

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 Köln¹⁾ 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.²⁾ 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.³⁾

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.⁴⁾ 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“⁵⁾ eine Gründungsversammlung statt,

¹⁾ 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.

²⁾ 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.

³⁾ 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.

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

⁵⁾ 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.

deren Ziel es war, eine „Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe“ ins Leben zu rufen. Wie aus der Einladung zu dieser Gründungsversammlung hervorgeht, sollte diese eine feierliche Kundgebung des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes und aller Kreise werden, die an einem geordneten Transport- und Verkehrswesen, seinem Wiederaufbau und Ausbau Interesse hatten. „Auf der Wartburg soll eine neue Arbeitsgemeinschaft derjenigen gegründet werden, die berufen sind, an seiner Ausgestaltung selbst mitzuarbeiten oder die Arbeiten zu fördern.“

Es waren vor allem das damalige Vorstandsmitglied der Fa. Transportkontor der Rheinisch-Westfälischen Eisenindustrie A. Krinkel in Hagen, *Erwin F. C. Soest*, und der damalige geschäftsführende Direktor der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe, *Dr. jur. Ernst Esch*, die den Gedanken der Förderung des Verkehrswesens im allgemeinen sowie der wissenschaftlichen Fundierung und Durchdringung des Verkehrswesens im besonderen vorantrieben. Sie wurden von *Bernhard Harms*, dem Gründer und Leiter des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, angeregt, den Plan einer ähnlich gearteten wissenschaftlichen Einrichtung für den kontinentalen Verkehr zu unterstützen. *E. F. C. Soest* brachte damals bei der Kennzeichnung der Ziele dieser Förderergesellschaft zum Ausdruck: „Die Vorbedingung für die Schaffung besserer Lebensverhältnisse ist das Erkennen des gegenwärtigen Zustandes. Ein solcher Wille zum Erkennen bedingt eine Erforschung noch ungeklärter Gebiete des Verkehrswesens. Das Ziel, den Nachkommen die Früchte dieser Forschungen zu vermitteln, bedeutet Lehrtätigkeit. Und das ist es, was den Gründern der Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle vorschwebte: die Zentralstelle neben der Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Ziele auszubauen zu einem Institut der Erforschung, der Auskunft und der Lehre des kontinentalen Verkehrs.“

Die „Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe“, deren Mitglieder vornehmlich aus den bedeutenden Speditions- und Schiffahrtfirmen kamen, hatte sich zum Ziel gesetzt, die notwendigen Mittel für die Gründung und Unterhaltung eines Instituts für Verkehrslehre aufzubringen, dessen Aufgabe in der wissenschaftlichen Erforschung und Lehre der volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Verkehrsprobleme bestehen sollte. Zum Schluß dieser Tagung wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß der Name der Gesellschaft sich bald in den Namen einer „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre“ ändern möge. Zum Präsidenten der Gesellschaft wurde *E. F. C. Soest*, zu ihrem Geschäftsführer *Dr. Ernst Esch* bestellt.

Nachdem es gelungen war, weite Kreise aus dem Bereich des Verkehrswesens, des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft, aber auch staatliche und kommunale Behörden für die Errichtung eines Instituts für Verkehrslehre zu interessieren, beschloß der Verwaltungsrat der Förderergesellschaft, die Gründung des Instituts vorzunehmen. Als Ort der Gründung kam in erster Linie Köln in Betracht. Hierfür sprach vor allem die hervorragende Stellung Kölns im deutschen und internationalen Verkehr. Darüber hinaus war ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Wahl Kölns als Ort eines zu gründenden verkehrswissenschaftlichen Instituts das Vorhandensein der Kölner Universität, deren Schwergewicht damals noch stärker als heute auf der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät lag. Bereits an der früheren Handelshochschule Köln war das Vorlesungswesen über Verkehrsfragen in einem alle anderen Hochschulen übertreffenden Maße ausgebaut.

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft war der Auffassung, daß das Institut nur in Anlehnung an eine Hochschule erfolgreich arbeiten könnte, nur auf diese Weise könnte den Studierenden der Verkehrswissenschaft die Möglichkeit einer umfassenden und tiefgehenden Ausbildung gegeben werden. Köln empfahl sich schließlich auch durch die Tatsache, daß hier eine Anzahl angesehener Schiffahrtsunternehmungen und bedeutender Speditionshäuser Sitz oder Niederlassung hatte; hierdurch war Gelegenheit geboten, die erworbenen theoretischen Erkenntnisse in der Praxis zu vertiefen.

Ende 1920 wurde der Geschäftsführer der Förderergesellschaft, *Dr. E. Esch*, vom Verwaltungsrat gebeten, mit den zuständigen Stellen in Köln Verbindung aufzunehmen, um die Wege für die Gründung des Instituts zu ebnen. Er fand überall Zustimmung und die Zusicherung tatkräftiger Unterstützung. Besonders der damalige Oberbürgermeister von Köln, der heutige Bundeskanzler *Dr. Konrad Adenauer*, brachte dem Gedanken lebhaftes Interesse entgegen. Der Präsident der Industrie- und Handelskammer Köln, *Geheimrat Dr. Hagen*, führte den einstimmigen Beschluß der Handelskammer herbei, der Gesellschaft mit einem bedeutenden Jahresbeitrag beizutreten. Darüber hinaus fand der Gedanke der Gründung eines verkehrswissenschaftlichen Instituts eine besonders gute Aufnahme in deutschen Wirtschaftskreisen. Sowohl bedeutende Einzelpersonlichkeiten als auch die verschiedensten Institutionen und Interessenvertretungen erklärten sich bereit, dem Institut jede Förderung zuteil werden zu lassen. Mitentscheidend für die Errichtung eines Instituts für Verkehrslehre in Köln war letzten Endes die Haltung der Kölner Universität. Sie erklärte sich bereit, die wissenschaftliche Arbeit des Instituts in jeder Weise zu unterstützen.

So kam es schließlich am 25. April 1921 in Köln zur Gründung des „Instituts für Verkehrslehre“. Mit dieser Gründung wurde gleichzeitig die „Gesellschaft zur Förderung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe“ in die „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre“ umbenannt. Zu deren Vorsitzendem wurde *Präsident Franz Ott*, Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Köln, gewählt. Dem Verwaltungsrat der Gesellschaft, die damals 363 Mitglieder zählte, gehörten u. a. an: der Oberbürgermeister von Köln, *Dr. Konrad Adenauer*, der geschäftsführende Vorsitzende des Kuratoriums der Universität Köln, Geh. Regierungsrat *Prof. Dr. Eckert*, der Präsident der Eisenbahndirektion Köln, *von Guérard*, der Präsident der Handelskammer Köln, Geh. Kommerzienrat *Dr. Hagen*, Geh. Regierungsrat *Dr. Sarter* und *Prof. Dr. E. Schmalenbach* als Dekan der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität zu Köln. Die Leitung des neugegründeten Instituts wurde dem bisherigen geschäftsführenden Direktor der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe, *Dr. Ernst Esch*, übertragen.

Den äußeren Rahmen der Gründung des Instituts für Verkehrslehre bildete eine zweitägige Veranstaltungsreihe in der Aula der Universität. Die Gründung des Instituts erfolgte durch einstimmigen Beschluß der Mitgliederversammlung der „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrslehre“. In seiner Eröffnungsansprache brachte *E. F. C. Soest* u. a. zum Ausdruck: „Ich begrüße es als ein gutes Omen, daß wir uns gerade in dieser Universität zusammenfinden, der Universität, die es sich zur Aufgabe gestellt hat, neben der Pflege der Geisteswissenschaften auch die praktischen Wissenschaften zu fördern, und in Erfüllung dieser Bestimmung ihre Pforten dem Institut öffnen will, in dem Theorie und Praxis vereint ihr bestes Wissen den Studenten übermitteln sollen. Was das

Institut erforschen und lehren soll, ist das, was in den letzten Jahrzehnten der ausschlaggebende Faktor jedes Wirtschaftslebens war: nämlich der Verkehr.“

In seinen Begrüßungsworten sagte der Oberbürgermeister von Köln, *Dr. Konrad Adenauer*, u. a.: „Den guten Wünschen, die dem Institut zur Erforschung des Verkehrs von den Vertretern der Reichs- und der Staatsbehörden ausgesprochen worden sind, möchte ich mich mit einem kurzen Wunsche für die Stadt Köln anschließen. Wir haben... Ihren Plan, ein derartiges Institut gerade hier in Köln zu errichten, vom ersten Augenblick an besonders freudig begrüßt, und ich glaube, daß auch dieses Institut gerade hier in Köln den richtigen Boden und die richtige Atmosphäre finden wird... Ein Institut, das es sich zur Aufgabe stellt, den Verkehr zu erforschen, und das herangewachsen ist und getragen wird von der Mitarbeit weiter Kreise der Bevölkerung im ganzen Deutschen Reich, das muß in einer solchen Stadt, meine ich, in die richtige Luft und Umgebung kommen, die es braucht, um zu gedeihen... Es gehört eine starke Zuversicht in die innere Tüchtigkeit des deutschen Volkes dazu, um in einer solchen Stunde und in solchen Tagen, wie wir sie jetzt durchleben, an die Gründung eines Instituts zur Erforschung des Verkehrs zu gehen. Aber diese Zuversicht in die innere Tüchtigkeit des deutschen Volkes wird uns nicht trügen, und so dürfen wir, das glaube ich, auch der Entwicklung dieses Instituts mit Hoffnung und Zuversicht entgegensehen.“

Das Ziel des neugegründeten Instituts war die Forschung und Lehre auf dem Gebiet des gesamten Verkehrswesens sowie die Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Praxis. Um dieses Ziel erreichen zu können, wurde als *erste Aufgabe* die Errichtung eines Archivs für Verkehrswissenschaft angesehen. Darin sollte alles erreichbare Material über Verkehrsfragen des In- und Auslandes gesammelt und geordnet werden. Ferner sollte mit den vorhandenen Archiven und Bibliotheken Verbindung aufgenommen werden, um feststellen zu können, wo Unterlagen und Material über Verkehrsfragen vorhanden und zu erhalten waren. Neben dem regelmäßigen Bezug aller wichtigen auf dem Gebiet des Verkehrswesens erscheinenden in- und ausländischen Zeitschriften wollte man das Schwergewicht auf den Aufbau einer Fachbibliothek legen. Nicht zuletzt sah man eine wesentliche Teilaufgabe in der Sammlung von Verkehrsstatistiken.

Die *zweite Hauptaufgabe* des Instituts für Verkehrslehre sollte darin bestehen, die wissenschaftliche Behandlung des Verkehrswesens durch die Erweiterung der Vorlesungen und Seminarübungen zu pflegen und auszubauen. Darüber hinaus oblag dem Institut die Aufgabe, den Studierenden als notwendige Ergänzung der theoretischen Vorlesungen und Vorträge Einblick in die Praxis der Verkehrsunternehmungen zu vermitteln.

Nach einjährigem Aufbau und einjähriger wissenschaftlicher Arbeit des neugegründeten Instituts wurde aufgrund eines Verwaltungsratsbeschlusses der Förderergesellschaft vom 25. April 1922 der bisherige Name „Institut für Verkehrslehre“ in „Institut für Verkehrswissenschaft“ umgewandelt, wodurch einer Verwechslung seines Arbeitsfeldes mit der Verkehrslehre als Bestandteil der Betriebswirtschaftslehre vorgebeugt und zugleich der Charakter als Lehr- und Forschungsinstitut betont wurde.

Bereits wenige Monate später, am 1. Juli 1922, konnte das Institut in einem eigenen Neubau in unmittelbarer Nähe der (alten) Universität untergebracht werden. Damit war eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung seiner Aufgaben geschaffen worden.

Nach erfolgreicher Arbeit des Instituts bereits im ersten Jahre seines Bestehens trat man dem Gedanken näher, das Institut der Universität Köln als Lehr- und Forschungsinstitut

anzugliedern. Bisher mußte es als eine private Einrichtung angesehen werden, wenn es auch von Beginn an von staatlichen und kommunalen Behörden unterstützt und in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Kölner Universität geleitet wurde. Im Einvernehmen mit der Fakultät wurde daher von der Institutsleitung im Frühjahr 1922 ein entsprechender Antrag beim Preußischen Minister für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung gestellt. Er erteilte Anfang Juli 1922 seine grundsätzliche Zustimmung. Nach weiteren Verhandlungen erfolgte die endgültige Anerkennung als Universitätsinstitut durch Verfügung vom 18. Dezember 1923. Dadurch änderte sich aber die bisherige wirtschaftliche Grundlage des Instituts durch die Förderergesellschaft nicht. Das Institut trägt seitdem die Bezeichnung „Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln“. ⁶⁾

Nach § 2 der neu geschaffenen Satzung des Instituts bestanden jetzt die Aufgaben des Instituts darin:

1. als *Forschungsinstitut* die aus dem gesamten Verkehrswesen sich ergebenden Fragen wissenschaftlich zu erforschen, insbesondere in ihrer volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Bedeutung,
2. als *Lehrinstitut*
 - a) auf den Ausbau der Verkehrswissenschaft hinarbeiten,
 - b) insbesondere die Studierenden der Universität Köln durch Einrichtung verkehrswissenschaftlicher Seminare und Übungen zu verkehrswissenschaftlichen Studien und Forschungen anzuregen,
 - c) durch Veranstaltungen von Lehrkursen der Praxis des Verkehrs Gelegenheit zur Erlangung vertiefter und umfassender Kenntnisse der Verkehrsfragen zu geben.

Diese Aufgaben sind in ständiger Fühlungnahme mit dem praktischen Verkehrsleben, jedoch in völliger wissenschaftlicher Unabhängigkeit zu lösen.

Im Februar 1925 erfolgte die Berufung des Institutsdirektors *Dr. Esch* auf den Posten eines Generaldirektors des Messe- und Ausstellungsamtes der Stadt Köln. Mit dem 1. Juli 1925 ging die Geschäftsführung an Privatdozent *Dr. A.-F. Napp-Zinn* über, der bereits seit der Institutsgründung bis Ende Februar 1923 als 1. Assistent am Institut gewirkt hatte und am 10. Dezember 1930 zum nichtbeamteten außerordentlichen Professor an der Universität zu Köln ernannt wurde.

Die Hochinflation des Jahres 1923 vermochte das fast ausschließlich auf die Beiträge seiner Förderer angewiesene Institut nur schwer zu überwinden. In den Jahren 1924 bis 1930 machte das Institut eine zufriedenstellende Entwicklung durch, die durch den weiteren Ausbau der Bibliothek und des Archivs ihren bleibenden Niederschlag fand. Neben der eigentlichen Forschungsarbeit und dem Lehrbetrieb an der Universität wirkte das Institut bei mehreren größeren Veranstaltungen mit. Erwähnt sei hier vor allem die vom Institut in Gemeinschaft mit dem „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“ am 27. März 1930 durchgeführte Tagung in Düsseldorf, auf der das Thema „Eisenbahn und Kraftwagen“ umfassend behandelt wurde. ⁷⁾

⁶⁾ Durch Verfügung vom 26. März 1924 wurde die Verkehrswissenschaft als wahlfreies Haupt- und Nebenfach für die kaufmännische Diplomprüfung anerkannt. Heute ist Verkehrswissenschaft als Wahlfach in der Prüfung für Diplom-Kaufleute, Diplom-Handelslehrer und Diplom-Volkswirte an der Universität Köln zugelassen.

⁷⁾ Vorträge und Aussprache sowie eine abschließende verkehrswissenschaftliche Kritik des Eisenbahn-Kraftwagen-Problems von Prof. Dr. A.-F. Napp-Zinn sind in Band 4 der Buchreihe des Instituts veröffentlicht worden.

Durch den Rückgang der Mitgliedsbeiträge im Gefolge der Weltwirtschaftskrise hatte das Institut seit 1931 erneut mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, die aber weitgehend durch die Unterstützung von seiten der dem Institut nahestehenden Freunde und Förderer gemeistert werden konnten. In den dreißiger Jahren, in denen die Verkehrswissenschaft in wachsendem Umfang an den deutschen Universitäten gepflegt wurde, konnte sich das Institut einer Reihe von größeren Forschungsvorhaben zuwenden. Die wirtschaftliche Grundlage besserte sich weiterhin, nicht zuletzt durch die seit Ende 1935 regelmäßige Beihilfe aus Mitteln der Universität Köln. Finanzieller Hauptträger des Instituts blieb aber nach wie vor die Gesellschaft zur Förderung des Instituts, ohne deren tatkräftige Hilfe das Institut seine Aufgaben niemals hätte erfüllen können.

Nach 13-jährigem verdienstvollem und erfolgreichem Wirken wurde der bisherige Leiter des Instituts, *Prof. Dr. A.-F. Napp-Zinn*, aus politischen Gründen gezwungen, am 30. Juni 1938 seine Funktionen niederzulegen. Unter seiner Leitung konnte sich das Institut außerordentlich gut entwickeln. Nach einer vorübergehenden kommissarischen Leitung durch *Prof. Dr. E. v. Beckerath* übernahm der Ordinarius für wirtschaftliche Staatswissenschaften an der Universität Münster, *Prof. Dr. Dr. P. Berkenkopf*, die Leitung des Instituts.

Nachdem die Universität Köln bereits in den zwanziger Jahren ihr neues Gebäude in Köln-Lindenthal bezogen hatte, wirkte sich die Lage des seinerzeit neu errichteten Institutsgebäudes in unmittelbarer Nähe der alten Universität nachteilig aus. Im Zuge der Übernahme des Instituts in den Universitätshaushalt im Jahre 1939 wurde ihm ein größeres Haus in der Nähe des Universitätshauptgebäudes in Köln-Lindenthal zur Verfügung gestellt, das Anfang April 1940 bezogen werden konnte. Damit ging ein langgehegter Wunsch der Institutsleitung in Erfüllung, da hierdurch die Benutzung der Einrichtungen des Instituts durch die Studierenden wesentlich erleichtert wurde.

Leider konnte das Institut wegen der folgenden Kriegsereignisse seine Arbeit nur in beschränktem Umfang weiterführen; sie endete vollends, als durch die Ausbombung des Institutsgebäudes im Jahre 1944 den bis dahin verbliebenen Arbeitsmöglichkeiten die Grundlage entzogen war.

Erst im Jahre 1948 konnte nach der Neugründung der „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln“ am 24. 11. 1948 in Köln die durch Kriegsjahre und Nachkriegszeit weitgehend eingeschränkte Institutsarbeit allmählich wieder aufgenommen werden. Nachdem in den jetzt folgenden Jahren die Grundlagen für eine Intensivierung der wissenschaftlichen Arbeit wieder geschaffen waren, wurde hinsichtlich der organisatorischen Gliederung des Instituts ein neuer Weg beschritten: nämlich die Einrichtung besonderer Abteilungen mit einem oder mehreren Sachbearbeitern, die sich bestimmten Verkehrsträgern und Verkehrsproblemen widmeten, ohne daß die Teamarbeit aller Mitarbeiter des Instituts für gemeinsame größere Aufgaben dadurch beeinträchtigt wurde.

Im Jahre 1950 konnte dem Institut eine Abteilung „Verkehrssicherung und Unfallverhütung“ angegliedert werden, die in erster Linie ihre Aufgabe darin sieht, die Probleme der Sicherheit im Straßenverkehr unter den verschiedensten Gesichtspunkten (verkehrstechnischen, medizinischen, juristischen, psychologischen und volkswirtschaftlichen) zu behandeln. 1954 wurde diese Abteilung zur „Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit“ erweitert.

Im darauffolgenden Jahr erfuhr das Institut eine wesentliche Erweiterung durch die Einrichtung einer Abteilung „Luftfahrt und Luftverkehr“ und einer Abteilung „Binnenschiff-

fahrt“. Die Abt. „Luftfahrt und Luftverkehr“ arbeitet in enger Fühlungnahme mit den Luftverkehrsabteilungen im Bundesverkehrsministerium und im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie mit den Flughafen- und Luftfahrtgesellschaften. Die mit Unterstützung der deutschen Binnenschiffahrt neu eingerichtete Abt. „Binnenschiffahrt“ sollte gleichzeitig eine Art Verbindungsstelle zwischen dem wissenschaftlichen Arbeiten eines Universitätsinstitutes und den praktischen Erfahrungen und Erfordernissen der westdeutschen Binnenschiffahrt darstellen.

Am 1. Februar 1956 konnte eine neu geschaffene Abteilung „Eisenbahn“ ihre Tätigkeit aufnehmen, die in enger Fühlungnahme mit der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, insbesondere mit der Bundesbahndirektion Köln arbeitet.

Allen Abteilungen fällt neben der wissenschaftlichen Forschung und der Bearbeitung von speziellen Fragen aus ihrem jeweiligen Verkehrsbereich die wichtige Aufgabe der Dokumentation des Schrifttums zu. Seit dem 1. 1. 1956 gibt die Abt. „Binnenschiffahrt“ eine monatlich erscheinende „Dokumentation der Deutschen Binnenschiffahrt“ in Zusammenarbeit mit dem „Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt e. V.“ heraus. Die Abt. „Eisenbahn“ führt ihre Dokumentation des nichttechnischen Eisenbahnschrifttums in Zusammenarbeit mit dem Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn durch. Ein Teil der Dokumentation gelangt in den „Kurzauszügen aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen“ zur Veröffentlichung. Durch die Dokumentation wird eine kontinuierliche Auswertung der im Institut gehaltenen in- und ausländischen Zeitschriften sowie der wichtigsten Buchneuerscheinungen auf dem Gebiet des Verkehrswesens gewährleistet. Auf die Notwendigkeit und Bedeutung dieser „Verkehrs-Dokumentation“ ist an anderer Stelle wiederholt hingewiesen worden.⁸⁾

Die Einrichtung einer Abteilung „Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs“ steht kurz bevor. Damit werden die immer wichtiger werdenden betriebswirtschaftlichen Fragen des Verkehrs ihrer heutigen Bedeutung entsprechend stärker in den Vordergrund gestellt.

