EWG und später innerhalb der westeuropäischen Länder *Freizügigkeit der Lastwagentransporte* (in der Niederlassung von Transportunternehmern und in der Durchführung von Transporten) bestehen soll. Sicher

scheint mir einmal das festzustehen, daß man diese Freizügigkeit *nicht gewähren* kann, wenn nach verschiedenen Kriterien kontingentiert wird; sonst würde der Effekt der nationalen Kontingentierungspolitik fortwährend zunichte gemacht, d. h. es würde das, was man national erreichen wollte, durch eine Flut ausländischer Motorlastwagen aus den Angeln gehoben.

Die internationale Liberalisierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs setzt übrigens nicht nur in der Kontingentierungspolitik selbst, sondern auch in weiteren Gegebenheiten übereinstimmende Verhältnisse voraus. Wenn z. B. die Besteuerung über den Treibstoffpreis und durch direkte Steuern sowie die Lohn- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals markante Unterschiede aufweisen, kann man diesen Verkehr nicht liberalisieren, ohne verzerrte Wettbewerbsbedingungen zwischen einheimischen und ausländischen Transporteuren zu schaffen.

Da taucht nun freilich der Gedanke *internationaler Arbeitsteilung im Verkehrswesen* auf. Wäre es für den europäischen Markt nicht zweckmäßig, wenn z. B. die Niederländer so etwas wie der Frachtführer Europas würden? Hier ist indessen an die bereits erwähnte Tatsache zu erinnern, daß es im Verkehrswesen neben lukrativen Aufgaben auch weniger lukrative oder gar verlustbringende Aufgaben gibt. Da es nicht denkbar wäre, das ganze nationale Transportwesen in die Hand einer anderen Nation zu geben, ließe das Vorgehen auf eine *Entrahmung des Verkehrs* hinaus: die lukrativen Transporte würden auf die spezialisierten ausländischen Frachtführer abwandern, die wenig interessanten Transporte würden den nationalen Frachtführern verbleiben.

Es darf gerade bei fachlicher Beurteilung nicht verschwiegen werden, daß etwa die niederländische Verkehrspolitik nicht frei von inneren Widersprüchen ist. Die nationale Verkehrspolitik der Niederlande stellt kein Beispiel liberalisierter Verkehrspolitik dar, sondern ist vielmehr ziemlich straff reglementiert. Man kann aber im Verkehrswesen nicht gut international liberalisieren und die Liberalisierung national nicht gewähren.

Natürlich liegt der Gedanke nicht fern, im EWG-Markt bzw. im ganzen westeuropäischen Markt den gewerblichen Straßengüterverkehr *nach einheitlichen Kriterien zu kontingentieren* und die *Kontingente nach objektiven Merkmalen* unter die beteiligten Länder *zu verteilen*. So müßte man im Prinzip auch in der Tat vorgehen; dann könnte man den zugelassenen Transporteuren auch Freizügigkeit gewähren, und die Gefahr der Verkehrsenträumung durch ausländische Transporteure ließe sich begrenzen.

Dennoch gebe ich zu bedenken: Welch ungeheure Anstrengungen wären allein nötig, um die Kontingentierungspolitik dem gewerblichen Straßengüterverkehr gegenüber gleichnamig zu machen — gleichnamig, wie immer wieder zu betonen ist, unter Außerachtlassung natürlicher und tatsächlicher Unterschiede bei den beteiligten Ländern. Welch ungeheure Anstrengungen würde ferner die Gleichrichtung der Besteuerungspraxis gegenüber Motorlastwagen sowie der Lohn- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals erfordern; wie schwierig und darüber hinaus fragwürdig wäre die Festsetzung nationaler Kontingente; es müßte auch der regel- und gewerbsmäßige Autobusverkehr — der überall reglementiert ist, wobei die Schweiz keine Ausnahme macht — international gleichnamig geordnet werden. Lohnt sich denn ein derart enormer Aufwand an Zeit und Energie? Genügt es denn nicht, die Verkehrspolitik national und international so zu führen, daß der Aufschwung der europäischen Volkswirtschaften und deren politische Eintracht in keinem Punkt behindert wird? Beschränkt man sich auf dieses Ziel, das ja *letztlich das allein wesentliche*

Ziel ist, so genügt in der europäischen Verkehrspolitik sehr viel weniger, als gewisse internationale Planer erstreben.

b) Ein sehr heikles Thema bildet sodann die in der *Binnenschifffahrt* teilweise gegebene *Abgabefreiheit*. Sie ist durch die Mannheimer Akte für den Rheinverkehr staatsvertraglich gewährleistet. Auf verschiedenen anderen Binnenwasserstraßen gibt es die Abgabefreiheit nicht, doch besteht keine Sicherheit dafür, daß die Abgaben der kostendeckenden Höhe entsprechen.