Zu den weiteren Aufgaben der einzelnen Abteilungen gehört darüber hinaus die Sammlung von Statistiken, Gutachten, Denkschriften, unveröffentlichten Manuskripten u. a. m. aus dem ihnen zugewiesenen Verkehrsbereich. Hierdurch wird gleichzeitig eine wesentliche Ergänzung der Bibliothek erreicht. Um der Zielsetzung des Instituts — nämlich der wissenschaftlichen Forschung sowie der Lehre der Verkehrswissenschaft — gerecht werden zu können, hatte man nach seiner Gründung als wichtigste Aufgaben den Aufbau einer Fachbibliothek und die Schaffung eines Verkehrsarchivs angesehen. Dieses Vorhaben war um so bedeutungsvoller, als geschlossene Literatursammlungen, die das gesamte Gebiet des Verkehrswesens umfaßten, zu jener Zeit kaum vorhanden waren. Es bestand daher die Notwendigkeit, neben der Anschaffung der laufenden Neuerscheinungen die bereits vor der Institutsgründung erschienene Literatur durch Spenden und antiquarische Käufe zusammenzutragen.

Zu den wichtigsten Beständen der Abt. „Bibliothek“ gehört neben der Buchliteratur die Zeitschriftensammlung. Die vom Institut laufend gehaltenen 150 in- und ausländischen verkehrswirtschaftlichen, verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Zeitschriften sowie die darüber hinaus für die Institutsarbeit wichtigen Zeitschriften angrenzender Gebiete stellen eine wertvolle Ergänzung des Schrifttums dar, da die Zeitschriftenaufsätze neben

⁸⁾ Vgl. *Löw, A.*: Fragen der Verkehrsdokumentation in der Bundesrepublik Deutschland, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 30. Jg. (1959), S. 26 ff. sowie die dazu angegebene Literatur.



der aktuellen Berichterstattung ein vielseitiges Bild der neuesten Erkenntnisse und Fortschritte auf dem Sektor des Verkehrswesens zu vermitteln vermögen.

Das Institut hat seit seinem Bestehen größten Wert auf die Sammlung der einschlägigen Statistiken gelegt. Es verfügt heute über einen weitgehend vollständigen Bestand an Verkehrsstatistiken, insbesondere die sog. Güterbewegungsstatistiken, die für die verkehrswissenschaftliche Forschung unentbehrlich sind. — Das verkehrswissenschaftliche Archiv, das heute weitgehend in den einzelnen Abteilungen untergebracht ist, enthält neben den bereits erwähnten Materialsammlungen (Gutachten, Manuskripte, Drucksachen) Geschäftsberichte, Industrie- und Handelskammer-Berichte und Tarife.

Trotz der vorsorglichen Auslagerung von ca. 12 000 Bänden Anfang 1944 in die weitere Umgebung Kölns müssen die Verluste, die die Bibliothek durch unmittelbare und mittelbare Kriegseinwirkungen erlitten hat, als beträchtlich angesehen werden.⁹⁾ Trotz dieser Verluste verfügt die Bibliothek des Instituts mit ihren Untergliederungen heute über eine literarische Sammlung, die an Umfang und Gehalt zu den bedeutendsten auf dem verkehrswissenschaftlichen Gebiet im deutschsprachigen Raum zählen dürfte.

Das Tätigkeitsfeld der Verkehrswissenschaft erstreckt sich nicht nur auf die Forschung und Lehre an sich, sondern es muß darüber hinaus als ihre Aufgabe angesehen werden, die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Forschungsergebnisse einem größeren Kreis von Interessenten zugänglich zu machen. Das Institut sah es daher — neben den bereits geschilderten Einrichtungen — seit seiner Gründung als eine Verpflichtung an, durch periodische Veröffentlichungen sowie durch Einzelpublikationen aus dem Bereich des Verkehrswesens an die Öffentlichkeit zu treten. Dies geschah durch die 1922 vom damaligen Direktor des Instituts, *Dr. E. Esch*, herausgegebene ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT, ein wissenschaftliches — periodisch erscheinendes — Publikationsorgan des Instituts für Verkehrswissenschaft. Das Ziel dieser zunächst zweimonatlich, später vierteljährlich erscheinenden Zeitschrift¹⁰⁾ sollte die Veröffentlichung wissenschaftlicher Abhandlungen über wichtige Probleme des Verkehrs sowie die Aufzeichnung und Besprechung der neu erschienenen Verkehrsliteratur sein. Darüber hinaus sollte die Einrichtung einer „Verkehr=Rundschau“ dazu dienen, kürzere Aufsätze über Tagesfragen des Verkehrslebens aufzunehmen. „Sowohl bei dem Aufbau der Zeitschrift als auch bei der Auswahl des zur Darstellung gelangenden Stoffes und der Art seiner Behandlung wird darauf geachtet“, so heißt es in der Einführung aus dem Jahre 1922, „daß nicht nur der theoretische Verkehrsfachmann Kenntnisse und Anregungen aus der Zeitschrift schöpfen kann, sondern daß auch der Praktiker, der, mitten im Verkehrsleben stehend, das weitverzweigte Netz des Verkehrs knüpfen hilft, aus der Zeitschrift Nutzen zieht“. Es sollten die auf dem Gesamtgebiet des Verkehrs auftauchenden Probleme Gegenstand der Behandlung sein und Wissenschaftler wie Praktiker des In- und Auslandes in der ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT zu Wort kommen.

Mit dem 3. Jahrgang (1925) wurde die Zeitschrift durch den damaligen Direktor, *Dr. A.-F. Napp-Zinn*, unter Mitwirkung von *Prof. Dr. E. von Beckerath*, *Prof. Dr. Karl Thieß* und *Priv.-Doz. Dr. Ernst Esch* herausgegeben. Mit dem 14. Jahrgang traten die Professoren

⁹⁾ Eine genaue Feststellung ist wegen des Verlustes der karteimäßigen Unterlagen nicht möglich. Feststeht, daß ein Teil der Buch- und Zeitschriftenbände verloren gegangen ist, während das Archiv — mit Ausnahme eines großen Teils der Tarife — vollkommen vernichtet wurde. Ein Teil dieser Verluste konnte durch umfangreiche antiquarische Käufe in den letzten Jahren ausgeglichen werden.

¹⁰⁾ Der 1. Jahrgang (1922) umfaßte sechs Hefte; vom 2. Jahrgang erschienen Heft 1 und Heft 2 im Jahre 1923, Heft 3/4 und Heft 5/6 im Jahre 1924.

Otto Blum (TH Hannover), *Carl Pirath* (TH Stuttgart) und *Curt Risch* (TH Hannover) in den Herausgeberkreis ein. Hiermit wurde der Wille des Instituts zur Gemeinschaftsarbeit mit den Fachvertretern des Verkehrswesens an den Technischen Hochschulen betont und der Zeitschrift ein umfassenderer Charakter verliehen. Die seit dem Jahre 1939 durch *Prof. Dr. Dr. P. Berkenkopf* unter Mitwirkung eines Professorenkreises¹¹⁾ herausgegebene Zeitschrift konnte trotz großer Schwierigkeiten während des II. Weltkrieges zunächst weiter erscheinen, mußte aber 1944 ihr Erscheinen vorübergehend einstellen.¹²⁾ Nach dem Kriege konnte die erste Ausgabe der ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT anläßlich der Wiedererrichtung der „Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln“ im November 1949 als Heft 1 des 20. Jahrganges weiter erscheinen. „Die Tradition dieser zwanzig Jahre verpflichtet, sie verpflichtet angesichts der gewaltigen Aufgaben, die der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft überhaupt und des Verkehrswesens als eines der wichtigsten Glieder dieser Wirtschaft stellt, in ganz besonderem Maße“, schrieb der Herausgeber der Zeitschrift, *Prof. Dr. Berkenkopf*. „Im Geiste dieser Verpflichtung will auch diese Zeitschrift ihren bescheidenen Beitrag leisten zum großen Wiederaufbauwerk... Sie möchte vor allem der Klärung des Zusammenwirkens der einzelnen Verkehrsmittel und ihrer gegenseitigen Ergänzung dienen und deshalb allen Teilgebieten des Verkehrs das gleiche Interesse zuwenden, weil sie alle nur in ihrem Zusammenwirken die großen Probleme lösen können, die die deutsche Wirtschaft heute und in den kommenden Jahren dem Verkehr stellt.“

Neben der ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT, die jetzt im 32. Jahrgang erscheint, gibt das Institut seit dem Jahre 1922 eine in zwangloser Folge erscheinende BUCHREIHE heraus, in der größere Abhandlungen und Forschungsergebnisse zur Veröffentlichung gelangen. Diese Buchreihe umfaßt bis heute 18 Bände.¹³⁾

Um die im Institut für Verkehrswissenschaft und dessen Abteilungen erarbeiteten zahlreichen Forschungsergebnisse zum Teil einem größeren Kreis zugänglich zu machen, entschloß sich die Leitung des Instituts im Jahre 1957 zu der Herausgabe von FORSCHUNGSBERICHTEN, die in zwangloser Folge erscheinen sollen. Sie sollen den interessierten Kreisen Material zur Beurteilung aktueller Probleme sämtlicher Verkehrsträger an die Hand geben. Sie sind deshalb bewußt knapp gehalten, um einen raschen Überblick über das jeweils behandelte Problem zu erlauben.¹⁴⁾

Es ist bei dem Rückblick auf die Geschichte des Instituts wiederholt die Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln erwähnt

¹¹⁾ Diesem Kreis gehören z. Z. die Professoren *Kittel* (Offenbach), *Most* (Duisburg), *Napp-Zinn* (Frankfurt/Main), *Predöhl* (Münster) und *Schulz-Kiesow* (Hamburg) an.

¹²⁾ Vom 17. Jahrgang erschienen die Hefte 1/2 und 3 im Jahre 1940, Heft 4 im Jahre 1941. Die Hefte 1—3 des 18. Jahrganges sind 1942 erschienen, Heft 4 im Jahre 1943. Der 19. Jahrgang setzt sich zusammen aus Heft 1 (1943) und Heft 2/3 (1944).

¹³⁾ Die zuletzt erschienenen Bände: *Seidenfus, Bögel, Kaufmann, Heinrich*: Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr — dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes (1959). *Jolmes, L.*: Geschichte der Unternehmungen in der deutschen Rheinschiffahrt (1960); *Rogmann, R.-N.*: Verkehrspolitik und Konjunkturpolitik. Verkehrspreise und -investitionen als Mittel staatlicher Konjunkturpolitik (1961).

¹⁴⁾ Zuletzt sind erschienen: *Porger, V. und Sauer, T.*: Die Marktanalyse als Mittel der Investitions- und Subventions-Planung im Luftverkehr (Heft 5, 1958); *Löw, A.*: Die Transportkosten und die Koordinierung der Verkehrsträger. — Die Theorie von der Gleichheit der Tarifzuschläge — (Heft 6, 1959).

worden. Sie bildet nach wie vor die wirtschaftliche Grundlage des Instituts. Der Mitgliederkreis hat sich allerdings in den vergangenen Jahrzehnten erheblich gewandelt: überwiegend in den zwanziger Jahren bei weitem die Zahl der Mitglieder aus dem Bereich des Verkehrswesens, insbesondere der Spedition, so setzt sich der Mitgliederkreis heute vorwiegend aus den Unternehmungen der Wirtschaft, einschließlich des Banken- und Versicherungsgewerbes, sowie aus Verbänden und den Industrie- und Handelskammern zusammen.

Die nach dem II. Weltkrieg neu ins Leben gerufene Förderergesellschaft¹⁵⁾ setzt die Tradition der seit dem Jahre 1921 bestandenen alten Gesellschaft fort, indem sie als ihre Aufgabe die finanzielle Unterstützung des Instituts und darüber hinaus die Pflege und Vertiefung der Beziehungen zwischen Verkehrswissenschaft und Verkehrspraxis ansieht. Die vielfältige Berührung mit der Praxis, insbesondere mit der eng mit dem Verkehr verbundenen Wirtschaft, hat sich auf die Tätigkeit des Instituts sehr befruchtend ausgewirkt. Die Beziehungen zwischen der Förderergesellschaft und dem Institut beruhen aber keineswegs nur auf der finanziellen Unterstützung des Instituts, sie finden darüber hinaus ihren Ausdruck in zahlreichen persönlichen Kontakten und Anregungen und vertrauensvoller Zusammenarbeit.

¹⁵⁾ Nach der Wiedererrichtung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts wurde *Baron von Oppenheim* zu ihrem Vorsitzenden gewählt. Nachdem von 1952 bis zum Jahre 1956 *Dr. Horatz*, Generaldirektor der Felten & Guillaume Carlswerk AG, Köln, den Vorsitz innehatte, ist seitdem Bergassessor a. D. *Dr.-Ing. E. h. G. Sohl*, Generaldirektor der August-Thyssenhütte AG, Duisburg, Vorsitzender der Gesellschaft.

Aktuelle Fragen des Verkehrs innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft *)

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

I. Neuer Ausgangspunkt verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Erörterungen

Wenn wir uns die schriftlichen und mündlichen Darlegungen gesammelt vorstellen, die während des vergangenen Jahrzehnts über die Probleme des internationalen Verkehrs und im besonderen über seine europäische Integration veröffentlicht worden sind, so ließe sich damit gewiß eine stattliche Bibliothek füllen. Den Nutzen, den diese Bemühungen gestiftet haben, wird man — wie Sie mir zugeben werden — kritisch beurteilen müssen. Eine spätere Würdigung dieser Zeitspanne verkehrspolitischen Geschehens wird zeigen, daß die Erörterungen und Auseinandersetzungen sich zum Teil auf Fragen konzentrierten, die nur Scheinprobleme waren, daß vieles dabei auf Mißverständnissen beruhte oder einer Begriffsverwirrung zuzuschreiben war und daß schließlich Ideologien vertreten worden sind, hinter denen sehr reale wirtschaftliche Interessen standen. Immerhin läßt sich aus der Vielheit und der Leidenschaft der Meinungsäußerungen schließen, wie groß das Interesse einer breiten Öffentlichkeit an den Fragen des internationalen Verkehrs ist und wie lebenswichtig ein reibungslos, sicher und rentabel arbeitendes Verkehrssystem eingeschätzt wird.

Bei dieser umstrittenen Lage halte ich es für entscheidend, daß sich in den Auseinandersetzungen der Blick auf *einen* ruhenden Pol richten kann, nämlich auf die neutrale, klare und eindringende Betrachtung der Probleme durch die *Wissenschaft*. Das wird besonders für die kommenden Jahre gelten, die einer immer engeren Verflechtung der Strukturen und des betrieblichen Ablaufes im Verkehr dienen werden. Alle Beteiligten, vor allem aber die Wissenschaft, sollten dazu beitragen, die Suche nach einer zweckmäßigen europäischen Verkehrspolitik zu versachlichen und statt eines Ideenstreits konkrete Aufgaben in den Vordergrund zu stellen, deren Lösung für den menschlichen und wirtschaftlichen Zusammenschluß in Europa vordringlich ist.

Dieser übergeordnete Gesichtspunkt wird den verkehrswissenschaftlichen Instituten und Forschungsstellen ein außerordentliches Maß an Arbeit und Mitverantwortung aufbürden; denn hier stellen sich zum Teil völlig neue Probleme, deren wissenschaftliche Durchdringung erst in den Anfängen steht. Ich begrüße es deshalb lebhaft und mit großer Dankbarkeit, daß sich im Kreise der wissenschaftlichen Gremien, auf deren Mitarbeit die Bundesregierung rechnen kann, ein so hervorragendes Institut wie das von Ihnen, sehr verehrter Herr Professor Berkenkopf, geleitete befindet, das in einer langen Tradition den Beweis wissenschaftlicher Bewährung durch Tiefgründigkeit und Sachlichkeit erbracht hat. In den nunmehr fast 12 Jahren meiner Tätigkeit als Bundesminister für Verkehr bin ich

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

Ihnen, Ihren Mitarbeitern und Ihrem Institut durch regen Gedankenaustausch und gemeinsame Bemühungen verbunden. Vor elf Jahren, im Frühjahr 1950, habe ich zum ersten Male in Ihrem Kreis unter dem Vorsitz unseres unvergeßlichen Freundes Baron Waldemar von Oppenheim gesprochen. In den vergangenen Jahren habe ich Ihnen wiederholt und zu den verschiedensten Themen aus meinem Arbeitsgebiet berichten dürfen.

Wenn ich in diesem Jahre gebeten worden bin, heute vor diesem Forum von wissenschaftlich interessierten oder der Wissenschaft im Lebensberuf dienenden Persönlichkeiten über Probleme des europäischen Verkehrs — insbesondere im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — zu sprechen, so soll dies nicht Anlaß sein, den Streit des Tages verschärfend fortzusetzen, sondern die Gelegenheit zu nehmen, um den gegenwärtigen Standort der verkehrspolitischen Bemühungen in Europa aufzuzeigen und einen Blick in die Zukunft zu tun. Es scheint mir aber bei einer solchen Gesamtbetrachtung unerläßlich, nicht nur den Verkehr im Rahmen der EWG zu behandeln, sondern ihn — wie das seiner Natur und Aufgabe entspricht — in einen größeren europäischen Rahmen zu stellen, zumal nur auf diese Weise der richtige Maßstab für die Möglichkeiten und Notwendigkeiten einer künftigen gemeinsamen Verkehrspolitik gefunden werden kann.

II. Die politischen und wirtschaftlichen Grundlagen der Zusammenarbeit im Verkehr

Wenn wir von der Zusammenarbeit im europäischen Verkehr, und zwar zunächst ohne Beschränkung auf einen bestimmten Raum, sprechen, so muß der Repräsentant einer Regierung diese Bemühungen unter einer höheren Zielsetzung würdigen. Der Zusammenschluß der Verkehrsnetze und der Transportvorgänge wird nicht als Selbstzweck betrieben, sondern im Hinblick auf klare *politische* und *wirtschaftliche* Zwecke. Dieser Gesichtspunkt hat gerade nach dem Zweiten Weltkrieg eine überragende Bedeutung gewonnen, so daß es für die verantwortlichen Männer auf dem Gebiete des Transportwesens eine Selbstverständlichkeit war, hierzu mit wirksamen Leistungen beizutragen. Daß der Verkehr dank seiner raumüberwindenden Eigenschaften dazu aufs beste geeignet ist, bedarf in diesem Kreise keiner Erläuterung. Deshalb hat auch die Geschichte des modernen europäischen Transportwesens nicht erst nach 1945 begonnen, sie reicht vielmehr bis in die Anfänge des 19. Jahrhunderts zurück. Kein anderer Zweig des öffentlichen, wirtschaftlichen und sozialen Lebens der europäischen Staaten hat den Gedanken der Integrierung so frühzeitig wirksam werden lassen wie der Verkehr. Diese auf Leistungen gerichtete Geisteshaltung wird ihn auch weiterhin kennzeichnen. Um so seltsamer berührt es, wenn man in den aktuellen internationalen Erörterungen den Eindruck gewinnen muß, daß die Rufer im Streit diese Entwicklung nicht oder nicht genügend kennen und würdigen. So ist es auch zu erklären, daß man häufig in den Fehler verfällt, über die Möglichkeiten für eine noch weitergehende Verkehrsintegration übertriebene Erwartungen zu hegen und, wenn sich diese nicht erfüllen, den Regierungen eine bewußt zögernde, eigensüchtige Einstellung vorzuhalten. Es ist daher die Mahnung berechtigt, das Erreichte anzuerkennen und hinsichtlich künftiger Forderungen bei den Realitäten zu bleiben.

Eng verbunden mit dem ideellen politischen Ziel der Einigung Europas ist die Erwartung der Völker, daraus fühlbaren *wirtschaftlichen Nutzen* zu ziehen. Nicht ohne Grund tragen die großen multilateralen Institutionen in Europa, wie die ECE, die OEEC bzw. jetzt OECD und die EWG, einen wirtschaftlichen Charakter. Damit wird auch klargestellt, welchem

materiellen Ziel die Mitarbeit des Verkehrs dienen soll. Der Erfolg unserer Bemühungen in dieser Richtung — das möchte ich mit Deutlichkeit betonen — wird nicht an der Intensität prinzipieller Auseinandersetzungen, sondern an den sozialen Wohltaten gemessen, die unsere internationale Zusammenarbeit dem einigungsfreudigen und gutgläubigen Europäer bringt. Hiermit ist auch der Maßstab gegeben, den jeder einzelne an seine Tätigkeit auf diesem Gebiete legen sollte. Ich habe zuweilen den Eindruck, daß wir uns in einer Entwicklung befinden, die in dem wohlgemeinten, aber unvernünftigen Bestreben, alles und jedes möglichst zu vereinheitlichen und perfekt zu regeln, zu einer Verkennung unserer wirklichen Aufgabe führt und damit dem europäischen Bürger Ärger bereitet, ja seine von Grund aus positive Bereitschaft für Europa schwächt.

III. Organisatorische Probleme

Es scheint mir angebracht, sich dieser allgemeinen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Notwendigkeiten bewußt zu sein, bevor man sich in die verkehrspolitische Arena begibt. Wir befinden uns gegenwärtig an einem *neuen Ausgangspunkt der verkehrspolitischen Zusammenarbeit in Europa*. Wie Sie bereits aus der Presse entnehmen konnten, hat die EWG-Kommission jetzt ihr seit längerer Zeit angekündigtes Grundsatzdokument über ihre verkehrspolitischen Auffassungen abgeschlossen. Sie wird diese Arbeit in den nächsten Tagen durch die Hand des für den Verkehr zuständigen Kommissionsmitglieds den sechs Verkehrsministern überreichen und sie sodann im Rat der EWG, im Europäischen Parlament und im Wirtschafts- und Sozialausschuß zur Erörterung stellen und auch den beteiligten Organisationen davon Kenntnis geben. Ich kenne das Dokument daher bislang nur in Umrissen und kann deshalb heute nicht dazu im einzelnen Stellung nehmen, sehe aber wohl mit Recht voraus, daß nunmehr ein lebhafter verkehrspolitischer Gedankenaustausch einsetzen wird. Wir begrüßen dies sehr, weil sich damit Gelegenheit bietet, der Öffentlichkeit unsere Auffassungen und Überlegungen mitzuteilen und einige Mißverständnisse zu beseitigen. Es scheint mir aber nicht ratsam, daß wir unsere Kräfte in einer Fülle von Stellungnahmen, Gegenstellungnahmen und Erwiderungen verzehren, weil wir dadurch die Fronten nicht lockern, sondern nur verhärten und auf diese Weise die konkreten Aufgaben, die uns moralisch und vertraglich gestellt sind, vernachlässigen. Ich habe mich deshalb auch von jeher in den europäischen Institutionen dafür eingesetzt, diese Aufgaben auf Grund ihrer Dringlichkeit in Angriff zu nehmen und sie mit Hilfe des guten Willens der Beteiligten optimal — wenn auch nicht immer im Sinne aller Einzelinteressen — zu lösen. Wenn ich also meine, daß wir am Beginn eines neuen Abschnitts stehen und die verkehrspolitische Diskussion erneut in Bewegung geraten wird, so verbinde ich damit die Hoffnung, daß man nicht in unfruchtbare Deklamationen zurückfällt, sondern daß wir neben den Forderungen des Tages — ich nenne z. B. die Verbesserung der Grenzübergänge, den verstärkten Ausbau internationaler Verkehrswege und weitere technische und rechtliche Annäherungen als Bedingung für einen fairen Wettbewerb — unseren Blick gemeinsam auf das *künftige* Transportsystem in Europa richten. Die Dynamik der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung verpflichtet uns auf allen Gebieten des Verkehrs zu unvoreingenommener Vorausschau und elastischer Anpassung.

Im unmittelbaren Zusammenhang mit den sachlichen Problemen steht — gerade von den Pflichten und aus der Verantwortung einer Regierung gesehen — die Frage des *zweckmäßigen organisatorischen Rahmens* für ihre Lösung. Auch sie ist heute im starken Maße

politisch bedingt, muß aber auch von den gestellten Aufgaben her gesehen werden. Es wird heute nicht selten von seiten der Wissenschaft darüber geklagt, daß man — nicht nur im Verkehr, sondern ganz allgemein — den europäischen Gedanken zu sehr „institutionalisiere“, ja bürokratisiere und ihn dadurch seiner Lebendigkeit beraube. Diese Warnung ist sicher voll berechtigt. Die Regierungen sollten sie sehr ernst nehmen und auf eine kluge Beschränkung hinwirken; jedoch sind dabei drei Gesichtspunkte zu bedenken, die den Bemühungen in dieser Hinsicht Grenzen ziehen.

Einmal zwingt die Vielfalt unseres heutigen gesellschaftlichen Zusammenlebens zu bis ins einzelne gehenden Regelungen in jedem Daseinsbereich. Im internationalen Zusammenwirken sind hierfür noch besondere Rücksichten erforderlich, so daß man auf Organisationen mit qualifizierten Fachkräften angewiesen ist, um die vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. *Zum anderen* haben die politischen Verhältnisse unseres Kontinents zu einer Entwicklung auf drei Ebenen geführt, nämlich der Zusammenarbeit für Gesamteuropa in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen — der ECE —, für den Bereich der Siebzehn in der OEEC bzw. der künftigen OECD und der mit ihr verbundenen Europäischen Konferenz der Verkehrsminister — der CEMT — und schließlich für den Raum der Sechs in der Montangemeinschaft und in der EWG. Ich werde bei den einzelnen Fachproblemen noch näher darauf hinweisen, wie sehr wir gerade auf dem Verkehrssektor darum bemüht sind, zu möglichst umfassenden und geographisch weitreichenden internationalen Vereinbarungen zu gelangen, um dem Auftrag des internationalen Transportwesens gerecht zu werden. Dies ist nicht zuletzt im Hinblick auf die schmerzliche Teilung unseres Vaterlandes eine dringende Notwendigkeit. Als *dritter* Gesichtspunkt ist dabei auch zu berücksichtigen, daß die internationalen Aufgaben des Verkehrs sehr unterschiedlich sind und daher eine Behandlung in dem jeweils am besten geeigneten Organismus verlangen. Es wäre wenig sinnvoll, die Vereinheitlichung technischer Daten für Fahrzeuge, die in ganz Europa verkehren sollen, oder die Schaffung eines gemeinsamen Beförderungsrechts für internationale Transporte nur in einem beschränkten Rahmen zu betreiben. Für die Abstimmung der großen verkehrspolitischen Prinzipien, die Vorausschau auf die künftige Verkehrsentwicklung und die Durchführung von Verkehrsinvestitionen dürfte sich der Rahmen der siebzehn Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister am besten eignen. Schließlich können Zielsetzungen, die auf eine integrierende Verkehrspolitik mit vertraglichen Verpflichtungen gerichtet sind, nur dort verwirklicht werden, wo — wie es bei den Gemeinschaften des Sechs der Fall ist — die politischen Voraussetzungen bestehen. — Auch unter den geschilderten Bedingungen bleibt es aber die gemeinsame Aufgabe der Regierungen und der von ihnen ins Leben gerufenen Organisationen, das ständige Anwachsen internationaler Bürokratien zu vermeiden.

Was nun den *Verkehrssektor* anlangt, haben mehrere Verkehrsminister Europas die Gefahr einer organisatorischen Zersplitterung frühzeitig erkannt; bereits im Januar 1953 sind der französische Verkehrsminister und ich mit einigen Kollegen übereingekommen, auf Konzentration und Koordination durch den Einfluß der *Minister* hinzuwirken. Wir waren uns darüber klar, daß sie allein mit ihrem politischen Gewicht in der Lage sein würden, die Organisation des europäischen Verkehrs zu straffen. Mit Unterstützung der OEEC und des Europarats wurde im Oktober des gleichen Jahres die CEMT geschaffen, die heute siebzehn Mitgliedsländer — im wesentlichen die OEEC-Länder mit Einschluß Jugoslawiens und einem Beobachter der USA — umfaßt.

Die Minister setzten sich einmal ein *funktionelles* Ziel, nämlich die rationelle Weiterent-

wicklung des europäischen Binnenverkehrs, soweit ihm internationale Bedeutung zukommt, und sodann ein *organisatorisches* Ziel, und zwar die Koordinierung und Förderung der Arbeiten der internationalen Organisationen, die sich mit Verkehrsfragen befassen. Von der Verwirklichung der funktionellen Aufgaben wird noch zu sprechen sein. Das organisatorische Bemühen der Konferenz hat in den vergangenen Jahren zu einer allgemein anerkannten, fruchtbaren Kooperation mit anderen staatlichen Zusammenschlüssen und ebenso mit den internationalen Organisationen der Verkehrsträger, der Verkehrsnutzer und der Gewerkschaften geführt. Dabei möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß das Sekretariat der CEMT seit 1953 unverändert aus insgesamt nur drei Personen besteht — eine für sonstige europäische Verhältnisse seltene Bescheidenheit, die vor allem der sehr intensiven Mitarbeit der in der Konferenz vertretenen Delegationen zu danken ist.

Lassen Sie mich nun auf einige internationale Verkehrsprobleme eingehen und dabei der bereits besprochenen Dreiteilung in ECE, CEMT und EWG folgen.

IV. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE)

Das Schwergewicht der *ECE* liegt bei den weiträumigen technischen und rechtlichen Übereinkommen. Besonders auf dem Gebiete des Straßenverkehrs, in jüngerer Zeit auch für die Binnenschifffahrt, hat sie bemerkenswerte Leistungen in der Vereinheitlichung technischer Daten für Fahrzeuge und Verkehrswege, ferner durch Schaffung eines internationalen Beförderungsrechts für diese beiden Verkehrsträger erbracht. Damit werden künftig für alle drei Binnenverkehrsträger internationale Rechtsordnungen für die Güterbeförderung bestehen. Hinzu kommen mehrere Übereinkommen über die Besteuerung von Kraftfahrzeugen und über Zollerleichterungen. Nach Schaffung einer Rechtsordnung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße ist nunmehr eine entsprechende Regelung für die Binnenschifffahrt in Vorbereitung. Schließlich verdienen die Bemühungen der ECE zur Förderung des kombinierten Verkehrs vor allem mit Behältern und Paletten Erwähnung. Die wenigen Andeutungen zeigen, daß es sich hier um Aufgaben handelt, die — wenn sie wirksam sein sollen — nur einer umfassenden Regelung zugänglich sind. Die Bundesrepublik hat darin bereits seit 1949, ab 1956 in gleichberechtigter Mitgliedschaft, sehr intensiv mitgewirkt. Für die Beurteilung des tatsächlichen Geltungsbereichs der ECE-Arbeiten ist ferner wichtig, daß die Mitglieder der ECE nicht unbedingt formell Vertragspartner werden müssen; es reicht vielmehr aus, daß die in den Übereinkommen getroffenen Bestimmungen als innerstaatliches Recht angewandt oder in Kraft gesetzt werden.

V. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Die *CEMT*, auf deren ordnende und leitende Rolle bereits hingewiesen wurde, hat sich mehr und mehr zu einem Forum für die Erörterung großer und in die Zukunft weisender Aufgaben entwickelt. In den ersten Jahren waren es noch dringliche Einzelaufgaben, welche die Tagesordnung kennzeichneten, so z. B. die Gründung der Eurofima zur Beschaffung von vereinheitlichtem Eisenbahnmaterial, Frachtenprobleme der Binnenschifffahrt sowie die Frage der Achslasten, Abmessungen und Gewichte der Kraftfahrzeuge, die im Herbst 1960 durch eine Resolution von 13 Mitgliedsländern eine großräumige Lösung gefunden hat und als außerordentlicher Erfolg der CEMT zu betrachten ist. Nicht unerwähnt soll

bleiben, daß dies auch der verständnisvollen Zurückhaltung der EWG-Kommission zu danken ist, die die Notwendigkeit einer umfassenden Verständigung frühzeitig erkannt hat.

Mit der Hinwendung zu den großen Fragen der allgemeinen Verkehrspolitik — insbesondere der künftigen Entwicklung des Verkehrs, der Förderung der Verkehrsinvestitionen und der Verkehrssicherheit — haben die Minister ihren Arbeiten ein Niveau gegeben, das ihrer Verantwortung entspricht und sie über strittige Einzelheiten hinaus zur Übereinstimmung in den großen Zukunftsaufgaben führen wird. Einige dieser Fragen seien näher erläutert:

1. Grundlage für wichtige verkehrspolitische Überlegungen ist die *Vorausschau auf die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens*. Die Kenntnis der in Zukunft zu erwartenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist nicht nur für jedes einzelne Land von Bedeutung, sondern gerade angesichts der zunehmenden Arbeitsteilung in Europa und der Verflechtung der Verkehrssysteme eine dringende Notwendigkeit. Ich habe deshalb im Jahre 1959 angeregt, daß sich die CEMT mit der Entwicklung möglichst einheitlicher Kriterien für die Vorschau auf das künftige Verkehrsvolumen befassen solle. Ich konnte mich dabei auf Untersuchungen stützen, die der Bundesminister für Verkehr für den Bereich der Bundesrepublik bereits 1954 eingeleitet hatte und die 1959 zu einem ersten Bericht führten. Es handelt sich dabei gewiß um eine sehr schwierige, aber unausweichliche Aufgabe. Wenn auch der menschlichen Prophetie — ich möchte sagen: glücklicherweise — Grenzen gesetzt sind, so scheint es mir doch immer noch besser, sich mit Hilfe solcher Kriterien um eine Quantifizierung zu bemühen, als die Entscheidung über Investitionen, die technische Konzeption der Verkehrsmittel, die Gestaltung der Beförderungsentgelte und den Aufwand der öffentlichen Hand allein der inneren Stimme oder dem Druck der Interessenten zu überlassen. Jede Maßnahme, die eine Regierung heute für den Verkehr mit seinem langfristigen Kapitaleinsatz trifft, prägt das künftige Bild, und es liegt in ihrer Verantwortung, ob dies zum besseren oder zum schlechteren geschieht. Gerade hier stoßen wir auf ein höchst wichtiges internationales Betätigungsfeld für die Wissenschaft. Ich weise nur auf die Entwicklung der Rohrleitungen, des Luftverkehrs und die langfristigen Umwälzungen auf dem Energiesektor mit den tiefgreifenden Rückwirkungen auf die klassischen Verkehrsmittel hin. Wenn wir die Schätzungen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens für die einzelnen Verkehrsträger rückschauend betrachten, so müssen wir feststellen, daß man hinsichtlich der Möglichkeiten, den Besitzstand zu wahren, leicht zu optimistisch ist und die Aussichten für neue technische Mittel, sofern ihr Einsatz rentabel ist, häufig zu gering veranschlagt. Ich hoffe zuversichtlich, daß es gelingen wird, die Forschungsmethoden zu verfeinern und zuverlässiger zu gestalten.

2. Im unmittelbaren Zusammenhang damit stehen vor allem die *Investitionsentscheidungen*. Auch sie haben keinen ausschließlich nationalen Charakter mehr, sondern gewinnen immer stärkere internationale Aspekte. Die Bundesregierung trägt diesen Notwendigkeiten bereits seit langem Rechnung. Dies beweist die vordringliche Elektrifizierung international wichtiger Strecken, der Ausbau von Wasserstraßen, denen europäisches Interesse zuerkannt ist, und der vordringliche Ausbau der Europa-Straßen. Wenige Zahlen mögen den internationalen Schwerpunkt der Investitionen verdeutlichen: das Eisenbahnnetz der CEMT-Staaten umfaßt insgesamt 187 000 km, davon sind 31 000 km als internationale Hauptverkehrslinien anzusehen, die sich wirtschaftlich für eine Elektrifizierung eignen. Bis Ende 1960 waren davon 65 % elektrifiziert, bis 1964 wird der Anteil 75 % erreichen. Ferner hat sich der Bestand an Diesel-Lokomotiven von mehr als 350 PS seit

1950 um mehr als das 20-fache erhöht. Die Dringlichkeit des Ausbaus internationaler *Straßenverbindungen* bedarf keiner Erläuterung. Die Bundesrepublik steht hier mit ihren absoluten Ausgaben an erster Stelle aller Mitgliedsländer. 22 % der Bundesfernstraßen werden als Europa-Straßen ausgebaut. Ebenso ist der Ausbau international bedeutsamer *Wasserstraßen* — ich nenne nur die Kanalisierung der Mosel, des Neckars und des Mains — im guten Fortschreiten. Es wird zuweilen eine noch stärkere internationale Koordinierung der Investitionen für die Verkehrsmittel gefordert. Da nach allen Erfahrungen aber ein internationaler Zwang nicht erreichbar sein wird und auch nicht wünschenswert ist, kommt es in erster Linie auf einen verständnisvollen Ausgleich an. Hierzu trägt der ständige Kontakt der Verkehrsminister und ihrer Mitarbeiter in der CEMT wirksam bei. Im übrigen stimmen die Minister, und zwar auch die im Rat der EWG vertretenen Kollegen, darin überein, daß die Investitionsprobleme für einen möglichst umfassenden geographischen Bereich behandelt werden sollten. Hierfür ist durch ein enges Zusammenwirken zwischen CEMT und EWG Sorge getragen.

3. Mein Hinweis auf die Bedeutung künftiger Entwicklungen gilt nicht zuletzt dem stürmischen Anwachsen des Kraftverkehrs und dem damit immer dringlicheren Ruf nach größerer *Verkehrssicherheit*. Im Bereich der 17 CEMT-Länder werden jährlich 40 bis 50 000 Menschen durch Straßenverkehrsunfälle getötet und über 1 Million verletzt. Die schnelle Zunahme des internationalen Straßenverkehrs hat die Minister veranlaßt, sich der Unfallverhütung als ernster europäischer Forderung anzunehmen. Ich habe die volle Unterstützung meiner Kollegen für meinen Antrag gefunden, dieses Thema in das Arbeitsprogramm der Konferenz aufzunehmen und damit der europäischen Öffentlichkeit zu zeigen, daß der Ministerrat seine menschliche und politische Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit erkannt hat und entschlossen ist, im Rahmen einer internationalen Aktion gegen dieses furchtbare Übel anzukämpfen.

Die Minister haben sich in einer Resolution im Herbst 1960 für die Koordinierung und gezielte Finanzierung der Erziehung der Verkehrsteilnehmer ausgesprochen, sie sind übereingekommen, dem Alkohol-Mißbrauch durch härtere Strafen zu begegnen, eine Höchstgrenze für den Alkohol-Gehalt im Blut zu bestimmen und die Einführung weiterer sogenannter „Verkehrssünderkarteien“ in Aussicht zu nehmen. Ferner sind die Auswirkungen von zeitlich begrenzten Geschwindigkeitsbeschränkungen außerhalb von Ortschaften untersucht worden. Die Erfahrungen von sieben Mitgliedsländern zeigen, daß dadurch die Zahl der tödlich Verletzten und die Schwere der Unfälle fühlbar vermindert wird. Weitere Schritte zu einer internationalen Abstimmung in Einzelfragen der Sicherheit werden folgen.

4. Große Bedeutung messen die Minister der *Annäherung ihrer verkehrspolitischen Grundauffassungen* zu. Diese Bestrebungen wurden vor einigen Jahren im Zusammenhang mit Untersuchungen über die ungünstige Finanzlage der meisten europäischen Eisenbahnen ausgelöst. Seitdem können wir eine zunehmende Übereinstimmung in den großen Prinzipien feststellen. Daß es Meinungsverschiedenheiten gibt hinsichtlich des Grades und des Tempos, in dem jedes Land sie unter Berücksichtigung seiner besonderen Verhältnisse verwirklicht, ist selbstverständlich. So ist man sich einig über

die Annäherung der Ausgangsbedingungen im Wettbewerb, insbesondere hinsichtlich der anteiligen Tragung der Wegekosten,

die Abnahme politischer und betriebsfremder Lasten der Eisenbahnen durch die sog. „Normalisierung der Konten“,

die Zuerkennung größerer Beweglichkeit an die Eisenbahnen in ihrer Geschäftspolitik, die Förderung der technischen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel.

Einen weiteren Schritt in dieser Richtung erhoffen wir von den im Mai in Wien und im November in Paris stattfindenden Tagungen des Ministerrats, die im Zusammenhang mit einem von den Ministern erbetenen Bericht der Union Internationale des Chemins de Fer eine umfassende Erörterung verkehrspolitischer Fragen bringen wird.

VI. Der Verkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

1. Damit sind wir bei den vertraglich festgelegten verkehrspolitischen Verpflichtungen angelangt, die in der EWG im Vordergrund stehen. Die Vorschriften der Artikel 74 und 75 des EWG-Vertrages über die *gemeinsame Verkehrspolitik* zwingen zu der Frage, welche Konzeption ihr zweckmäßig zugrunde zu legen ist. Ausgangspunkt für eine Antwort ist dabei meist die ebenso lieb gewordene wie unzutreffende Gegenüberstellung der Thesen:

staatlich-dirigistische Lenkung des Verkehrs oder
freiheitliches Wirken marktwirtschaftlicher Prinzipien.

Die Bundesrepublik wird gern als Vertreter der erstgenannten Auffassung hingestellt, während unseren niederländischen Freunden die beispielhafte Verwirklichung der zweiten These zugeschrieben wird. Es scheint mir nicht zweifelhaft, wohin sich bei einer solchen Ausdeutung der Verkehrspolitik zweier EWG-Staaten die Waagschale des Urteils und der Forderung neigt; aber diese Auslegung in Schwarz-Weiß ist durchaus verzerrt und unzutreffend. Sie ist eine Quelle fortgesetzter Mißverständnisse, die beschleunigt beseitigt werden sollten. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, sei in diesem Zusammenhang festgestellt, daß die nationale Verkehrspolitik der Niederlande ein geschlossenes System von Reglementierungen anwendet, die den ordnenden Maßnahmen anderer EWG-Länder im ganzen nicht nachstehen, ja sie — auch im Vergleich zur Bundesrepublik — in entscheidenden Punkten übertreffen.

2. Das gilt insbesondere für die in den Niederlanden vorbildliche *Regelung des Zugangs der Verkehrsmittel zum Markt* für den Personenverkehr, den gewerblichen Güterverkehr auf allen Entfernungen und den Werkverkehr. Dieser Umstand wird bei Vergleichen der tarifpolitischen Ordnungen der Länder oft übersehen. Dabei ist es doch eine ökonomische Selbstverständlichkeit, daß die Gestaltung des Zugangs der Verkehrsmittel zum Markt die Möglichkeiten tarifpolitischer Beweglichkeit wesentlich beeinflusst. Je wirksamer eine Regierung das Angebot an Kapazität in der Hand hat, um so leichter wird ihr eine gewisse Lockerung auf dem Tarifgebiet fallen. Mag dieser Zusammenhang von Land zu Land unterschiedlich sein, mit Sicherheit gilt er für solche Staaten, in denen zwischen drei oder mehr Verkehrsträgern ein scharfer Wettbewerb besteht. Wir können davon ausgehen, daß — zumindest in den EWG-Ländern — die Angebotsregelung ein bewährtes Instrument der nationalen Ordnungspolitik im Verkehr ist. Demgegenüber kann man jedoch aus den bisher in der Öffentlichkeit und in Einzeldokumenten bekanntgewordenen Auffassungen der EWG-Kommission entnehmen, daß sie als Fernziel eine Beseitigung der Zugangsbeschränkungen und eine möglichst große Tariffreiheit fordert. Ich vermag nicht zu erkennen, auf welchen Erfahrungen diese Zielsetzung aufbaut, und ich zweifle auch, ob man sich über die Konsequenzen dieser verführerisch klingenden Konzeption voll im klaren ist.

Zudem scheint mir — soweit es den Straßenverkehr anlangt — die bei weiterer Motorisierung immer schwerere Verantwortung für die Sicherheit nicht genügend beachtet.

Wenn der EWG-Vertrag die Verschmelzung der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten zu einem Binnenmarkt vorsieht, so wäre es doch nur logisch, die in der nationalen Verkehrspolitik bewährten Elemente auf die Gemeinschaft zu übertragen.