Unter Fachleuten ist wohl keine andere Auffassung denkbar, als daß der Grundsatz der Selbsterhaltung der Verkehrsträger auch auf die Binnenschifffahrt anzuwenden ist. Wie sich immer wieder zeigt, läßt sich aber praktisch und politisch nicht alles „grundsätzlich“ regeln. Durch die Mannheimer Akte ist die Abgabefreiheit auf dem schiffbaren Rhein altes Recht, sozusagen Gemeingut geworden. Wie jedes Recht läßt sich auch die Mannheimer Akte nicht einseitig ändern. Die an der Abgabefreiheit interessierten Kreise und Staaten werden einer Revision der Mannheimer Akte nicht zustimmen, wenn sie den Wegfall der Abgabefreiheit bezweckt. Ob eine solche Revision der Mannheimer Akte im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Staaten leichter gelingt, müssen jene Instanzen beurteilen, die für dieses Postulat eintreten. Selbst wenn es so sein sollte, ist weiter zu beachten, daß nicht alle in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vertretenen Staaten der EWG angehören.

Einen besonderen Aspekt gewinnt das Problem noch, wenn wir an Schifffahrtsprojekte wie etwa den Hochrhein=Ausbau denken. Schifffahrtsabgaben auf dem Hochrhein kann man sich schwerlich vorstellen, wenn die Schifffahrt unterhalb von Basel abgabenfrei ist. Unterhalb von Basel aber die Abgabefreiheit preiszugeben, nur um auf dem Hochrhein Schifffahrtsabgaben erheben zu können, wäre natürlich für die an der Abgabefreiheit interessierten Kreise und Staaten ein unzumutbar schlechtes Geschäft. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, auf den Hochrhein=Ausbau zu verzichten, indem man sich sagen würde: mit Schifffahrtsabgaben geht es beim Hochrhein offenbar nicht, andererseits könne man es aber beim heutigen Stand verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse nicht verantworten, eine neue Schifffahrtsstraße noch ohne Schifffahrtsabgaben zu erstellen.

Ich will und kann zu diesen sehr delikatsten Fragen, die mit der Abgabefreiheit auf Binnenwasserstraßen zusammenhängen, nicht persönlich Stellung nehmen. Ich wollte diese Fragen nur kurz streifen, um an ihrem Beispiel zu zeigen, daß die europäische Verkehrspolitik neben den behandelten Schwierigkeiten und Fragwürdigkeiten auch noch mit den *droits acquis* zu rechnen hat.

VI. Zusammenfassung

Ich glaube, daß der Vertrag von Rom bei entsprechender Interpretation der nationalen Verkehrspolitik den praktisch erforderlichen beträchtlichen Spielraum ließe und daß nichts im Wege stünde, die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder im Sinne unserer Ausführungen auf das tatsächlich Unerläßliche zu beschränken und ganz allmählich heranwachsen zu lassen. Inwieweit das geschieht, hängt im wesentlichen von der Politik der Kommission der EWG und von den Entscheidungen des Minister=Rates ab. Da der Minister=Rat das oberste Organ bildet, spielt die Entwicklung der öffentlichen Meinung in den EWG-Staaten eine bedeutsame Rolle. Gelänge es, die öffentliche Meinung in diesen Ländern mit bezug auf die gemeinsame Verkehrspolitik für das behutsame und langsame

Vorgehen zu gewinnen, das von den konkreten Sachfragen her beurteilt so sehr von Nöten wäre, so würde wohl auch der Minister=Rat auf diesen Kurs einschwenken. Auf die Kommission der EWG kann man in diesen Dingen wohl weniger zählen. Der in diesen Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration vertretene Kurs entspricht nicht dem Wesen besonders der internationalen Bürokratie.