3. Die Einstellung, die in den Liberalisierungsforderungen zum Ausdruck kommt, beruht wohl darauf, daß man die *besonderen Eigenschaften der Verkehrsmittel und der Verkehrsmärkte* nicht genügend würdigt. Ich möchte nicht mißverstanden werden, als ob der Verkehr den Anspruch erhebe, außerhalb des Vertragswerkes zu stehen, und die großen Gesetze des Wirtschaftens nicht auch für sich als gültig anerkenne. Auf der anderen Seite ist es aber unbestreitbar, daß die zunehmende Differenzierung der verschiedenen Erscheinungsformen des Wirtschaftslebens auch unterschiedliche Regelungen erfordert, um ein optimales Gesamtergebnis für die Wirtschaft und die Allgemeinheit zu erzielen; auch hier kann man eben nicht alles über einen Leisten schlagen. Erfreulicherweise hat man in letzter Zeit damit begonnen, die besonderen Kennzeichen des Verkehrs näher zu untersuchen; jedoch stehen wir erst am Anfang. Ich erwähne z. B. die zutreffenden Feststellungen, die der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium in seinem Gutachten vom 19. Oktober 1960 zum Ausdruck gebracht hat. Darin zeigt er — zwar nur enumerativ — bestimmte Eigenarten der Verkehrsmärkte, die Ihnen allen bekannt sind, auf, so z. B. die Unmöglichkeit, Verkehrsleistungen auf Vorrat zu erbringen, die Unpaarigkeit der Verkehrsströme, die zeitliche Fluktuation der Nachfrage, die Wetterabhängigkeit, die geringe Preiselastizität, die Schwierigkeiten der Kapazitätsanpassung, die unterschiedliche Struktur der Verkehrsmärkte und Teilmärkte sowie den Einfluß außerpreislicher Faktoren. Nicht weniger eindringlich hat hierzu der Präsident der Kommission für Transportgenehmigungen in den Niederlanden, Herr van Andel, in seinem Vortrag im Herbst 1960 Stellung genommen, in dem er zu dem Schluß kommt, daß das Transportwesen infolge seiner Eigenarten sich von anderen Wirtschaftszweigen unterscheide, so daß die Obrigkeit dem Verkehr gegenüber nicht die gleiche Haltung einnehmen könne wie gegenüber der übrigen Wirtschaft. Er meint, daß in gewissem Umfang eine Regelung der Wettbewerbsverhältnisse auf Grund der Besonderheiten des Transportwesens unentbehrlich ist, und empfiehlt die Leistungen der Niederlande hinsichtlich ihrer Gesetzgebung und Verwaltung auf dem Verkehrssektor dem aufmerksamen europäischen Interesse. Ich kann dem nur zustimmen; denn die niederländische Gesetzgebung mit ihrer geschlossenen Regelung ist erst jüngeren Datums und kann daher durchaus als zeitgemäß angesehen werden.

Es wird nun häufig behauptet, daß auch andere Wirtschaftszweige Besonderheiten aufweisen, die denen des Verkehrs ähnlich sind. Das ist richtig, aber gleichzeitig muß man ergänzen, daß kein Sektor dem Einfluß so zahlreicher Faktoren *gleichzeitig* unterliegt, die *zusammengenommen* eine grundlegende Abweichung von der Norm bedeuten und deshalb spezielle Maßnahmen erforderlich machen. Ich möchte keinesfalls eine Bewertung der Verkehrspolitik anderer Länder vornehmen, aber die Freunde einer bedingungslosen Liberalisierung diesseits und jenseits der Grenzen doch auf die Erfahrungen in Großbritannien hinweisen. Dort besteht Freiheit des Zugangs zum Markt, Freiheit des Werkverkehrs, Freiheit der Tarife mit geheimen Sonderabmachungen, aber man kann wohl nicht behaupten, daß die Ergebnisse — im einzelnen wie insgesamt betrachtet — besonders ermutigend wären und Veranlassung geben könnten, den gleichen Weg einzuschlagen.

4. Unter Hinweis auf den besprochenen Zusammenhang zwischen Angebotsregelung und

Tarifpolitik möchte ich mich zu diesem Thema heute auf die Bemerkung beschränken, daß selbstverständlich eine gewisse Elastizität der Tarifgestaltung erwünscht ist, daß aber auf keinen Fall von einer Publizität der Tarife abgesehen werden darf. Wenn wir sehen, daß jedes Kaufhaus seine Preise auszeichnet, jedes Versandhaus Kataloge mit genauen Preisangaben veröffentlicht, und wenn immer wieder davon gesprochen wird, daß die Eisenbahnen wie kommerzielle Betriebe geführt werden sollen, dann vermag ich nicht einzusehen, wie man noch eine Geheimhaltung von Beförderungsentgelten wünschen kann. Die größtmögliche Publizität liegt doch im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmungen, und die Scheu vor Nichtveröffentlichung läßt zumindest darauf schließen, daß eine Transparenz der Märkte nicht erwünscht sein könnte. Ich verstehe daher nicht, daß gerade diejenigen, die um die funktionsfähige Ordnung des Wettbewerbs im Verkehr besorgt sind, gleichzeitig der geheimen Abrede den Vorzug geben wollen.

5. Wie in der CEMT, so besteht auch in der EWG Übereinstimmung, daß ein europäischer Verkehrswettbewerb die *Annäherung der Ausgangsbedingungen* erfordert. Das gilt vor allem für die Tragung der anlastbaren *Wegekosten*, um das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege und der Verkehrsunternehmungen zu verwirklichen. Ich habe schon im Jahre 1959 bei der Kommission den Antrag gestellt, das Studium dieser Fragen aufzunehmen. Der Ministerrat hat die Durchführung von Untersuchungen beschlossen, die der Prüfung der Voraussetzungen für eine Angleichung der Wettbewerbslage der einzelnen Verkehrsträger zugrunde gelegt werden können. Ich möchte dazu klarstellen, daß wir mit dieser Forderung keine Angleichung natürlicher Kostenvorteile wünschen, sondern nur einen Ausgleich der sehr unterschiedlichen Behandlung der Verkehrsmittel durch den Staat erstreben. Selbstverständlich ist dies eine langwierige und komplizierte Aufgabe; auch hier wird eine vollständige Angleichung aller Bedingungen nicht erreichbar sein, aber dies sollte nicht hindern, das als notwendig Erkannte zu tun, damit die Mitgliedsstaaten gesetzgeberische Regelungen treffen, die sich auf eine Annäherung der unterschiedlichen Bedingungen auswirken. Tun wir dies nicht, so würden wir in einen verzerrten Wettbewerb eintreten, der nicht nur wirtschaftliche Nachteile für die Allgemeinheit bringt, sondern auch eine dem Geist des Vertrages abträgliche Ungerechtigkeit bedeutet.

6. Darüber hinaus sollte man sich noch über einige *andere verkehrspolitische Grundsätze* einigen. So z. B. über eine vernünftige — für die Bundesrepublik besonders wichtige — Regional- und Standortpolitik bezüglich der Investitionen und der Tarifgestaltung, ferner über die Vermeidung wirtschaftlicher Machtkonzentration sowie die Erhaltung und Förderung eines leistungsfähigen Mittelstandes und schließlich über den Beitrag, den der Verkehr unter neuzeitlichen Bedingungen zur Verwirklichung der sozialen Gerechtigkeit zu leisten vermag.

7. Niemand wird bestreiten, daß alle diese Überlegungen und Anregungen zu dem Begriff der gemeinsamen Verkehrspolitik gehören und daß sie dazu dienen, eine wirksame Wettbewerbsordnung für den Verkehr zu schaffen. Es scheint mir deshalb — in Übereinstimmung insbesondere mit meinem französischen Ministerkollegen Büron — nicht vertretbar, der These der EWG-Kommission zuzustimmen, daß die *allgemeinen Wettbewerbsregeln des Vertrages auf den Verkehr* anzuwenden seien. Ich will hier nicht auf die rechtlichen Gründe eingehen, die nach unserer Auffassung überzeugend gegen die von der Kommission vertretene Meinung, die ja auch einen automatischen Einschluß von See- und Luftverkehr in das Vertragswerk zur Folge haben würde, sprechen. Es handelt sich um die ganz einfache, aber fundamentale Tatsache, daß bei einer solchen Auslegung die Entwick-

lung einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten, wie in Artikel 74 und 75 des Vertrages vorgeschrieben, ihres Inhalts beraubt und damit substanzlos würde. Wenn gesagt wird, die Wettbewerbsregeln gelten nur solange, wie die Regierungen im Rahmen des Titels „Verkehr“ nichts anderes beschließen, so bedeutet das doch eine eindeutige Präjudizierung dieser Politik auf Grund von Bestimmungen, die für den Warenmarkt gedacht sind und die besonderen Merkmale des Transportwesens nicht berücksichtigen. Ich halte die Sorge, es könne bei alleiniger Anwendung des Titels „Verkehr“ nicht genug Wettbewerb im Verkehr geben, für unbegründet; denn es herrscht ja gerade im Transportwesen weithin ein scharfer Wettbewerb, der immer wieder zu Ordnungsmaßnahmen zwingt, um ein Abgleiten in die ruinöse Konkurrenz zu verhindern.

Auch der Deutsche Bundesrat hat sich in einer einstimmig angenommenen EntschlieÙung vom 29. März dieses Jahres dafür ausgesprochen, daß die gemeinsame Verkehrspolitik als ein geschlossenes Ganzes betrachtet werden müsse und nicht durch dem gemeinsamen Interesse abträgliche Teillösungen präjudiziert werden dürfe. Da die Wettbewerbspolitik Hauptbestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik sei, müsse ihre Regelung den Gestaltungsmöglichkeiten der Artikel 74 und 75 vorbehalten bleiben. — Ich bin überzeugt, daß uns die Erörterungen über eine gemeinsame Politik zusammenführen werden, um eine aus der Tatsache heraus gebotene Lösung in diesem Sinne zu finden.

8. Wir sehen dem Gedankenaustausch über die Entwicklung und Verwirklichung dieser Politik mit Zuversicht entgegen, ja wir wünschen ihn sogar, weil er Gelegenheit bieten wird, Klarheit über die Tatbestände zu schaffen, den Blick in die Zukunft zu richten und uns auf dieser Grundlage zu verständigen. Gewiß werden Einzelregelungen längere Zeit in Anspruch nehmen. Das ist aber auch auf anderen Vertragsgebieten durchaus keine Seltenheit. Vom Verkehr sind so viele Beweise der Kooperation erbracht worden, daß kein Anlaß zu der Sorge besteht, das Einigungswerk könne durch das Ringen um die beste Lösung gehemmt werden. Unsere Arbeit wird auch weiterhin bestimmt sein durch die tätige Besinnung auf das große Ziel „Europa“, dem wir uns alle in freier Überzeugung verpflichtet fühlen. Hierbei werden wir auch stets die Rücksicht auf unsere anderen Partner im Auge haben. Ich sehe es deshalb als ein glückliches Zeichen an, daß Herr *Professor Meyer* als hervorragender Vertreter der Verkehrswissenschaft aus der Sicht des für die EWG besonders wichtigen schweizerischen Partners zu diesen Fragen Stellung nehmen und damit unsere europäische Verbundenheit bekräftigen wird.



Meine Zuversicht in eine erfolgreiche Entwicklung unserer Bemühungen wird bestärkt durch das Vertrauen auf die bewährte Unterstützung durch die Wissenschaft. Die geschilderten Probleme sprechen eine klare Sprache, daß dies keine Wohlwollenserklärung ist, wie sie auf Festveranstaltungen gern abgegeben wird. Wenn ich einen solchen Ruf an alle Beteiligten richte, so möchte ich mich doch zu dieser Stunde besonders an das *Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln* wenden. Die 40-jährige Geschichte dieser Forschungsstätte ist Zeugnis bester deutscher wissenschaftlicher Arbeit. Dies beweist nicht nur eine stattliche Zahl wertvoller und weithin wirkender wissenschaftlicher Studien, nicht nur die publizistische Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit, die in der *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* sichtbar wird, sondern vor allem auch die erzieherische Funktion des Instituts. Es hat mehrere Generationen von Wissenschaftlern und wissenschaftlich interessierten Praktikern unter dem Leitbild eines fundierten Suchens und Forschens heran-

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 wahrem 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 (tarifarisches 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 Binnenverkehrs 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 vergleichbarer 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 näheren untersuchen, inwiefern die Voraussetzungen der Schweiz singular 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.

aufnimmt und dadurch die *konkrete Gemeingefahr* durch das Tatbestandsmerkmal *Individualgefahr* ersetzt.

Der *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* beruht auf dem E 1960. Die große Strafrechtskommission hat sich — soweit aus den veröffentlichten Niederschriften ersichtlich — mit den Begriffen der *Individualgefahr* und der *konkreten Gemeingefahr* nur allgemein bei der Beratung der gemeingefährlichen Delikte befaßt, dagegen nicht speziell mit diesen Begriffen bezüglich der Straßenverkehrgefährdung. Aus diesem Grunde ist es wichtig, sich über das kriminalpolitische Bedürfnis, das Tatbestandsmerkmal *konkrete Gemeingefahr* durch das Merkmal *Individualgefahr* im Tatbestand der Straßenverkehrgefährdung zu ersetzen, Gedanken zu machen. Die Begründung zum E 1960 und zum *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* hat die Auswechslung des Tatbestandsmerkmals der *konkreten Gemeingefahr* mit dem Merkmal der *Individualgefahr* nicht nur mit den Schwierigkeiten der Rechtsprechung mit dem Begriff der *konkreten Gemeingefahr* begründet, sondern auch mit dem kriminalpolitischen Bedürfnis, die Fälle, die nicht von dem Begriff der *konkreten Gemeingefahr*, wohl aber von dem der *Individualgefahr* erfaßt werden, ebenfalls wegen Straßenverkehrgefährdung zu bestrafen. Bezüglich der gezielten Gefährdung von Nichtinsassen eines Kraftfahrzeuges, insbesondere von Polizeibeamten ist offensichtlich ein Bedürfnis vorhanden, diese Täter härter zu bestrafen, als es eine Bestrafung wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung oder wegen Trunkenheit im Verkehr erlaubt.⁶⁾

Es besteht aber kein Bedürfnis, die Gefährdung von Insassen eines Kraftfahrzeuges, die der Täter aus einer unbestimmten Vielzahl von Personen nach persönlichen Gründen ausgewählt hat oder die den Täter als Fahrer angestellt haben, schärfer zu bestrafen.⁷⁾ Wenn sich jemand einem Fahrer anvertraut, der nicht Taxifahrer oder Fahrer eines öffentlichen Verkehrsmittels ist, so wird er in den meisten Fällen den Fahrer und dessen Fahrweise kennen. Bei Privatfahrten sind die Insassen in der Regel nahe Angehörige und Freunde. Diese Insassen können infolgedessen entscheiden, ob sie sich dem ihnen bekannten Fahrer anvertrauen wollen oder nicht. Auch haben sie meist kraft ihrer persönlichen Beziehung zu dem Fahrer die Möglichkeit, auf dessen Fahrweise Einfluß zu nehmen. Wird das Vertrauen solcher Insassen von einem ihnen persönlich bekannten Fahrer dadurch verletzt, daß der Fahrer sie durch grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten gefährdet, so ist das verletzte Vertrauen der Insassen nicht so schutzwürdig, daß deswegen die Gefährdung der Insassen generell mit einer strengeren Strafe bedroht wird. Dabei ist zu beachten, daß für den Fall der grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verstöße gemäß § 315 a Abs. 2 Ziff. 2 StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* bei Nichtvorliegen einer Gefährdung sonst nur wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung bestraft wird. Kann die Gefährdung der dem Täter nahestehenden Insassen so straferschwerend sein, daß sein Verhalten allein wegen dieser Gefährdung den Tatbestand eines Vergehens erfüllt, das den Täter mit dem Makel der Kriminalität stempelt?

⁶⁾ Die Trunkenheit im Verkehr wird sowohl gemäß § 316 StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs als auch gemäß § 346 E 1960 als Vergehen geahndet. § 316 lautet: „(1) Wer im Verkehr (§§ 315, 315 a) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in den §§ 315 bis 315 b mit Strafe bedroht ist.“

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.“

⁷⁾ So ausdrücklich BGH 11, 199.

Für den Fall der Trunkenheitsfahrten ist zu sagen, daß die dem Fahrer persönlich bekannten Insassen meist seine Mitzecher sind. Eines besonderen strafrechtlichen Schutzes bedürfen sie nicht, weil sie sich aus freien Stücken in diese Gefahr begeben haben. Bezüglich der Insassengefährdung bei Trunkenheit im Verkehr ist zu beachten, daß sowohl gemäß § 346 E 1960 als auch gemäß § 316 StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* der Täter ohne Rücksicht darauf, ob er eine konkrete Gemeingefahr oder eine Individualgefahr verursacht hat, wegen eines Vergehens bestraft wird.⁸⁾ Durch diese allgemein verschärfte Bestrafung der Trunkenheit im Verkehr *de lege ferenda* entfällt das Argument *Hartungs*, der Tatbestand der Straßenverkehrgefährdung müsse besonders deswegen weit ausgelegt werden, weil die Trunkenheit im Verkehr, die nicht zu einer Gefährdung von Menschen oder Sachen geführt habe, nur als Übertretung geahndet werde.⁹⁾

Daß § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* und § 343 E 1960 über das kriminalpolitische Ziel hinausschießen, zeigt sich daran, daß bei fahrlässigen Körperverletzungen naher Angehöriger und Freunde des Fahrers im Straßenverkehr die Staatsanwaltschaften gemäß Nr. 252 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinien für das Strafverfahren heute in der Regel kein besonderes öffentliches Interesse an der Strafverfolgung annehmen und den Täter nur auf Strafantrag verfolgen. Werden bei Verletzungen solcher Insassen Strafverfahren wegen Körperverletzung nur eingeleitet, wenn die Geschädigten Strafantrag stellen, so kann kein kriminalpolitisches Bedürfnis bestehen, jemand wegen Gefährdung dieser Personen schärfer als sonst zu bestrafen.

Auch die Gefährdung des vom Täter geführten Kraftfahrzeuges, das nicht in seinem Eigentum steht, ergibt nicht ein kriminalpolitisches Bedürfnis, den Fahrer wegen Straßenverkehrgefährdung zu bestrafen. Wenn jemand sein Kraftfahrzeug einem anderen Fahrer anvertraut, so kann der Eigentümer des Kraftfahrzeuges sich vorher den Fahrer ansehen und prüfen, ob dieser sein Vertrauen verdient. Verletzt jemand das in ihn gesetzte Vertrauen, so kann dieser Vertrauensbruch, der fast immer nur in einer fahrlässigen Handlung besteht, nicht Anlaß sein, den Täter generell schärfer zu bestrafen. Insbesondere ist es nicht gerechtfertigt, in Fällen der grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Nichtbeachtung der Vorfahrt oder in ähnlich gelagerten Verstößen der Ziffer 2 des Abs. 2 des § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* wegen Gefährdung des vom Täter geführten fremden Fahrzeuges zu strafen und nicht wegen Übertretung mit einer Vergehensstrafe. — Die Verkäufer von Kraftfahrzeugen unter Eigentumsvorbehalt und die gewerblichen Kraftfahrzeugvermieter können sich durch Kasko-Versicherungen vor wirtschaftlichen Schäden schützen.¹⁰⁾ Eines besonderen strafrechtlichen Schutzes vor der Gefährdung ihres Vermögens bedarf es somit nicht. Dies gilt um so mehr, als der Entwurf des neuen Strafgesetzbuches von dem Gedanken getragen ist, eine *Magna Charta* der Staatsbürger zu sein und die Strafbarkeit dem Umfang und der Schärfe nach so weit wie möglich einzuschränken.¹¹⁾

Schießen somit § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßen-*

⁸⁾ Vgl. Fußnote 6.

⁹⁾ Vgl. *Hartung*, JZ 58, 445 rechts unten.

¹⁰⁾ Vgl. BGH NJW 57, 1888; BGH 11, 148. Unter dem hier geschilderten Gesichtspunkt ist die Ansicht von *Fränkel*, Niederschriften der Großen Strafrechtskommission, Band 8, S. 435 nicht recht verständlich.

¹¹⁾ So *Lange*, Das juristisch-forensisch-kriminalbiologische Grenzgebiet, in: Handbuch der Neurosenlehre und Psychotherapie, Band V, S. 438.

verkehrs und § 343 E 1960 über das kriminalpolitische Ziel hinaus, so gilt es, diese Bestimmungen einzuschränken. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn man es bei dem Begriff der *Individualgefahr* in den angeführten Bestimmungen beläßt, um dadurch die kriminalpolitisch erwünschte schärfere Bestrafung der gezielten Gefährdung von Personen außerhalb des Kraftfahrzeuges insbesondere von Polizeibeamten zu ermöglichen. Der Begriff der *Individualgefahr* bedarf jedoch einer ausdrücklichen Einschränkung im Gesetzestext dahingehend, daß die Gefährdung bestimmter vom Fahrer ausgewählter Personen und des vom Fahrer geführten fremden Fahrzeuges nicht unter den Begriff der *Individualgefahr* im Sinne des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung fällt.

Ich schlage vor, an den Abs. 2 des § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs den Satz anzufügen: „Die Gefährdung von Insassen des vom Fahrer geführten Kraftfahrzeuges, die dieser aus einer unbestimmten Vielzahl von Personen nach persönlichen Gründen ausgewählt hat oder die ihn als Fahrer angestellt haben, sowie die Gefährdung des vom Fahrer geführten Kraftfahrzeuges, sind keine Gefährdung im Sinne dieser Bestimmung.“

Die Einordnung des Rohrleitungsverkehrs in das Verkehrssystem *)

VON PROF. DR. HELLMUTH ST. SEIDENFUS, GIESSEN

Die lebhaft verkehrspolitische Auseinandersetzung um die Einordnung der Ölrohrleitungen in den vergangenen beiden Jahren hat bereits eine Reihe umfassender Studien und tiefgründiger Aufsätze über Charakter, Aufgaben und Möglichkeiten dieses relativ jungen Verkehrszweiges in Westeuropa entstehen lassen. Dennoch ist die Diskussion der technischen, ökonomischen und juristischen Probleme, die die Ölrohrleitungen aufwerfen, noch nicht zur Ruhe gekommen, wie die beiden jüngsten Publikationen zeigen, sei es wegen der Suche nach einem anderen Begriffsinhalt, sei es wegen der Zusammenfassung und Fortführung bisheriger Forschungsergebnisse.