Nach meiner Überzeugung ist es heute wichtig und dringlich geworden, *Abwehrkräfte* gegen Doktrinäer, Dirigisten und Planer zu wecken, die sich Europas in ihrem Sinne annehmen wollen. Ich glaube, daß *de Gaulle* mit seinem Wort vom „Europa der Vaterländer“ vielen guten Europäer aus dem Herzen gesprochen hat. Es ist wohl zu verstehen als ein politisch und wirtschaftlich einiges Europa, das aber die nationalen Eigenständigkeiten nicht preisgibt. Politisch und wirtschaftlich sollte im *Kernziel* auf *gesamt-europäischer Ebene* eine *möglichst liberale* und *weltoffene Integration* angestrebt werden. Die beste Integration ist die funktionelle und nicht die institutionelle. Durch eine liberale Wirtschaftspolitik der europäischen Staaten kommt eine funktionelle Integration weitgehend von selbst zustande. Die funktionelle Integration gewährleistet sodann jenen Grad an Föderalismus, ohne den Europa politisch nicht denkbar ist. Daß daneben Gemeinschaftsaufgaben eine echte Notwendigkeit zukommen kann und daß sie manchmal durch internationale Institutionen wahrgenommen werden müssen, bestreitet niemand. Hierzu gehört heute selbstverständlich auch eine gemeinsame europäische Verteidigungspolitik, im Rahmen der Verteidigung der ganzen westlichen Welt. Niemals schaffe man aber internationale Institutionen ohne echte, gründlich überprüfte Notwendigkeit; denn wichtiger noch als alle Erwägungen der Rationalität ist hier, daß Institutionen stets ihre Eigengesetzlichkeit besitzen. In Zweifelsfällen wird es sich immer als wertvoller erweisen, den europäischen Geist und das gegenseitige europäische Verständnis zu fördern, als neue Institutionen zu schaffen.

Wenn man von der europäischen Wirtschaftsintegration im allgemeinen und von der Verkehrsintegration im besonderen spricht, sollte man sich stets auch die *grundlegenden Zielsetzungen des Vertrages von Rom* vor Augen halten. Es heißt dort: „Hebung des Wohlstandes im Innern des gemeinsamen Marktes und verbesserte Wettbewerbsstellung in der Weltwirtschaft.“ Indessen sind die Zielsetzungen nicht nur materieller Natur, sie erschöpfen sich nicht in der Steigerung des Volkseinkommens, sondern es gehört dazu die Förderung der politischen Einigkeit und der politischen Kraft Europas.

Um hier nur wiederum die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder zu betrachten, stellt sich die *letztlich entscheidende Frage*, inwieweit dadurch diese grundlegenden Vertragsziele gefördert oder aber gehindert werden. *Darüber müßte m. E. viel häufiger und einläßlicher diskutiert werden!* Es ist meine unbedingte Überzeugung, daß die grundlegenden Vertragsziele wesentlich mehr gehindert als gefördert werden, wenn die gemeinsame Verkehrspolitik den Vorschlägen gewisser Planer folgt. Anhand einer Reihe konkreter Beispiele ist gezeigt worden, daß eine Verkehrspolitik vorzuziehen ist, die den unterschiedlichen Ausgangsverhältnissen in den einzelnen Ländern Rechnung trägt. Wie sollte aber eine weniger gute Verkehrspolitik die materiellen Vertragsziele fördern können? Jedoch nicht nur materiell, sondern auch ideell werden die Vertragsziele gehindert, wenn statt einer gewachsenen europäischen Verkehrspolitik erzwungene und überstürzte Lösungen durchgesetzt werden. Wie sollte unter solchen Umständen Europa politisch einiger und stärker werden? Schon heute ist festzustellen, daß die Integrationspolitik Europa gespalten und in die Nähe drohender Konflikte gebracht hat, statt gerade das Gegenteil zu erreichen.

Kann es in einer Politik, die Integrationspolitik genannt wird, eine größere Antinomie geben? Caveant Consules! In der letzten Zeit scheinen sich zwar die Fronten zwischen den EWG- und den EFTA-Staaten etwas zu lockern, und man kann nur hoffen, daß der Brückenschlag endlich Fortschritte macht.