Das an erster Stelle genannte Gutachten erweckt unser Interesse insofern, als es versucht, mit Hilfe neuartiger Begriffsbestimmung der Ölrohrleitungen einige verkehrspolitische Konsequenzen zu ziehen. Rohrleitungsverkehr ist — soweit es sich seiner Natur nach nicht um gewerblichen Verkehr handelt — in aller Regel als Werkverkehr zu bezeichnen. Hier bringt nun das Gutachten eine erste Differenzierung, die u. E. unnötig und mißverständlich ist. Es unterscheidet nämlich zwischen „Eigenverkehr“ und „Werkverkehr“ (S. 14/15). Unsere Kritik läßt sich in aller Kürze so formulieren: Entweder handelt es sich um die Produktion von Verkehrsleistungen für eigene Unternehmenszwecke; dann ist von *Eigen- oder Werkverkehr* zu sprechen. Beide Begriffe sind synonym zu verwenden. Oder es handelt sich um Verkehr für Dritte, d. h. für Unternehmungen, die in keiner Weise mit dem Verkehrsunternehmen verbunden sind; in diesem Falle ist von *gewerblichem Verkehr* zu sprechen. Die Unterscheidung, die hier zwischen *Eigen- und Werkverkehr* gemacht wird, soll ihre Begründung darin finden, daß dem *Eigenverkehr* als Oberbegriff zwei Arten von *Werkverkehr* unterzuordnen wären: der eigentliche *Werkverkehr* und der sog. „Internumverkehr“. In den Ausführungen hierzu heißt es (S. 14/15), daß sich „die zweite Form des *Eigenverkehrs* ... zunächst einmal dadurch grundsätzlich vom *Werkverkehr* im Sinne der Gesetze insofern“ unterscheidet, „als dieser eine Beförderung von eigenen Gütern für eigene Zwecke der Unternehmung mit eigenen Gefäßen auf *eigenen Transportwegen* durchführt“. Schon hier bemerkt man die unzulässige Vermischung formaljuristischer und verkehrsökonomischer Betrachtungsweisen. Der Unterschied zwischen den beiden Unterfällen des „*Eigenverkehrs*“ wird demnach auf die Benutzung „öffentlicher“ und „eigener“ Wege zurückgeführt, wobei unter „eigenen“

*) Literaturabhandlung zu:
Die Mineralölleitung in der Verkehrs- und Ordnungspolitik der Bundesrepublik Deutschland. Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. Bearbeiter: H. Streicher unter Leitung von A. Predöhl und R. Funck (abgeschl. am 30. Nov. 1960).
Holland, B., Die Rohrleitung als Ferntransportmittel. Mit einem Beitrag: Die Eingliederung der Rohrleitung als Ferntransportmittel in das deutsche Verkehrssystem, von F. Voigt (Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Bd. 4, hrsg. von F. Voigt), Berlin/München 1961.

Wegen freilich nicht das juristische Eigentum am Verkehrsweg gemeint sein kann, sondern die eine Inanspruchnahme durch Dritte ausschließende ökonomische Benutzbarkeit.

Ein zweites Argument für die begriffliche Differenzierung wird aus dem Umstand hergeleitet, daß die Rohrleitungen (immer im Gegensatz zum Werkverkehr auf den Land- und Wasserstraßen) aus ihrem „engen technischen Zusammenhang mit den angeschlossenen Betriebsstätten“ heraus „in gewisser Hinsicht integrierende Bestandteile der Produktion darstellen“. Deutlicher wird in These 4 des Ergebnisses formuliert (S. 40), daß der Rohrleitungstransport im Unterschied zu den legal definierten Formen des Eigenverkehrs „technisch untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden ist“.

Das sind die beiden Gründe, derenthalben dem Rohrleitungsverkehr eine „Sonderstellung . . . in der . . . deutschen Gesetzgebung und in der Verkehrspolitik“ zuzuweisen wäre.

Zur Frage des Gegensatzes zwischen der Benutzung „öffentlicher“ und „eigener“ Wege: Um „eigen“ im Sinne von „Eigentum“ kann es sich, wie bereits bemerkt, nicht handeln; denn die Rohrleitungsgesellschaften haben ja nur Eigentum am Rohr und den damit verbundenen Einrichtungen (Pumpen etc.), nicht aber an dem das Rohr umgebenden Erdreich, das ohne jeden Zweifel ebenfalls zum Verkehrsweg dieses Verkehrsmittels gehört. Gemeint ist wohl vielmehr der Umstand, daß dieser Verkehrsweg nur von denen benutzt werden kann, die Eigentümer, Mieter, Pächter usw. der Rohrleitung sind. Nun wird hier offenbar übersehen, daß bei dieser Art von Verkehrswegen die „Öffentlichkeit“ keineswegs hinauskomplimentiert ist; jede mit Hilfe des Enteignungsrechtes gebaute Rohrleitung bedarf des öffentlichen Interesses: sie muß dem Wohl der Allgemeinheit dienen. (Und solange keine Rohrleitungen ohne Enteignungsrecht gebaut werden, mag es müßig sein, darüber zu streiten, ob sie ihre Investitionspläne auch ohne Enteignungsrecht realisieren „könnten“.) Diese Feststellung soll helfen, den in diesem Punkte künstlich vertieften Unterschied zwischen Werkverkehr und Internumverkehr auf seine ökonomisch realen Proportionen zurückzuführen. Denn — so muß man fragen — macht es ökonomisch einen Unterschied, ob ein produzierendes Unternehmen seine Erzeugnisse auf öffentlichen Verkehrswegen oder auf nur von ihm benutzbaren Verkehrswegen transportiert?

Nicht, insofern in jedem Fall diese Transportmengen dem gewerblichen Verkehr entzogen sind. Auch nicht, insofern in jedem Fall die Kosten der Infrastruktur von beiden in dem ihnen zuzurechnenden Maße getragen werden können.

Wohl, insofern der Werkverkehr auf den Land- und Wasserstraßen in seiner Leistungsfähigkeit abhängig ist von den die Verkehrswege betreffenden Maßnahmen der öffentlichen Hand.

Der reale Unterschied besteht also darin, daß in einem Falle (sog. Internumverkehr) ein einmaliges Handeln der öffentlichen Hand (Enteignungsrecht), im anderen Falle (Werkverkehr im engeren Sinne des Gutachtens) das Verhalten der öffentlichen Hand auf Dauer ökonomische Wirkungen zeitigt. Daraus aber einen Gegensatz so grundsätzlicher Natur zu formulieren, scheint uns aus diesem Sachverhalt heraus nicht begründet.

Zur Frage der Rohrleitung als integrierendem Bestandteil der Produktion, dem zweiten Argument: Rohrleitungen sind, so wird gesagt (S. 40), „untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden“. Das ist richtig. Wie aber steht es mit dem Werkverkehr auf

Straße und Wasserstraße? Natürlich sind auch diese beiden Werkverkehrszweige „untrennbar mit der Produktion verbunden“, insoweit sie tatsächlich Werkverkehr betreiben. Genau wie die Rohölleitung Öl vom Seehafen zur Raffinerie befördert, transportieren jene z. B. Kupfer vom Seehafen zum Kabelwerk, Erz zum Hochofen. Und weiter: Genau wie die Produktenleitung Mineralölderivate von der Raffinerie zum Absatzort (oder =schwerpunkt) befördert, bringen die anderen Werkverkehrsmittel Zwischen- oder Fertigfabrikate vom Werk zum Verbraucher. Darin liegt also keinerlei Unterschied. Jeder Werkverkehr ist „technisch untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden“. — Oder sollte der Verfasser etwas anderes gemeint haben? Nämlich die Tatsache, daß die Land- und Wasserstraßen=Werkverkehrsmittel ökonomisch (der juristisch=institutionelle Aspekt sei außer Betracht gelassen) ohne weiteres in den Sektor des gewerblichen Verkehrs hinüberwechseln können? Mit anderen Worten, daß ihre Beschäftigung nicht auf Gedeih und Verderb mit der Beschäftigungslage des güterproduzierenden Unternehmens verbunden ist? Hier ist freilich ein auffallender Unterschied zu bemerken. Führen wir also die Gedanken des Verfassers fort und fragen uns, ob aus diesem Sachverhalt eine verkehrspolitische Sonderbehandlung des Rohrleitungsverkehrs gerechtfertigt sein könnte.

Dazu sind zunächst die verkehrspolitischen Folgerungen des Gutachtens in Erwägung zu ziehen. Das ist schnell getan; denn — soweit wir sehen — entsprechen sie ziemlich genau den Forderungen, die der Rezensent in seiner Studie „Energie und Verkehr“ (Tübingen 1960) glaubte aufstellen zu müssen. Im wesentlichen dies: Bei richtiger Handhabung des Enteignungsrechtes bedarf es neben der Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen keiner weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen. (Heute scheint uns darüber hinaus die Instituierung einer Anzeigepflicht geboten, um eine Koordination der Investitionspläne der Mineralölgesellschaften auf dem Rohrleitungssektor mit den Transportmöglichkeiten der traditionellen Verkehrsmittel in technischer und ökonomischer Hinsicht auf privatwirtschaftlicher Ebene zu gewährleisten, ja zu erzwingen. Aber diese Ergänzung der verkehrspolitischen Folgerungen des Rezensenten, die — um dies in aller Deutlichkeit zu betonen — lediglich der Herstellung ausreichender Transparenz der Investitionspläne dient, nicht jedoch irgendwelche Lenkungsabsichten verfolgt, mag hier außer Betracht bleiben.)

Nun ist es ganz ohne Frage ökonomisch naheliegend, die großen Anpassungsschwierigkeiten eines Verkehrsmittels bei Schwankungen der Transportnachfrage dadurch wenigstens teilweise zu neutralisieren, daß man Werkverkehr betreibt und somit die Kapazität einigermaßen genau den Transportbedürfnissen des produzierenden Unternehmenskomplexes anzupassen versucht. Störungen durch Nachfrageschwankungen „von außen“ sind damit zumindest ausgeschaltet. Aber — und dies zu zeigen, ist unsere Absicht — diese Art der Betriebsorganisation entspricht eben dem, was wir ökonomisch unter Werkverkehr verstehen. Es bedarf keiner Umdeutung der herkömmlichen verkehrstheoretischen Systematisierung, um diese Eigenschaft der Rohrleitung zu erkennen, deren organisatorische Zielsetzung der dringenden Aufgabe, nämlich der Kapazitätsanpassung an Nachfrageschwankungen, gerecht werden kann. Sollte also durch das Gutachten ein besonderer verkehrspolitischer Zweck verfolgt werden, so scheint uns dies unnötig, ist doch den ökonomischen Interessen der Rohrleitung durch die Klassifikation als Werkverkehr voll und ganz Genüge getan. Sollte es aber vor allem darum gehen, eine u. U. angesichts neuartiger Verkehrsmittel nicht mehr zureichende verkehrstheoretische Systematik zu ergänzen, so meinen wir, daß dies im vorliegenden Fall mit unzureichenden Begrün-

dungen unternommen wird. Wir vermögen daher der Klassifikation einer bestimmten Verkehrsart als Internumverkehr nicht zu folgen und ziehen es im Falle der Ölleitung vor, mit *Predöhl* (Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 186) von „Werkleitungen“, d. h. Werkverkehr zu sprechen.

Die an zweiter Stelle genannte Studie gewinnt in diesem Zusammenhang durch einen am Schluß beigefügten Beitrag von *F. Voigt* über „Die Eingliederung der Rohrleitung als Ferntransportmittel in das Deutsche Verkehrssystem“ an Interesse. *Voigt* nennt „die Röhrenlinien in der Bundesrepublik Deutschland vorzugsweise Mittel des Werkverkehrs“ (S. 143). Ein sehr wichtiger, wenn auch sehr allgemeiner Grundsatz, dem wir zustimmen, sei vorab zitiert (S. 144): Die Verkehrspolitik „muß eingreifen, wenn eine höhere technische Leistungsfähigkeit eines neuen Verkehrsmittels, die nur in kleinen Bereichen wirksam werden kann, zu einer Verschlechterung der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft des gesamten Verkehrssystems führt“. Diese Antinomie zwischen partiellem technisch-ökonomischem Fortschritt und gesamtwirtschaftlichen Nachteilen bestimmt denn auch die warnenden Hinweise des Verfassers auf „eine Reihe von Folgeprozessen“ bei einem stärkeren Vordringen von Röhrenfernlinien (S. 162 f.). Die gelegentlich konditionale Form der Feststellungen – sowie die Bemerkung, daß es dem Verfasser nicht darum geht, „Stellung für oder gegen die Einrichtung von Röhrenfernlinien zu nehmen...“ – darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß er nach allen Argumenten, von denen uns einige noch beschäftigen werden, „etwaige unangenehme volkswirtschaftliche Folgeerscheinungen bei der Eingliederung von Röhrenfernlinien in das überkommene Verkehrssystem“ als durchaus reale Gefahr sieht (S. 165).

Soweit zu erkennen, geht *Voigt* implicite von drei Thesen aus:

1. Das raumpolitische Konzept beinhaltet die häufig anzutreffende Forderung nach weitgehender Dezentralisation menschlicher und gewerblicher Siedlungen. Wir schließen dies aus der Auffassung einer „an und für sich schon viel zu tief ausgeprägten Spannung zwischen Ballungszonen, Entleerungs- und Indifferenzbereich“ oder aus dem Hinweis auf „die Gefahr ungesunder Konzentration sowie die Verstärkung der Einseitigkeiten“ (S. 163 f.). – Wir bemerken, daß diese raumpolitische Vorstellung zwar durchaus dem Idealbild des Verfassers gleichen mag, wissenschaftlich jedoch nicht verbindlich ist. „Biologische und soziologische Schäden“ sind mit Sicherheit eine Folge der Urbanisierung in der ersten Phase der Industrialisierung gewesen, heute jedoch läßt sich mit diesen Argumenten eine Streuung der Siedlungen über den ganzen Staatsraum nicht mehr fordern. Urbanisierung und Urbanität haben in unserer Zeit andere Grundlagen und ein anderes Gesicht, wie vielfältige empirische Untersuchungen der modernen Soziologie zeigen, auf die hier nicht eingegangen werden kann.
2. *Voigt* ist weiter der Auffassung, daß die Eisenbahnen allein die wesentlichen dezentralisierenden Wirkungen ausüben und bei Wegfall dieser Wirkungen „für die betroffenen Gebiete... – in der Regel – das Todesurteil für die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit gesprochen“ sei, „wenn das Verkehrssystem durch Stilllegung der Eisenbahn verschlechtert“ wird (S. 162 f.). – Zum ersten Argument verweisen wir auf die ausgezeichneten, wenngleich sicher im einzelnen gelegentlich über das Ziel hinausschießenden Darlegungen von *E. Scheele*: „Tarifpolitik und Standortstruktur“ (Göttingen 1959), die sehr deutlich darauf hinweisen, daß „der Einfluß der Tarifpolitik auf Standort- und Wettbewerbsverhältnisse der westdeutschen Wirtschaft im ganzen gesehen unwesentlich

ist“ (S. 117). Folgt man nun aber der ersten These von *Voigt* und unterstellt weiterhin, daß die Tarifpolitik der Eisenbahnen, ja überhaupt das Vorhandensein der Eisenbahnen für die benachteiligten Randgebiete eine Stütze bedeutete, so läßt sich damit offenbar nicht begründen, daß die Tarifpolitik raumordnerischen Zielsetzungen unterzuordnen wäre. Warum müßten denn Nebenbahnen stillgelegt werden? Nach der Auffassung des Verfassers deshalb, weil die nunmehr in ihren gewinnbringenden Verkehrsrelationen durch die Ölferrnleitungen u. U. in Bedrängnis geratenden Eisenbahnen nicht mehr in der Lage sind, den sehr teureren, weil kleinströmigen Verkehr auf den Nebenbahnen aus den Gewinnen der Hauptstrecken zu alimentieren. Aber dies ist eben kein zwingender Verlauf; denn – übereinstimmend mit unseren Auffassungen, die wir an vielen Stellen niedergelegt haben – können wir wieder *Scheele* zitieren, der zu Recht darauf verweist, daß raumordnerische Zielsetzungen „nicht durch die Tarifpolitik, sondern durch fiskalpolitische Mittel wie Subventionen oder Sondersteuern oder durch direkte Maßnahmen verwirklicht werden“ (S. 117) sollten.

3. Schließlich meint *Voigt*, daß die „Röhrenfernlinien“ in der Tat in der Lage seien, einen solchen gesamtwirtschaftlich nachteiligen Prozeß auszulösen. Die Kausalkette lautet: Transportentzug bei den Eisenbahnen durch unmittelbare Konkurrenzierung auf dem Sektor des Öltransports und mittelbar durch Zurückdrängung der Kohle – geringere Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahnen – höheres Defizit vor allem durch die Bedienung verkehrsferner Gebiete – oder bei Durchsetzung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit (d. h. Tarifierhöhungen in verkehrsschwachen Räumen oder Stilllegung von Nebenbahnen) geringere Kaufkraft in diesen Gebieten mit nun zwangsläufig schlechterer Verkehrsbediening. Sehen wir von der Tatsache ab, daß nicht geprüft ist, inwieweit der Lastkraftwagen die Eisenbahn in den entlegenen Gebieten substituieren kann (wir möchten z. B. die Möglichkeit eines von mehreren kleineren Unternehmen gemeinsam betriebenen Straßenwerkverkehrs zur Erwägung stellen!), so ergibt sich die Frage, ob das voraussichtliche Transportaufkommen der Rohrfernleitungen tatsächlich diese Auswirkungen hat. Wir begeben uns mit dem Verfasser notwendigerweise auf das Feld der Spekulation, auf dem bestenfalls Wahrscheinlichkeiten vorzufinden sind. Die Zahlen, die der Verfasser zur Entwicklung des Verkehrs traditioneller Energieträger und der Einnahmen aus diesem Verkehr auf S. 157 (leider ohne Quellenangabe) vermittelt, geben u. E. insofern ein falsches Bild, als es sich um Prozentzahlen handelt. In Wirklichkeit sind die Verkehrsmengen und -einnahmen aus diesen Verkehren natürlich seit 1950/51 wesentlich gestiegen bei der Binnenschiffahrt, und auch bei den Eisenbahnen sind die tatsächlichen Einbußen (wohlgemerkt zu einer Zeit, als es noch keine Ölferrnleitungen gab!) viel geringer, als die Prozentzahlen vermuten lassen. Es ist vielmehr so, daß absolut gesehen geringen Veränderungen des Kohlenverkehrs bei den traditionellen Verkehrsträgern ein beträchtlicher Zuwachs des Verkehrs anderer Güter gegenübersteht. Diese Feststellung hat in Übereinstimmung mit verschiedenen Energieprognosen Veranlassung zu der Annahme gegeben, daß das Wachstum des Energiebedarfs insgesamt, d. h. abgesehen von den substitutiven Prozessen, vom Öl befriedigt werden wird. Mit anderen Worten: Es spricht einiges dafür, daß auf lange Sicht die Steigerung des Koksbedarfs und des Bedarfs thermischer Kraftwerke, die mit billigen Kohleenergieträgern arbeiten, den Rückgang des Kohleverbrauchs in den Haushalten und in der Wärmewirtschaft der Industrie in etwa ausgleichen wird, so daß also keine weiteren merklichen Minderungen des Verbrauchs an Kohle zu erwarten sind. Der Sachkenner möge entscheiden, welche

der beiden Annahmen die höhere Wahrscheinlichkeit für sich hat. Uns ging es lediglich darum zu zeigen, daß die dritte These des Verfassers zumindest bestreitbar ist.

Abgesehen davon, daß wir die Bewertung der Kohlenpipeline durch den Verfasser (S. 154 und 157) für nicht realistisch halten, teilen wir seine Auffassung, daß die Weitergabe der Transportersparnisse der Ölgesellschaften, die mit Hilfe der Leitungen zu erzielen sind, von der Marktlage abhängt. Auch hier vermuten wir, daß die oligopolistischen Märkte der Ölindustrie wesentlich labiler sind, als der Verfasser anzunehmen scheint. Aber, wenn der Verfasser recht haben sollte, daß diese Weitergabe als strategische Maßnahme nur auf den Märkten erfolgt, wo das Öl zu der Kohle in Konkurrenz tritt und somit eine Erhöhung des Marktanteils zu erwarten ist (S. 150ff.), dann verstehen wir freilich nicht, wie Voigt zu der Forderung kommen kann, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Gesetzgebung über Röhrenfernlinien in der Bundesrepublik Deutschland zu erichten (S. 145). Die Behauptung, daß „die Probleme des Baues von Röhrenfernlinien in Deutschland bisher kaum diskutiert wurden und noch kein Überblick über erwünschte und unerwünschte volkswirtschaftliche Auswirkungen dieses neuen Verkehrsmittels gewonnen wurde“, mit der der Verfasser eine solche Gesetzgebung zur Zeit ablehnt, will hoffentlich nicht ernst genommen werden. Es scheint uns doch, daß man z. B. das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium sowie eine Reihe von deutschen Monographien und Aufsätzen, von denen Holland in seinem Schrifttumsnachweis eine Fülle aufführt, nicht mit dieser Handbewegung abtun kann! Im Gegenteil würden wir geneigt sein zu sagen, daß die Verkehrspolitik — gerade um den Ölgesellschaften von vornherein klare Investitionsdaten zu setzen und die Prinzipien einer befriedigenden Einordnung festzulegen — vor der Verbreitung eines neuen Verkehrsmittels, d. h. aber so bald wie möglich den institutionellen Rahmen setzen sollte, innerhalb dessen der Rohrleitungsverkehr seinen Weg nehmen kann. Ernsthafter — und systematischer! — „Diskussions“beiträge gibt es eine Fülle.

Die Schrift von Holland, zu der nunmehr kurz Stellung genommen werden soll, zeichnet sich in mehrfacher Hinsicht aus. Sie versucht, dem Leser „Lücken“ in der Behandlung der Rohrleitungsfrage zu suggerieren, die es zu füllen gelte. Sei's drum! Immerhin muß man dem Verfasser zugute halten, daß er die Rohrleitungen in einer anderen verkehrstheoretischen Systematik abhandelt, als dies bisher geschehen ist. Insofern kann man dieser Studie ihre Existenzberechtigung also nicht absprechen, so sehr uns auch die Literatur über den Rohrleitungsverkehr allmählich über die Ufer zu treten scheint. Die Systematik, hier mit dem unschönen Begriff „Verkehrswertigkeit“ bezeichnet, ist insofern gut, als sie an das Pirath'sche Einteilungsschema anschließt und eine konsequente Gegenüberstellung der technisch-ökonomischen Eigenschaften von Rohrleitungsverkehr und traditionellem Verkehr bringt. Daß es sich hierbei nur um eine Zusammenstellung von (freilich gelegentlich recht heterogenem) Quellenmaterial handelt, mindert ihren Wert nicht sonderlich. Der Verfasser untersucht eine Reihe von Komponenten, die teils auf verschiedenen Ebenen liegend (nämlich technische oder ökonomische Sachverhalte umgreifend), teils einander einschließend (so z. B. Kosten und Anpassungsfähigkeit) die Eigenschaften eines Verkehrsmittels darlegen sollen (S. 26 bis 72). Daß der Kapitalbedarf nach dieser Terminologie dann freilich nicht „neben den Verkehrswertigkeitskomponenten“ zu behandeln ist (S. 27), sondern als kostenbestimmender Faktor eine Komponente dieser „Wertigkeit“ darstellt, sei am Rande vermerkt.

Es fällt auf, daß in der Abhandlung Deskriptives und Normatives bunt durcheinander-

purzelt, so z. B., wenn zunächst die Netzbildungsfähigkeit der Rohrleitung dargelegt und daran anschließend die Forderung erhoben wird, die Netzbildungsfähigkeit nicht künstlich zu verschlechtern (S. 35 f.). Des weiteren sei auf einige Unschärfen (stellvertretend für andere) hingewiesen: Die Gründe für die Entstehung der Rohrleitungen in den USA (S. 17 f.) sind nicht ganz zutreffend wiedergegeben; oder: es ist nicht „an den Ausbau eines großen Leitungsnetzes zur Ausbeute der Erdgasfelder bei Lacq gedacht“ (S. 24); dieses Netz ist vielmehr 1960 schon in seinen wesentlichen Teilen fertiggestellt gewesen; schließlich die irrierte Auffassung, daß — weil Verkehrswegebau eine öffentliche Aufgabe — so in jedem Fall das öffentliche Wohl beim Straßen- und Kanalbau als gegeben zu unterstellen sei (S. 34). Bei der Fülle der Gedanken und Daten, die der Verfasser auf insgesamt 141 Seiten zusammengetragen hat, mögen diese Bemerkungen weniger als Kritik denn als Hinweis für den Leser gesehen werden. Auch dem Rezensenten sind in seiner obenerwähnten Studie ähnliche Unschärfen unterlaufen. Sie sind wohl bei einer auf umfassendem empirischem Material fußenden Schrift nie ganz zu vermeiden.

Ein ernsterer Einwand muß jedoch gemacht werden: Er betrifft die Kostenrechnungen des Verfassers, die — soweit wir sehen — auf einer Studie von Pedante (erstmalig auf S. 29 erwähnt) aus dem Jahre 1952 fußen. (Auf die ohne Frage verdienstvollen, aber heute nur noch historisch belangreichen Studien Grünwald's aus dem Jahre 1944, die z. B. auf S. 41 und 138 herangezogen werden, sei weiterhin nicht eingegangen.) Die Kostendiagramme, die Holland aus dieser Quelle ableitet (S. 32, 43 usw.), sind für eine exakte Gegenüberstellung von Kostenverläufen der konkurrierenden Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Menge und Entfernung offensichtlich problematisch. Es scheint uns, als ob die Rohrleitung bei diesen Vergleichen zu gut wegstünde, wenngleich Holland auf die Werte Pedante's einen 20%igen Aufschlag (warum nicht 25 % oder 15 %?) vornimmt (vgl. z. B. S. 63 und 67). Das bedeutet nun freilich, daß diese Kostenverläufe nicht mehr als Tendenzen angeben, deren Wahrscheinlichkeitsgrad nicht überprüfbar ist. Man muß dem Verfasser allerdings zugute halten, daß er mit sympathisch anmutender Redlichkeit darauf hinweist, daß solche verallgemeinernden Kostenvergleiche sehr angreifbar sind (S. 56).

Ein letztes: Die Abschnitte über die Verkehrsteilung sind an sich ihrer Systematik wegen interessant. Der Verfasser untersucht die Veränderungen der Verkehrsteilung beim Auftreten von Ölrohrleitungen auf kurze, mittlere und lange Sicht und stellt sie in drei Diagrammen dar (S. 94, 96 und 98). Der praktische Nutzen freilich, den wir aus diesen Diagrammen ziehen, ist fragwürdig. Sie sind Demonstrationen möglicher Verläufe, über deren realen Hintergrund wir nichts wissen. Es sind — mit einem Wort — Tautologien und als solche weder verifizierbar noch falsifizierbar. Ein Beispiel: „Nachfrageerhöhungen fallen völlig der Rohrleitung zu, sofern sich bisher schon der Einsatz der Anlage gelohnt hat“ (S. 97). Weitere Voraussetzungen finden sich auf S. 92 f.

Nun hat diese Feststellung eben leider keinerlei Aussagewert. Sie ist nämlich immer richtig. Durch den Nachsatz sind die Bedingungen gesetzt, aus denen die Behauptung des Vordersatzes abgeleitet wird. Wann aber „lohnt“ die Anlage? Wann schließlich sind die strategischen Verhaltensweisen der Konkurrenten in der vom Verfasser implicite angenommenen Weise Realität? Das sind die entscheidenden Fragen! Sie konnten vom Verfasser gar nicht beantwortet werden. Wenn solche Darstellungen also überhaupt einen Wert haben, dann den, daß sie formale Sachverhalte zueinander in Beziehung setzen,

die in der Wirklichkeit etwas miteinander zu tun haben, aufeinander einwirken können. Und insofern — wie wiederholen es — sind die Darlegungen interessant und lesenswert.

Zu den verkehrspolitischen Forderungen, die nicht sehr übersichtlich an mehreren Stellen verstreut sind (S. 103 bis 109, 116 f., 125 ff., 132 bis 139), sei hier nicht Stellung genommen. Sie stehen tendenziell im Widerspruch zu den Anregungen in dem oben besprochenen Beitrag von Voigt, da *Holland* (nomen est omen?) eine relativ liberale Haltung bezüglich der verkehrspolitischen Einordnung der Rohrleitungen an den Tag legt, die uns im wesentlichen richtigen, d. h. schlüssigen Gedanken zu folgen scheint.

Buchbesprechungen

Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands.

Theodor Kraus zu seinem 65. Geburtstag, gewidmet von Schülern, Freunden und Kollegen, besorgt von E. Meynen und G. Voppel. Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Godesberg 1959, 438 S., 12 Kart., DM 25,-.

Diese Festgabe für einen der bedeutendsten Wirtschaftsgeographen der Gegenwart bringt in gedrängter Kürze 27 Beiträge aus dem Gebiet der Wirtschafts- und Sozialgeographie und der „Landeskunde“ im weiteren Sinne. Die Beiträge beschäftigen sich sowohl mit systematischen und methodologischen Fragen der Geographie, speziell der Wirtschaftsgeographie, wie auch mit einer ganzen Reihe von sozialen Fragen regionaler und lokaler Landeskunde unter verschiedenen Gesichtspunkten: wirtschaftsgeographisch, wirtschaftsgeschichtlich, standortkundlich, geologisch, landschaftlich, sozial- und verkehrswissenschaftlich. Alle Beiträge haben trotz ihrer weitgehenden Verschiedenheit im einzelnen durchweg die innere Beziehung zum Generalthema, der weitschichtigen Thematik des Faches entsprechend.

Ein Besprechung, die sich in engem Rahmen halten muß, kann naturgemäß den einzelnen Beiträgen, die durchweg auf anerkannter guter Stufe stehen, nicht gerecht werden; doch kann die Besprechung in dieser Zeitschrift die speziellen verkehrsgeographischen Beiträge herausgreifen. Vorher sei aber noch der einleitende Aufsatz von Prof. Schmithüsen, Karlsruhe, als auch für den Nicht-Fachgeographen interessant und wichtig hervorgehoben. Der Verfasser bemüht sich in diesem Aufsatz um eine klare Gliederung der verschiedenen Teilgebiete und Teilaspekte der allgemeinen Geographie, und zwar unter einheitlichen Einteilungs-Gesichtspunkten, unter denen er den Begriff der Landschaft und die „landschaftliche Methode“ als eine auf das geographische Objekt in seiner Totalität gerichtete räumliche differenzielle Diagnose in den Mittelpunkt

stellt. Er weist dabei auf die großen Verdienste hin, die sich Theodor Kraus für die klar herausgearbeitete Anwendung dieser Begriffe bei seinen Arbeiten für die Wissenschaft der Geographie erworben hat.

Methodologisch interessant und anregend ist weiter der Beitrag von Prof. Otremba, Hamburg, über „Struktur und Funktionen im Wirtschaftsraum“. Der Verfasser versucht, einen gewissen Ausgleich zwischen der strukturellen und der funktionellen Betrachtungsweise eines Wirtschafts-Raumes herbeizuführen und tritt für eine Kombination beider Anschauungen und Forschungsweisen ein.

Von den speziell verkehrsgeographischen Beiträgen sind erwähnenswert: Der Beitrag von Prof. Lütgens, Hamburg, „Ein neuzeitliches Verkehrsproblem am Beispiel Deutschlands“. Der Beitrag bietet einen Überblick über die aktuellen Entwicklungs- und Strukturfragen des Verkehrs auf seinen wichtigsten Teilgebieten. Dabei sind dem Verfasser allerdings einige kleine Versehen hinsichtlich der Länge des Netzes der klassifizierten Straßen in der Bundesrepublik unterlaufen, und seit 1958 haben sich einige Daten des Verkehrs, vor allem in der Straßenbaufinanzierung wie auch in der Entwicklung der Rohölleitungen, stark verändert. Das Problem der Verdrängung der älteren Verkehrsmittel, speziell der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt aus dem Ölverkehr durch die Rohrleitungen sieht heute nach der Fertigstellung der ersten Leitungen bereits anders aus als bei Abfassung des betreffenden Beitrages... Aber all diese Dinge sind eben dauernd im Fluß und widerstreben z. Z. noch in mancher Hinsicht einer auf längere Sicht abgestellten Behandlung.

Ein Beitrag von Hans Voigt, Bonn, behandelt die Struktur und die Entwicklungsmöglichkeiten der Kurzstrecken im Luftverkehr auf Grund der Entwicklung bis 1957, in gewisser Anlehnung an frühere Arbeiten von Carl Pirath, die allerdings durch die neueste technische Entwicklung z. T. überholt sind. Mit der im ganzen kritischen und zurückhaltenden

Beurteilung der Möglichkeiten eines stärkeren Ausbaues des Kurzstreckenluftverkehrs in Westeuropa kann man wohl übereinstimmen.

Spezielle Fragen behandeln: G. Voppel, „Verkehrerschließung und verkehrsräumliche Gliederung des Bergischen Landes“, W. Friedrich, „Wandlungen in der Nahverkehrsgestaltung Solingens“, beide in klarer und anschaulicher, durch die spezielle Art des Themas bedingter Art und Weise. Von Interesse ist schließlich auch der Beitrag von K. H. Hottes, „Die wirtschaftsgeographischen Auswirkungen der Neckarkanalisation zwischen Heidelberg und Plochingen“. Hier wird an einem praktischen Beispiel gezeigt, welche Auswirkungen der Ausbau einer Wasserstraße unter günstigen Umständen für eine Verstärkung des Verkehrs auf derselben haben kann.

Im ganzen vermitteln die Beiträge einen guten Überblick über grundsätzliche und aktuelle Fragen der Wirtschaftsgeographie und stellen damit einen wertvollen Beitrag zu dieser an Bedeutung immer mehr zunehmenden Wissenschaft dar.

Prof. Berkenkopf

Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur, Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, hrsg. v. A. Predöhl, Bd. 13, Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1959, 117 S., 118 S. Anhang, Lw. DM 25,—, bro. DM 22,—.

Das Vorwort des verdienstvollen Herausgebers dieser vorzüglichen Forschungsreihe enthält den programmatischen Entwurf zu der bemerkenswerten Studie: Muß ein Gegensatz bestehen zwischen „rationaler Betriebsökonomie“ der deutschen Eisenbahnen und den „gemeinwirtschaftlichen Interessen“? Gewiß eine zentrale Frage! Die Standortwirkungen der Eisenbahn-Tarifpolitik sind in der langrun-Betrachtung der Kern des Problems.

Das Ergebnis, im Vorwort ausdrücklich als „noch nicht das abschließende Ergebnis“ bezeichnet, deutet, kurz gesagt, darauf hin, „daß der Einfluß der Tarifpolitik auf die Standort- und Wettbewerbsverhältnisse der westdeutschen Wirtschaft im ganzen gesehen unwesentlich ist“ (S. 117). Man beachte die beiden Einschränkungen! Es geht um die „westdeut-

sche Wirtschaft“, d. h. also um die heutige Situation. Und dann: Das Urteil bezieht sich auf „das Ganze“. Im Einzelfalle mögen die Dinge anders liegen.

Aus zwei Gründen halten wir die Studie für so außerordentlich wichtig. Zunächst hatte Scheele den Mut, ein Tabu, das in den letzten beiden Jahren freilich durch die verkehrswissenschaftliche Entwicklung den Charakter seines *noli me tangere* zu einem beträchtlichen Teil verloren zu haben scheint, in Frage zu stellen: „das Vorurteil über die Zusammenhänge von Tarif und Standort“, wie Predöhl im Vorwort sagt. Er stellt richtig fest, daß „eine allgemeine Standorttheorie . . . noch nicht entwickelt worden ist“ (S. 15). Deshalb sind die theoretischen Abhandlungen über die Einwirkung der Tarifpolitik auf die Standortbildung entweder falsch (d. h. soweit widerlegt) oder noch irrelevant, weil ungeprüft (aber „fehlerhaft und unzulänglich“, wie Scheele auf S. 15 meint; denn eine Theorie ist entweder „richtig“ oder „falsch“. Ein Mittelweg gibt es nicht).

Soweit wir sehen, handelt es sich bei allen theoretischen Bemühungen um diese Zusammenhänge: 1. um Beschreibungen empirisch-historischer Natur, 2. um auf ihren Richtungsgehalt hin ungeprüfte Hypothesen und 3. um Kritik an diesen Hypothesen und Aufstellung eigener, in ihrem Richtungsgehalt ebenfalls ungeprüfter Hypothesen. Wir stimmen Scheele voll und ganz zu, wenn er — wie ja schon Alfred Weber, Lösch und Predöhl vor ihm — auf die äußerst differenzierten Ursachekomplexe hinweist, die die Standortwahl beeinflussen können.

Seine Kritik an den Arbeiten Schulz-Kiesows, der ein Gutteil seines Lebenswerkes den Standortfragen und ihrer verkehrsmäßigen Determiniertheit gewidmet hat, Pirath's und des DIHT ist vorwiegend methodischer Natur und wohl im wesentlichen zutreffend im Sinne der 1. Kategorie unserer oben erwähnten „Theorie“-Charakterisierung. Dennoch können wir im Gegensatz zum Verfasser nicht umhin zu bemerken, daß das vorliegende Material uns von beträchtlichem Wert erscheint, wenngleich wir natürlich nicht wagen würden, die bekannten Schlüsse aus ihm zu ziehen. Immerhin sollte man nicht übersehen, daß Schulz-Kiesow wohl doch als erster ver-

sucht hat, ein umfassendes kategorisches System zu schaffen, mit Hilfe dessen es ihm möglich schien, die tarifpolitischen Leistungen auf die Standortbildung generell zu erfassen. Daß ein derartiger erster Entwurf immer revisionsbedürftig ist, lehrt die Geschichte der Wissenschaft. Der an bereits Vorhandenem Kritik Übende hat es da immer leichter, und so wäre denn ein wenig mehr Konzilianz bei den kritischen Äußerungen des Verfassers sicherlich am Platze gewesen.

Wir kommen zum zweiten Grund, der uns die Schrift so beachtenswert erscheinen läßt: Die eigene Systematik der die Standortstruktur bestimmenden Faktoren und die empirischen Untersuchungen des Verfassers. Die Faktoren des „Systems“ sind historisch gewonnen (und damit naturgemäß unvollständig), und es ist insofern von Belang, als er zeigt, daß vor allem Materiallager und die Standorte qualifizierter Arbeitskräfte die Standortentwicklung bestimmt haben dürften (vgl. III. Kap.), eine Feststellung, die sich mit dem Ergebnis der Untersuchungen von Schlier, auf den der Verfasser häufig Bezug nimmt, Preiser und Isenberg u. a. deckt. Die eigenen, nach Wirtschaftssektoren gegliederten empirischen Bemühungen, die auf einem außerordentlich gründlich ausgewählten Material fußen und zwischen tarifunabhängigen, mittelbar tarifabhängigen und sekundär und schließlich primär tarifabhängigen Bereichen unterscheiden, beziehen sich vor allem auf den schwäbischen Industrieraum. Daneben werden die Kohle- und Eisentarife sowie ausgewählte Industriezweige global untersucht. Es zeigt sich, daß „die Angriffsfläche der Tarifpolitik“ (§ 14) wesentlich kleiner ist, als man bislang anzunehmen geneigt war. Es ist schade, daß die Karten ein wenig unübersichtlich geraten und zudem nicht sonderlich gut gedruckt sind; denn gerade sie verdeutlichen in frappierender Weise, wie sehr im Verlauf der Entwicklung die „weißen Flächen auf der Landkarte“ im Verhältnis zu den anderen Flächen „weiß“ geblieben sind.

Eine letzte Bemerkung zu dieser im ganzen so erfreulichen Studie: Scheele versucht zu zeigen, daß eine von fraglichen gemeinwirtschaftlichen Elementen befreite Tarifpolitik die Standortstruktur nicht schädigen muß. Was die partielle Beweisführung hinsichtlich

des Zusammenhanges Tarifpolitik und Standortstruktur anlangt, sind wir durchaus geneigt, dem Verfasser zu folgen. Er scheint jedoch nur an einer Stelle, wo er in Klammern von einer „evtl. . . Festsetzung von Maximal- und Minimaltarifen“ (S. 11) spricht, zu empfinden, daß seine Ergebnisse sich auf die bisherige Tarifpolitik beziehen. Wir halten es nämlich durchaus für möglich, daß eine freie Preisbildung im Verkehrswesen zu so starken Differenzierungen der Tarife je nach der Möglichkeit, Marktmacht auszuüben, führt, daß — unter Berücksichtigung der Interdependenz der Standorte — u. U. beträchtliche Verschiebungen der Wettbewerbsvoraussetzungen an einzelnen Standorten der gewerblichen Wirtschaft eintreten könnten. Tarif und Standort ist nur ein Aspekt der Verkehrsordnung. Ihn aufzuhellen hat sich Scheele sowohl im Sinne der Ideologiekritik als auch im Hinblick auf einen positiven empirischen Beitrag nach unserem Ermessen ein großes Verdienst erworben.

Prof. Seidenfus

Oort, C. J., Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft — Eine Analyse —, Schriftenreihe der Stiftung Verkeerswetenschappelijk Centrum, Band 2, Rotterdam 1961, 91 S., DM 12,—.

Die Verwaltung der Stiftung „Verkeerswetenschappelijk Centrum“ nennt vor allem zwei Gründe, die sie veranlaßten, den Marginalismus (das Grenzkostenprinzip) untersuchen zu lassen. Einmal die an sich schon interessante Theorie, die zu einer eigenen Richtung in der Verkehrswissenschaft Frankreichs geführt hat; zum anderen aber die aktuelle Bedeutung im Hinblick auf die zu schaffende koordinierte Verkehrspolitik im Rahmen der EWG. Es ist ihr voll zuzustimmen, wenn sie vermerkt, daß die Kenntnis und das gegenseitige Verständnis nicht nur der Struktur der Verkehrswirtschaft in den einzelnen Ländern, sondern auch der Auffassungen über die Funktion und die Instrumente der Verkehrspolitik Vorbedingungen für eine fruchtbare internationale Beratung über die gemeinsam zu erarbeitende Verkehrspolitik bilden. Diese „Grundlagenforschung“ kann vor allem dem verkehrswissenschaftlichen Nachwuchs nur immer wieder eingehendst empfohlen werden.

Daß man in Deutschland der Theorie der „gemeinwirtschaftlichen“ Verkehrsleistung huldigt, dieser Bemerkung kann in solcher Ausschließlichkeit allerdings nicht gefolgt werden.

Doch nun zum Inhalt der Studie selbst. In einem einführenden kurzen Kapitel weist der Verfasser, um gleich Mißverständnissen vorzubeugen, darauf hin, daß das „marginale Gleichgewichtsprinzip“ (als „Verhaltensregel, daß jeder Unternehmer für sein Erzeugnis einen Preis verlangen soll, der sich gerade den marginalen Erzeugungskosten gleichsetzt, dieses bei einem Erzeugungsumfang, der der bei dem Preis verlangten Menge gleich ist“) in der Wohlfahrtstheorie seinen Ursprung hat, das Prinzip betriebswirtschaftlicher Gewinnmaximierung also davon zu trennen ist.

Im zweiten Kapitel werden die Grundzüge des Marginalismus in äußerst anschaulicher Form dargestellt, wobei vor allem einerseits auf die Voraussetzungen des Systems eingegangen wird, andererseits aber Vorwürfe widerlegt werden, die dem Prinzip häufig gemacht werden. Dazu gehört z. B., daß eine Preisstellung nach der marginalen Gleichgewichtsregel immer eine defizitäre Betriebsführung zur Folge haben müsse.