Bei unseren Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration mußte zumeist das Beispiel der EWG herangezogen werden. Nie darf aber übersehen werden, daß eine allfällige gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder noch *keine europäische Verkehrspolitik* bedeutet. 18 Länder sind Mitglieder der OECD, und mit Finnland werden demnächst acht EFTA-Länder den Sechs der EWG gegenüberstehen. Um den Terminus „Europäische Verkehrsintegration“ mit Fug und Recht verwenden zu können, müßten mindestens die EWG- und die EFTA-Staaten gemeinsame Verkehrspolitik betreiben. In einem noch größeren Rahmen wird dies nochmals schwieriger und fragwürdiger sein, sofern die „*planerische Linie*“ verfolgt wird. Vergegenwärtigt man sich auch das, so zeigt sich einmal mehr mit aller Deutlichkeit, daß nur eine natürlich gewachsene europäische Verkehrspolitik in Frage kommen kann und daß umgekehrt Versuche in einem gleichmacherischen, doktrinären und dirigistischen Geiste zum Scheitern verurteilt sind.

Zum Begriff der Individualgefahr in § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

VON DR. HORST FRANZHEIM, KÖLN

Nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs¹⁾, das der Bundestag noch in dieser Legislaturperiode verabschieden soll, wird unter anderem der Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung geändert. Ebenso wie in § 343 des Entwurfes eines Strafgesetzbuches (E 1960) wird in § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs²⁾ das Tatbestandsmerkmal der *konkreten Gemeingefahr* durch das Merkmal der *Individualgefahr* ersetzt. Die Folge davon ist, daß durch den Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung nicht nur die gezielte Gefährdung bestimmter Personen, wie z. B. die Gefährdung der den Täter verfolgenden Polizeibeamten, erfaßt³⁾ wird, sondern auch die Gefährdung der Insassen des vom Täter gefahrenen Kraftfahrzeuges, auch soweit sie von diesem aus einer unbestimmten Vielzahl von Menschen nach persönlichen Gründen ausgewählt worden sind, und die Gefährdung des dem Täter nicht gehörenden Wagens, den er zur Tat benutzt hat.⁴⁾

Bezüglich der Insassengefährdung und des vom Täter geführten fremden Kraftfahrzeuges ergibt sich die oben beschriebene Konsequenz aus folgendem:

Der Bundesgerichtshof hat in den Entscheidungen BGH 11, 199; 11, 148 entschieden, daß es nicht mit dem Begriff der *Gemeingefahr* zu vereinbaren sei, wenn vom Täter aus persönlichen Gründen ausgewählte Personen als Insassen oder das vom Täter geführte fremde, ihm aber anvertraute Kraftfahrzeug gefährdet werde.⁵⁾ Dieser einschränkenden, am Begriff der *Gemeingefahr* orientierten Auslegung des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung ist der Boden entzogen, wenn man in den neuen Tatbestand das Wort *Gemeingefahr* nicht

¹⁾ Bundestag-Drucksache 3. Wahlperiode, S. 2368.

²⁾ Abs. 2 des § 315 a lautet: „Ebenso wird bestraft (mit Gefängnis), wer im Straßenverkehr
1. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
a) die Vorfahrt nicht beachtet,
b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt oder
e) an unübersichtlichen Stellen nicht rechts fährt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.“

³⁾ Vgl. hierzu BGH ST 14, 395; NJW 60, 2302, wonach diese Fälle nicht von § 315 a StGB erfaßt werden; a. A. Hartung, NJW 60, 1822; 61, 131; weitere Zitate zu diesem Problem bei Schwarz-Dreher, § 315, Anm. 2 C a) und b).

⁴⁾ Vgl. Hartung, NJW 61, 132; Weigelt, DAR 61, 50; Begründung des E 1960, S. 460, 486; Floegel-Hartung, § 315 a StGB Anm. 6.

⁵⁾ Wie BGH 11, 199 bereits schon früher mit besonderer Betonung Kohlrausch-Lange, 41. Aufl., § 315 a, Anm. IV. Gegen BGH 11, 199 und 11, 148 Hartung, JZ 58, 444, Floegel-Hartung, § 315 StGB, Anm. V; Fränkel, Niederschriften der Sitzungen der Großen Strafrechtskommission, Band 8, S. 435.