Dem vor allem für die Eisenbahnen geltenden Spezialfall, daß häufig Grenzkosten und durchschnittliche variable Kosten gleich sein werden — nur dann kann ein Defizit in Höhe der gesamten fixen Kosten entstehen —, widmet der Verfasser mit Recht ein eigenes Kapitel (Kap. III). Dabei geht es vor allem um die Frage, wer das dabei entstehende Defizit tragen soll. Während der Verfasser auch noch andere Gründe dafür nennt, daß nicht der Staat diese Rolle übernehmen soll, stützt er sich in seiner Argumentation vor allem auf wirtschaftliche Überlegungen. Sie führen ihn dazu, neben die marginale Gleichgewichtsregel ein zweites, häufig gefordertes Prinzip optimaler Betriebsführung zu stellen, das von ihm „Rentabilitätsforderndes“ genannt wird. Es besagt, daß jedes Unternehmen die Gesamtproduktionskosten mit eigenen Einnahmen zu decken habe. Diese Forderung, die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger, kann man nur bejahen und nachdrücklichst unterstreichen.

Das bedeutet allerdings im vorgenannten Spezialfall, daß man auf den marginalen Gleichgewichtspreis („Basispreis“) einen Aufschlag („péage“) erheben muß. Das Marginalprinzip werde dadurch nicht entscheidend geschwächt, es lohne sich vielmehr, „die beste Form der integralen Kostendeckung festzustellen, statt eine Lösung hinzunehmen, welche möglicherweise sehr weit vom gesellschaftlichen Optimum ab liegt“. Angesichts der bei anderen Lösungen entstehenden Auswirkungen bleibt dies zweifellos ein erstrebenswertes und auf diese Weise am ehesten zu erreichendes Ziel.

Wichtig ist allerdings, welches péage-System man dabei anwendet (Kap. IV). Nach dem Verfasser soll das oben erwähnte Rentabilitätsforderndes nicht nur für das ganze Unternehmen gelten, sondern auch für seine einzelnen Teile. Wie weit man dabei gehen soll, diese Frage bietet noch Raum für genügend Diskussionen. Um nicht in falsche Richtung zu gelangen, werden im gleichen Kapitel der völlig andere Aufbau und die unterschiedliche Zielsetzung der betriebswirtschaftlichen Selbstkostenpreise klar herausgestellt.

Während in den vorhergehenden Abschnitten das Prinzip immer unter statischen Gesichtspunkten betrachtet wurde, werden im fünften Kapitel die Probleme und ihre Lösung untersucht, die sich aus den „fortwährenden, in der Praxis in Erscheinung tretenden Verschiebungen in den Nachfrage- und Kostenfunktionen“ ergeben, wobei insbesondere die kurz- und langfristigen Marginalkosten im Vordergrund stehen. Die bei vorhersehbaren Änderungen aufgezeigte Verbindung der Gegenwart mit der Zukunft über langfristige Kontrakte der Verleger kann hier nur genannt werden. Ob sich alle dagegen zu erhebenden Bedenken ausräumen lassen, könnte nur eine eingehende Untersuchung zeigen.

Bis zu diesem Punkt konnte dem Verfasser prinzipiell gefolgt werden, da er in ausgezeichnetem schrittweisen Aufbau sich streng an die Theorie hielt und von da her seine Schlüsse ableitete. Bei der Frage aber, wie man sich unvorhersehbaren Änderungen gegenüber verhalten soll, kommt es zum Bruch. Bevor der Verfasser nämlich diese Frage beantwortet, wird auf die Frage der Veröffent-

lichungspflicht und der Tarife eingegangen und der niederländische Standpunkt hierzu dargelegt und verfochten.

Zunächst geht es nur darum, daß nach Auffassung der französischen Verkehrswissenschaftler solche Schwankungen nicht gleich in den Verkehrspreisen zum Ausdruck gebracht werden sollen, während der Verfasser der Ansicht ist, daß aus wirtschaftlichen Gründen eine baldige Anpassung zu fordern sei. Selbst wenn man ihm folgt, ist damit nicht von vornherein der Stab über Tarife, insbesondere aber nicht über die Veröffentlichungspflicht von Verkehrspreisen gebrochen. Der Verfasser spricht beiden die Beweglichkeit ab. Andererseits sieht er es im Rahmen der marginalen Theorie als berechtigt an, den Verlegern die Möglichkeit zu geben, für eine bestimmte künftige Periode Kontrakte mit dem Verkehrsunternehmen abzuschließen, die sie vor plötzlichen Abweichungen der Verkehrspreise von geschätzten langfristigen Gleichgewichtspreisen sichern sollen. Damit erhebt sich aber die Frage, welche Preisformen beweglicher sind, die veröffentlichten Tarife oder die langfristigen Kontrakte? Letztere würden ja wahrscheinlich gerade für die größten Transportmengen und damit u. U. für den überwiegenden Teil der Verkehrsleistungen (z. B. Kohle) gelten. Von der Theorie her gesehen — und nur darum geht es ja — lassen sich auch veröffentlichte Tarife schnell anpassen. Wenn man „langfristige“ Verträge annimmt, dürfte übrigens auch in der Praxis der Tarif eher den wirtschaftlichen Veränderungen anzupassen sein; denn ein Kontrakt läßt sich während seiner Laufzeit überhaupt nicht umstellen, soll er seine Funktion erfüllen. Die „Beweglichkeit“ bleibt daher nur für den nicht vorher kontrahierten Verkehr offen.

Selbst wenn man nun aber Kontrakte gelten lassen würde, was spricht von seiten des marginalen Prinzips gegen deren Veröffentlichung? Hierüber schweigt der Verfasser, da er immer nur veröffentlichten Tarif und nicht-veröffentlichte Kontrakte gegenüberstellt. Auf die praktische Schwierigkeit einer weitgehenden veröffentlichten Tariffdifferenzierung (politischer Druck, da Abnehmer sich diskriminiert fühlen könnten) soll hier nicht eingegangen werden, da der Verfasser selbst sagt, daß

sie „zum Teil eigentlich außerhalb des Rahmens dieser theoretischen Studie liegt“.

Gespannt folgt man dem Verfasser daraufhin, wenn er im nächsten Kapitel (Kap. VI) den bisher eingehaltenen Bereich des einzelnen Unternehmens verläßt und sich dem Problem der Verkehrskoordinierung zuwendet. Er schildert zunächst die französische theoretische Lösung, wobei zu beachten ist, daß dann unter dem Ausdruck „péage“ auch Aufschläge auf die Grenzkosten zu verstehen sind, die nicht zur Deckung eines eigenen Defizits dienen, sondern zur Deckung des Defizits eines anderen Verkehrsträgers erhoben werden. Der Verfasser zeigt, daß der aus Frankreich stammende Gedanke der „gleichen péage“ als Grundlage der Koordinierung nicht nur theoretischen und praktischen Schwierigkeiten begegnet, sondern vor allem dem bereits genannten „Rentabilitätsforderndes“ widerspricht. Das Problem trifft dabei vor allem die Eisenbahn, da Straßengüter- und Binnenschiffsverkehr nahezu dem marginalen Gleichgewichtsprinzip genügen oder sich leicht dahin bringen lassen. Die Eisenbahn muß dafür sorgen, innerhalb ihres Unternehmens durch Zuschläge zu den Grenzkosten ihre Gesamtkosten zu decken, wobei der Elastizität der Nachfrage eine wichtige Rolle zukommt.

Damit schließt der Verfasser gewissermaßen offiziell seinen theoretischen Teil ab und wendet sich in einem weiteren Kapitel „Verkehrspolitik“ der Frage zu, inwieweit eine freie Preisbildung den gestellten Normen genügen wird und — wenn nicht — welche konkreten Maßnahmen seitens der Behörden zu ergreifen wären. Konkret ausgedrückt verbirgt sich dahinter jedoch ausschließlich eine Stellungnahme gegen die „von einer großen Gruppe deutscher Verkehrsökonomisten“ vertretene Auffassung weitgehender behördlicher Einflußnahme, die „oft unter Berufung auf den Gedanken der sog. ‚Gemeinwirtschaftlichkeit‘“ erfolgt. Selbst wenn man sich davon nicht angesprochen fühlt, muß man wohl zu dem Schluß kommen, daß sechs Seiten höchstens ausreichen, kurz die Argumente dieser verkehrswissenschaftlichen Richtung anzuführen, nicht aber, um sie gleichzeitig auch noch widerlegen zu können. Um so überraschter vernimmt man dann am Schluß dieses Kapitels plötzlich, daß bei der Bestimmung der opti-

malen Produktionskapazität für den Straßen- güter- und Binnenschiffsverkehr nicht allein der Marktmechanismus verantwortlich sein soll, sondern behördliche Eingriffe — besonders bei Gefahr von Überinvestitionen — als mögliches Rezept empfohlen werden. Unmittelbar ohne jeden Übergang kommt dann, „daß die Behörden hinsichtlich der Preisbildung des Eisenbahnverkehrs eine gewisse Aufsicht führen sollen, zur Verhütung der Anwendung einer Preisdifferenzierung, welche dem Charakter oder dem Umfang nach nicht als gerechtfertigt betrachtet werden kann“. Diesem Satz folgt kein Wort der Erklärung.

Im Schlußkapitel folgt eine Zusammenfassung mit Schlußfolgerungen.

Faßt man selbst zusammen, so bleibt ein Bedauern über den plötzlichen ungeklärten Ab- sturz aus dem Höhenflug der Theorie in die Niederungen der Verkehrspolitik. Das darf jedoch nicht die Freude überdecken, eine ausgezeichnete und gut aufgebaute Zusammenfassung über die Theorie des Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrs- wirtschaft zu besitzen. Sie könnte und sollte der notwendige Ansporn sein, die bei uns auf diesem Gebiet noch vorhandenen Lücken wei- ter zu schließen.

Dr. Löw

Andresen, R., Europäische Wirtschaftsge- meinschaft und Verkehrsintegration. Ver- kehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Ver- kehr des Landes Nordrhein-Westfalen, hrsg. von L. Brandt, Heft 47, Düsseldorf 1960, 196 S., DM 7,—.

Andresen versucht die speziellen Bedingungen einer „optimalen Lösung“ der europäischen Verkehrsintegration mit Hilfe einer gemein- samen Verkehrspolitik anzugeben. Diese Ziel- setzung der Abhandlung enthält zugleich ihr u. E. richtiges Ergebnis. Denn ohne gemein- same Verkehrspolitik könnte eine Verkehrs- integration nur durch eine generelle Abstin- enz des Staates auf dem Verkehrssektor und damit über den Markt entstehen. Beide Gedanken sind Utopien.

Nachdem der Verfasser die „Integrations- ziele“ der EWG kurz erläutert hat, soweit sie

auf den Verkehr Bezug nehmen, und mit Hilfe des ihm zugänglichen statistischen Materials die „Ausgangslage für die Integration des europäischen Verkehrs“ analysiert hat (— auf einige vorzügliche synoptische Übersichten sei besonders verwiesen: „Transportsteuern“, „Steuern auf Treibstoffe und Reifen“, „Steu- ern auf Fahrzeuge“, „Einige Merkmale der Europäischen Eisenbahngütertarife“), versucht er ein theoretisches System der Integrations- möglichkeiten zu geben. Die Gedanken sind z. T. von A.-F. Napp-Zinn und H. Heeckt ent- wickelt worden, ohne daß auf diese Studien an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Die notwendigen verkehrspolitischen Maß- nahmen sieht der Verfasser zunächst als „Ein- ordnungspolitik“, womit eine Verkehrsord- nung auf die Zielsetzungen des Gemeinsamen Marktes hin gemeint ist, sodann als „spezielle Ordnungspolitik“ (das bekannte Problem der „Harmonisierung“ und „Koordinierung“) und schließlich als „Strukturpolitik“ (womit vor- züglich die Verkehrspolitik als Mittel verblei- bender nationaler Wirtschafts- und Sozial- politik gemeint ist). Wir sind der Auffassung, daß „Einordnungspolitik“ und „spezielle Ord- nungspolitik“ letztlich identisch sind.

Andresen sieht richtig, daß eine europäische Verkehrspolitik eines „gemeinsamen Organs“ bedarf. Er schlägt in Anlehnung an die ICC ein „Spezialkommissariat“ im Rahmen der europäischen Kommission vor, ein häufig er- wogener Gedanke, der nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist.

Prof. Seidenfus

Elsners Taschen-Jahrbuch für den Straßen- bau 1961. Hrsg. von E. Goerner, 15. Jahr- gang, Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Darmstadt 1960, 592 S., DM 9,85.

Der Herausgeber stellt in seinem Vorwort zur 15. Auflage des Taschen-Jahrbuches für den Straßenbau fest, daß der Straßenbau sein früheres enger umgrenztes Arbeitsgebiet überschritten habe. Zur Straßenbautechnik sei die Straßenverkehrstechnik hinzugekommen, die Planung bediene sich neuer Methoden, und Wirtschaftlichkeitsberechnungen gehörten ebenso wie verkehrswissenschaftliche Unter- suchungen zur täglichen Arbeit des Straßen- bauers.

Diese zusätzlichen Aufgabenbereiche des Stra- ßenbauers stellen den Herausgeber eines Ta- schenjahrbuches vor das Problem ihrer ange- messenen Berücksichtigung. Ein Taschenjahr- buch, das wie das vorliegende den Anspruch erhebt, eine erwünschte Hilfe in arbeitsrei- chen Tagen zu sein, muß besonders für diese neuen Aufgaben stichhaltige und vollständige Hinweise auf die zu ihrer Lösung erforder- lichen Methoden enthalten. Dagegen erwartet man nicht eine vollständige Abhandlung sol- cher Methoden.

Die Ausgabe 1961 des Taschen-Jahrbuches für den Straßenbau führt die in den vorausge- gangenen Auflagen enthaltenen Statistiken in bewährter Form weiter, die Übersicht der Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und Normen wurde auf den neuesten Stand ge- bracht und die Hinweise auf die einschlägige Literatur wurden ergänzt. Der o. a. Forderung wurde sie aber nicht in allen Fällen gerecht. Bloße Hinweise auf neue Methoden genügen nicht, um ein Taschen-Jahrbuch zu einem er- wünschten Hilfsmittel zu machen. Hier wäre in jedem Fall ein Hinweis zumindest auf die grundlegende Literatur notwendig gewesen, um dem Benutzer unnötigen Zeitaufwand zu ersparen.

Dipl.-Ing. Dipl.-Kfm. Engels

Balfanz, D., Güterkraftverkehrsgesetz,

2. Erg.-Lieferung zu Heft 98 der Wirtschafts- Kommentator-Reihe, Verlag Kommentator GmbH., Frankfurt/Main 1960.

Gesetzeskommentare haben nur dann einen Wert für die Praxis, wenn sie dem neuesten Stand entsprechen und Änderungen des betr. Gesetzes oder diesbezüglicher Verordnungen schnellstens berücksichtigen. Bei einem Rechts- gebiet wie dem des Güterkraftverkehrs, das häufig Änderungen und Ergänzungen unter- worfen ist, muß dies als besonders wichtig angesehen werden.

Der Verlag Kommentator GmbH. in Frank- furt/Main hat für den von Dr. Balfanz bear- beiteten Kommentar zum Güterkraftverkehrs- gesetz von vornherein die Loseblatt-Form ge- wählt, um die häufig zu erwartenden Ergän- zungen besser einarbeiten zu können und nicht gezwungen zu sein, stets das ganze Werk neu herausgeben zu müssen. Dem 1958

erschiedenen Kommentar (besprochen in Heft 3/1958 dieser Zeitschrift) folgte Ende 1959 die 1. Ergänzungslieferung und Ende 1960 die hier angezeigte 2. Lieferung, die die Rechts- lage bis etwa Jahresmitte 1960 berücksichtigt. Neben den neuesten Rechtsverordnungen wertet der Verfasser auch die wichtigsten Ge- setzesentscheidungen des Bundesgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts und des Bun- desfinanzhofs aus. Außerdem sind viele wei- tere Gerichts- und Verwaltungsentscheidun- gen hinzugekommen, die für die Auslegung des Güterkraftverkehrsgesetzes beachtet wer- den müssen.

Zusammengefaßt kann man sagen, daß auch diese 2. Ergänzungslieferung dem bisherigen Stand dieses Kommentars entspricht und der Verfasser es verstanden hat, alle Neuerungen sorgfältig und sachkundig einzuarbeiten bzw. zu erläutern.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

Schiene und Straße 1960, hrsg. von L. Brandt, Verkehrs- und Wirtschaftsverlag Dortmund 1961, 283 S., DM 17,50.

Das alljährlich erscheinende Jahrbuch hat es sich zur Aufgabe gemacht, Probleme aus dem Bereich der Verkehrspolitik, der Verkehrs- wissenschaft, der Verkehrswirtschaft und der Verkehrstechnik in relativ kurzer Form von bekannten Fachleuten behandeln zu lassen. In der Einleitung zu „Schiene und Straße 1960“ unterstreicht Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm die Wichtigkeit der Funktion der Verkehrswirtschaft im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft. Die Rolle der Verkehrswirt- schaft sei erst dadurch in richtiger Weise zu messen, wenn man berücksichtigt, daß die stetige wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung nach dem II. Weltkrieg von Jahr zu Jahr in qualitativer und quantitativer Hinsicht hö- here Anforderungen an die Verkehrswirtschaft stellt. Nicht zuletzt sind die jährlichen Ver- kehrsinvestitionen ein Gradmesser dieser Ent- wicklung. Breiten Raum im Rahmen seiner Ausführungen widmet der Bundesverkehrs- minister dem Strukturwandel im Verkehrs- wesen, der in besonderem Maße auf die ra- pide technische Entwicklung zurückzuführen ist.

Im nächsten Kapitel unterstreicht der Ver- kehrsminister des Landes Nordrhein-Westfa-

len, *Dr. Lauscher*, wie wichtig es ist, die Teilfunktionen und die Teilgebiete des Verkehrs so aufeinander abzustimmen, daß die Transportwirtschaft als Einheit gesehen gut funktioniert. Die Mittel dieser Abstimmung glaubt er in der Verkehrspolitik und in der Verkehrs- und Raumplanung zu sehen. Eine Koordinierung beider Mittel vermag ein erfolgreiches Wirken der Verkehrswirtschaft aber erst zu garantieren. Die großräumige Verkehrsplanung kann seiner Ansicht nach — was Nordrhein-Westfalen betrifft — als abgeschlossen betrachtet werden; in Zukunft ist das Hauptaugenmerk auf eine Forcierung der regionalen Verkehrsplanung zu richten, wie die Entwicklung verschiedener Förderungsprogramme in Nordrhein-Westfalen in jüngster Zeit beweist. Als Beispiel wird auf das großzügige Elektrifizierungsprogramm für die Deutsche Bundesbahn in Nordrhein-Westfalen hingewiesen. Planung und Entwicklung der Verkehrswege beweisen immer wieder, daß die Schaffung einer Verkehrseinheit in einem geschlossenen Wirtschaftsraum nur dann möglich ist, wenn laufende Überprüfungen und gleichsam damit eine stetige Anpassung an die dynamische Entwicklung erfolgen.

Als nächster Beitrag folgt eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung über die Koordinationsfähigkeit des Preiswettbewerbs im Verkehr von *Prof. Dr. Harald Jürgensen*. Der Verfasser geht von der Voraussetzung aus, daß in der Bundesrepublik neuerdings der Preiswettbewerb als ordnungspolitisches Instrumentarium entdeckt wurde, den man bislang als Störenfried von der Verkehrswirtschaft ferngehalten hat. Erst durch die Veröffentlichung des Brand-Berichtes ist dieser Diskussion wieder Tür und Tor geöffnet worden. *Prof. Jürgensen* prüft dabei die Frage, ob die Koordinierung des Binnenverkehrs auf dem Wege des Preiswettbewerbs erreicht werden kann, und gelangt zu dem Ergebnis, daß bei zweckentsprechendem Ansatz des Preiswettbewerbs im Verkehr und unter Beibehaltung einer beschränkten Ordnungspolitik die neuen technischen Möglichkeiten der jüngsten Verkehrsentwicklung in ökonomisch verwertbare Substitutionsmöglichkeiten zu transformieren sind. Der Preiswettbewerb kann eine volkswirtschaftlich sinnvolle Koordinierung nach Ansicht des Verfassers zwischen den Ver-

kehrsträgern herbeiführen; dieser Gedanke kommt nicht zuletzt einer gesamteuropäischen Verkehrskonzeption entgegen.

Ein anderer Beitrag prüft die Frage, ob die Einführung einer Interstate Commerce Commission für die Bundesrepublik von Nutzen sein kann. Der Verfasser, *Dr. Precht*, hat im Jahre 1959 schon einmal die Frage aufgeworfen, ob eine ICC im Rahmen der europäischen Verkehrsintegration zweckmäßig und wünschenswert ist. Bezogen auf die Bundesrepublik sieht *Dr. Precht* den Kernpunkt des Gedankens darin, durch die Einführung einer solchen Institution die Verkehrspolitik entscheidend zu verbessern. Ausgehend von dem Aufbau in den USA wird festgestellt, daß die Dauerhaftigkeit der ICC in den USA ein Beweis dafür ist, daß die Institution als solche sich bewährt hat. Nach einer Beurteilung der verkehrspolitischen Gegebenheiten gelangt *Precht* zu der Ansicht, daß für eine Einführung in der Bundesrepublik alle Gesichtspunkte eines rechtsgleichen Tarifbildungs- und Tarifgenehmigungsverfahrens sprechen. Gegen eine Einführung allerdings spricht die klare Abgrenzung der Gewalten nach dem Grundgesetz. Die Vermischung rechtsetzender, rechtsprechender und administrativer Funktionen in einer Einrichtung ist unserem staatlichen Aufbau wesensfremd. Eine erfolgreiche Durchführung dieses Gedankens müßte zwangsweise zu umwälzenden Veränderungen in der verkehrspolitischen Gesetzgebung und Reglementierung führen, sollte einer solchen Institution ein erfolgreiches Wirken beschieden sein.

Im Rahmen tarifpolitischer Erörterungen befaßt sich *Prof. Dr. Linden* mit dem Problem der Wendung in der deutschen Tarifpolitik. Die tarifliche Entwicklung der letzten Jahre scheint nach Meinung von *Linden* davon beeinflußt gewesen zu sein, daß die Verkehrsträger wenigstens den Versuch gemacht haben, zu einer gesunden Aufgabenteilung zu gelangen. Die Leistung im Rahmen des Wettbewerbs bezeichnet *Linden* als das Primäre, wollte man jedoch die Frage über den Preis regeln, so führt das bewußt zu einer Verfälschung, da hierbei die Nichtbeachtung der Kostensituation zu einer Verschärfung führt, die nicht im Sinne aller Verkehrsträger zu werten ist. Das Eindringen des Kraftverkehrs in beträcht-

liche Gebiete des Massengutverkehrs führt *Linden* auf eine falsche Tarifpolitik der Eisenbahnen in den vergangenen Jahren zurück. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß man auch auf tarifarischem Gebiet zu einer Änderung der Lage zu kommen gedenkt, die eine Verbesserung und Entschärfung des Wettbewerbs im Sinne einer Aufgabenteilung erhoffen läßt.

Das Problem der Sorgen und Nöte der Verkehrsgestaltung innerhalb der Städte glaubt *Dr. Müller* dadurch einer Lösung zuführen zu können, daß in verstärktem Maße Generalverkehrspläne als Mittel zu einer sinnvollen Raum- und Verkehrsgestaltung herangezogen werden. Dieser Gedanke ist an und für sich für Deutschland gar nicht so jungen Datums, denn schon vor 50 Jahren hat *Prof. Blum* in seiner Synthese zwischen Verkehr und Städtebau auf diese Möglichkeit hingewiesen. Mit Hilfe dieser Methode kann nach Ansicht des Verfassers die Verkehrsnot in den deutschen Städten beträchtlich gemindert werden.

Aus dem Bereich des Eisenbahnwesens werden die Investitionen der Deutschen Bundesbahn sowie die Zugförderung behandelt, während sich die Vertreter des Straßenverkehrsgewerbes aus ihrer Sicht Fragen der EWG, des Güternahverkehrs und des Straßenpersonenverkehrs zuwenden. Darüber hinaus wird dem Straßenbau und den Problemen der Verkehrstechnik ein breiter Raum gewidmet. Die wie alljährlich von dem Leiter der Abteilung „Verkehrsbeobachtung“ des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes NRW, *Dr. Rogmann*, zusammengestellte „Leistungsschau“ vermittelt einen vorzüglichen Überblick über die wichtigsten statistischen Daten aus dem Personen- und Güterverkehr auf Schiene und Straße.

Abschließend kann gesagt werden, daß „Schiene und Straße 1960“ eine würdige Fortsetzung der vorhergegangenen Jahressbände darstellt. Für den verkehrsinteressierten Leser bildet dieses Werk eine gute Grundlage, sich im Rahmen eines Querschnittes, der alle Bereiche der Verkehrswirtschaft betrifft, über aktuelle Probleme in kurzer Form zu informieren, zumal es sich um Auffassungen berufener Fachleute handelt, die ihr ganzes persönliches Wirken in den Dienst der Verkehrswirtschaft stellen. „Schiene und Straße“ ge-

hört damit zu den Standardwerken der verkehrswirtschaftlichen Literatur.

Dipl.-Kfm. Heinrich

Löbe, Karl, Unternehmen Mittelweser. Hrsg. vom Weserbund e.V. in der Schriftenreihe „Sorgen und Schaffen für die Weser“. Verlag H. M. Hausschild, Bremen 1960, 140 S., 20 Fot., 2 Kart., Lw. DM 5,—, bro. DM 3,50.

In den letzten Jahren sind der interessierten Öffentlichkeit eine Reihe von Schriften über Wasserstraßenprojekte vorgelegt worden (vornehmlich aus dem süddeutschen Raum), die alle um Verständnis für ihr Anliegen warben. Diesen Veröffentlichungen steht nun eine sehr interessante, lebendig geschriebene und mit zahlreichen Bildern versehene Geschichte einer Kanalisierung gegenüber, die in ihren wesentlichen Grundzügen bereits abgeschlossen ist. Die Mittelweser-Kanalisierung ist aus einem Projekt Realität geworden. Diesem Werden einer großen deutschen Wasserstraße ist *Löbes* Buch gewidmet. Es hätte wohl kaum einen Berufeneren als den Verfasser geben können, der die Idee und das Wachsen der Idee der Kanalisierung dieser Wasserstraße, die mannigfaltigen Widerstände, die wirtschaftlichen, technischen und politischen Daten des Entstehens so detailliert und mit innerer Anteilnahme zu schildern vermag. Dabei wird mit keinem Wort die notwendige Objektivität verlassen, auf deren Boden allein dieses geschlossene Werk Bedeutung erlangen kann und es wohlthuend von ähnlichen, oben erwähnten Schriften abhebt.

In 21 knappen Kapiteln wird dargestellt, was zum Verständnis für die regionalen und überregionalen Aufgaben dieser Wasserstraße notwendig zu sagen ist. Dabei geht es neben der verkehrsmäßigen Bedeutung vor allem um die wirtschaftliche Bereicherung des Mittelweserraumes, um die wasserwirtschaftlichen Probleme, die dadurch gelöst werden, sowie um die neuen Energieversorgungsmöglichkeiten. Für die deutsche Binnenschifffahrt ist damit die vollschiffige Nutzung eines weiten Teils der Binnenwasserstraßen erreicht, und den Bremischen und niedersächsischen Unterweserhäfen steht durch die Mittelweserkanalisierung eine bedeutende Verkehrsader zu ihrem natürlichen Hinterland zur Verfü-

gung. Praktischen Nutzen erhält die Schrift dadurch, daß sie die vielfältigen organisatorischen, technischen und finanziellen Erfahrungen bei Planung und Durchführung der Kanalisierung wiedergibt und mit Zahlenangaben ergänzt.

Dr. Stabenau

Klatt, Heinz u. Fischer, Jürgen, Die Gesellschaftsreise. Ein Handbuch für Reiseveranstalter und Buchungsstellen, Verkehrsunternehmen, Beherbergungsbetriebe, Vermieter, Gaststätten und Reiseleitungen. Carl Heymanns Verlag KG, Köln—Berlin—München—Bonn 1961, 432 S., DM 29,60.

Als eine charakteristische Erscheinung unserer Tage muß das enorme Ansteigen des Reiseverkehrs, insbesondere auch das Aufkommen und die Verbreitung des organisierten Reisens, gelten („Reisewelle“). Dieses Phänomen mag seine entscheidende Verursachung in einem gehobenen Lebensstandard und in gesteigertem Reisebedürfnis auf der einen und in dem Ausbau und der Vervollkommnung des Reisegewerbes auf der anderen Seite finden.

In einer solchen Situation kann das Erscheinen einer Darstellung der vorliegenden Art, zumal Literatur auf diesem Gebiet — vor allem für juristische Probleme — bisher kaum existierte, nur begrüßt werden. Die beiden Verfasser nennen das Werk „einen ersten Versuch, die mit der Gesellschaftsreise zusammenhängenden Fragen aus der Sicht des Reiseveranstalters möglichst umfassend zu behandeln“.

Dem im I. Teil des Buches dargelegten betriebswirtschaftlichen Problemkreis sind eine Begriffs- und Wesensklärung des Fremdenverkehrs und des Reisebüros als Fremdenverkehrsbetrieb vorangestellt. Dem Reisebüro, der beratenden und vermittelnden Instanz für die Zusammenführung des Fremdenverkehrsangebots und der Fremdenverkehrsnachfrage, ist an dieser Stelle und im Verlauf der Abhandlung besondere Beachtung geschenkt, weil „es erst die notwendige Organisation zur Planung und Durchführung einer Gesellschaftsreise zur Verfügung stellt“. So wird in einem besonderen Kapitel ein eingehender Überblick über den Aufbau und die Organi-

sation dieses Reiseveranstalters mit seinen vorbereitenden (Planungs- und Werbeabteilung), durchführenden (Buchhaltungs-, Verkehrs-, Hotelabteilung u. a.) und verwaltenden Abteilungen hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Möglichkeiten gegeben.

Zeitmangel, Bequemlichkeit und Rationalisierungsstreben dürften für die Verbreitung des Reisebüros ebenso ausschlaggebend sein wie für die der Gesellschaftsreise selbst, die wiederum das Reisebüro gefördert hat. Die Gesellschaftsreise, die der Einzelreise und der kurzfristigen Ausflugsfahrt gegenübersteht, wird definiert als „eine für eine Personenzahl nach festem Programm öffentlich ausgeschriebene, von einem Reiseleiter begleitete Reise längerer Dauer, in deren Preis mindestens Beförderung, teilweise, wenn nicht volle Verpflegung, Bedienungsgelder sowie alle anderen Abgaben eingeschlossen sind“. Bezüglich der Gesellschaftsreise wird im einzelnen auf ihre Planung und Durchführung eingegangen.

Das folgende bedeutsame Kapitel über das Rechnungswesen des Reiseveranstalters ist in seinem Aufbau an *Kalveram, W.*: Industrielles Rechnungswesen, Bd. I, Wiesbaden 1951, angelehnt (Buchhaltung und Bilanz mit Finanzbuchhaltung und Betriebsabrechnung einschließlich kurzfristiger Erfolgsrechnung, Kalkulation und Statistik). Selbstverständlich konnten bei den Verschiedenheiten und Eigenarten der Reiseveranstalter nicht allgemein verwendbare Schemata und Anweisungen für Kontenrahmen bzw. Kontenplan, Buchhaltung und Durchführungsart der Betriebsabrechnung gegeben, sondern nur mehr oder weniger beispielhafte Vorschläge unterbreitet werden.

Im Anschluß an diese Abschnitte werden die ob ihrer Wichtigkeit aus dem Gesamtzusammenhang herausgelösten Fragen der Reiseleitung und der Werbung behandelt. In dem letztgenannten Komplex ist besonderes Gewicht den Aufgaben der Werbung und der Ausgestaltung und Eignung der Werbemittel beigemessen.

Kritisch darf zu dem betriebswirtschaftlichen Teil bemerkt werden, daß es dem systematischen Überblick dienlicher gewesen wäre, durch eine glücklichere Gliederung den Zusammenhang zu wahren und Verweisungen,

Ausgliederungen und Wiederholungen (Kap. 4 B!) zu vermeiden.

Der II. umfangreichere Teil des Handbuchs umfaßt juristische Fragen des Reisebürowerbes und ist in einen systematischen Abschnitt und in einen solchen, der auszugsweise das Vorschriftenmaterial selbst enthält, aufgegliedert. Die hier dargestellte Zusammenfassung kann als ein erster gelungener Versuch bezeichnet werden, aus der Fülle der allgemeinen Gesetze und Verordnungen, die in den einzelnen Rechtsgebieten unserer Rechtsordnung den Fremdenverkehr und das Reisebürowerbe ansprechen, und der besonderen Fremdenverkehrsrechtsgebiete (z. B. Gaststättenrecht) in Ermangelung eines eigentlichen Fremdenverkehrsrechts bzw. Rechts des Reisebürowerbes die entsprechenden bestehenden Vorschriften zu sammeln und zu systematisieren.

Die systematische Darstellung beinhaltet die verschiedenen Rechtsbeziehungen jeweils aus dem Blickwinkel des Reiseveranstalters in seinem Verhältnis zum Kunden, zu den Leistungsträgern, nämlich den Beförderungsunternehmen einerseits und den Beherbergungs- und Beköstigungsstätten andererseits, und zu den Buchungsstellen. Aus dem Katalog der in den anschließenden Kapiteln behandelten Problemkreise lassen sich als besonders wichtige Bereiche die haft- und versicherungsrechtlichen, kartell- und gewerberechtlichen, arbeits- und sozialrechtlichen und nicht zuletzt die steuerrechtlichen Fragen hervorheben. Der 2. Abschnitt des juristischen Teils folgt in der Gliederung der systematischen Darstellung und ergänzt diese durch die mit Sorgfalt zusammengetragenen, vielfältigen Gesetzesauszüge, Verordnungen, Richtlinien, Erlasse, Geschäftsbedingungen u. a. m. Im einzelnen wird deutlich, daß die Verwandtschaft der den Fremdenverkehr berührenden Rechtsfragen mit dem Wirtschaftsrecht am größten ist.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, daß das Handbuch nicht nur für alle im Untertitel genannten Institutionen von erheblichem praktischem Nutzen sein wird, sondern sein Inhalt auch durchaus als ein gelungener Anfang in der Darstellung der Betriebswirtschaft und des Rechts des Reisebürowerbes sowie des Fremdenverkehrs gelten und Anregung geben kann, die den Fremdenverkehr,

speziell die Gesellschaftsreise und den Reiseveranstalter betreffenden Fragen zu vertiefen und zu ergänzen. Diesem Urteil steht nicht entgegen, daß das Werk bei der Vielzahl strukturell unterschiedlicher Unternehmen, die sich der Veranstaltung und Vermittlung von Gesellschaftsreisen widmen, nicht in jedem Punkt Allgemeingültigkeit und Vollkommenheit — auch weil es sich um eine erste Abhandlung dieser Art handelt — für sich in Anspruch nehmen kann. So wird in der Einleitung darauf verwiesen, „daß alle Darstellungen durch das Herkommen des Verfassers und seine eigene Praxis vielleicht etwas subjektiv gefärbt sind“.

Abschließend darf der Rezensent bemerken, daß ihm die Titelfassung für das Handbuch zu eng erscheint; dieses beinhaltet mehr, als der Titel verspricht.

Dipl.-Volkswirt Opladen

Koch, Alfred, Der Urlaubsreiseverkehr,

Jahrbuch für Fremdenverkehr, Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, hrsg. von B. Pfister u. O. Hintner, 7. Jahrg. 1959, 71, XXV S., DM 6,—.

Unter dem Titel „Der Urlaubsreiseverkehr“ legt Dr. Alfred Koch eine Untersuchung über das Konsumverhalten der Erholungsreisenden 1958 vor. Sie durchleuchtet einerseits die vielseitigen soziologischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge im Urlaubsreiseverkehr. Andererseits stellt sie manche landläufigen Ansichten zur Zahl und zu den Verbrauchsgewohnheiten der Urlaubsreisenden richtig.

Nach einer Stichprobenerhebung haben 1958 11,3 Millionen Personen der erwachsenen Bevölkerung am Urlaubsreiseverkehr teilgenommen und insgesamt 12,5 Millionen Reisen durchgeführt. 27% der Reisen führten ins Ausland, wobei Österreich mit rund 9% an der Spitze lag. Zu den besuchtesten Zielgebieten des Inlandes rechneten Alpen und Vor-alpen (15%), die Nord- und Ostseebäder (9%) und der Schwarzwald (6%). Bei rund der Hälfte aller Reisen lag der zurückgelegte Reiseweg unter 350 km.

Der Anteil der Bahn an den Reisen ist rückläufig, wenn auch die absolute Zahl der Eisen-

bahnreisenden stagniert. 1955 war der Anteil der Reisen mit der Bahn noch rund 65% und jener mit Pkw 20%. 1958 aber entfielen auf die Bahn nur noch 53% der Reisen, auf den Pkw dagegen schon über 30%.

Die Untersuchung befaßt sich auch mit jenen Faktoren, die die Reiseintensität beeinflussen. Erwähnt seien hier Wohnortgröße, Einkommen, Berufszugehörigkeit und Familienstruktur. Während beispielsweise in Gemeinden unter 2 000 Einwohnern eine Reiseintensität von 13% vorlag, unternahmen von den Großstädten rund 42% Erholungsreisen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung geben Anhaltspunkte für die Fremdenverkehrswerbung und -planung und für Maßnahmen, die allgemein der Förderung des Erholungsreiseverkehrs dienen.

Prof. Böttger

Schramm, J., Nordafrika (Marokko, Algerien, Sahara, Tunesien, Lybien), Verlag „Volk und Heimat“, Buchenhain vor München, 136 S., 16 Abb., 1 Karte, Plastikeinband, DM 8,90 (= *Mai's Auslandstaschenbücher* Nr. 20).

Der Tourist, der sich nach Nordafrika nicht ausschließlich wegen der heißen Sonne und des gesunden Seeklimas begibt, sondern auch — wie man zu sagen pflegt — um „Land und Leute“ kennenzulernen, sollte sich das Studium wenigstens des ersten Teils dieses Taschenbuches angelegen sein lassen, bevor er seine „Exkursionen“ startet. Hat doch die Schule beim Durchschnittsauslandsreisenden — wenn überhaupt — so dann nur noch rudimentäres Wissen zurückgelassen.

Schramm macht auf 50 Seiten den Leser mit der Geschichte Nordafrikas, seiner Naturlandschaft, seinen Menschen und seiner Gesellschaft bekannt. Das einschlägige deutsche und ausländische Schrifttum ist dabei zu Rate gezogen worden. Auf 10 Seiten faßt der Autor alles Wissenwerte über Wirtschaft und Verkehr der oben genannten Länder zusammen und geht anschließend bei der Einzelbesprechung der Länder auf ihre jeweilige wirtschafts- und handelspolitische Lage ein. Diese Details sind für den Touristen zu umfangreich, für den Experten für Entwicklungshilfe natürlich zu wenig.

Es folgen die notwendigen Requisiten, wie empfehlenswerte Reiserouten, wichtige Anschriften und einige Übersetzungen, um die Konversation notdürftig zu betreiben. Von praktischem Wert ist auch das Namens-, Orts- und Sachverzeichnis.

Es ist dies bereits das 20. Auslandstaschenbuch des Herausgebers Dr. R. Mai. Sein spezielles Anliegen ist, daß die Reise zu einer Bildungsreise werden soll. Auch mit der vorliegenden Ausgabe kann diese Aufgabe wiederum zufriedenstellend gelöst werden.

Dipl.-Kfm. Sauer

Körber, Roland, Mexiko, Verlag „Volk und Heimat“, Buchenhain vor München, 172 S., achtseitiger Bildanhang auf Kunstdruck, Übersichtskarte, Plastikeinband, DM 8,90 (= *Mai's Auslandstaschenbücher* Nr. 18).

Das begrüßenswerte Charakteristikum dieser Reihe — ein geschlossenes Bild von einem Reiseraum zu geben, es mit den notwendigen praktischen Informationen zu verbinden und so nicht lediglich trockenes „lexikographisches Stichwortwissen“ zu vermitteln — kennzeichnet auch diesen Mexiko-Band. Für den an bildendem Reisen interessierten Berufs- und insbesondere Urlaubstouristen greift er mit seinen kurzen Schilderungen der Geschichte und Entdeckung, der Kultur und Religion, der Natur und Landschaft, des mexikanischen Menschen und der Lebensverhältnisse aus der Fülle der Eindrücke voraus, die ein fremdes Land zu gewähren vermag. Den Abschnitt Landeskunde runden Kapitel über Politik und Wirtschaft und nicht zuletzt über die Verkehrslage Mexikos mit der Beschreibung der Verkehrswege und -träger ab, die bereits zu den praktischen Hinweisen überleitet. Das eigentliche ABC für Mexiko-Touristen enthält vielfältige Reisetips (Knigge für Mexikosucher, Unterkunft, Verpflegung, Reiserouten, Erholungsplätze, kleinen Sprachführer u. a. m.). Von der abschließenden Literaturkunde über Mexiko, die einer kurzen Führung durch die Hauptstadt Mexiko folgt, und von dem Namens-, Orts- und Sachverzeichnis wird der interessierte Leser gerne und dankbar Gebrauch machen. Mit seiner lebendig und gefällig dargestellten Gesamtschau des Landes wird dieses Reisebuch dazu beitragen kön-

nen, Mexiko dem modernen Tourismus zu erschließen.

Dipl.-Volkswirt Opladen

Abraham, Hans Jürgen, Das Recht der Luftfahrt, Kommentar und Quellensammlung begründet von Schleicher/Reymann, Erster Band: Allgemeine Einleitung und internationales Luftrecht, 3. völlig neubearb. u. erw. Aufl., Carl Heymanns Verlag KG, Köln/Berlin 1960, 696 S., DM 98,—.

Das Fehlen einer zusammenfassenden Darstellung und Kommentierung des nationalen und des internationalen Luftrechts ist von dem mit Verkehrsfragen Beschäftigten bisher als störend empfunden worden. Das auf zwei Bände angelegte Werk, von dem jetzt der erste Teil vorgelegt wird, beabsichtigt, diese Lücke zu schließen. Der vorliegende Band behandelt das internationale Luftrecht, durch dessen Grundsätze das nationale Luftrecht weitgehend bestimmt wird. Besonders eingehend kommentiert hat der Verfasser das „Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“, das sogenannte Warschauer Abkommen, das eigentliche Kernstück des Rechtes der internationalen Luftbeförderung, dem alle bedeutenden Luftfahrtnationen beigetreten sind. Neben diesem auf privatrechtlichem Gebiet besonders wichtigen Abkommen findet das vor allem die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der Luftfahrt regelnde „Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt“ aus dem Jahre 1944, das sogenannte Abkommen von Chicago, eine eingehende Würdigung. Abgedruckt und mit kurzen Einleitungen versehen sind ferner das „Mehrseitige Abkommen über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa“, das „Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen“ sowie alle sonstigen luftrechtlichen Abkommen, denen die Bundesrepublik beigetreten ist oder die von besonderer Bedeutung für die internationale Zivilluftfahrt sind. Auch 15 zweiseitige den internationalen Fluglinienverkehr regelnde Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik sind in das Werk aufgenommen. Eine Ergänzung dieses Bandes in einer späteren Auflage wird sich nicht vermeiden lassen, da gegenwärtig mehrere internationale

luftrechtliche Abkommen, u. a. über die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen eingeführter Luftfahrzeuge sowie über die Flugsicherung im oberen Luftraum, in Vorbereitung sind.

Der Verfasser hat auch an anderer Stelle stets die Ansicht vertreten, daß die Aufsplitterung des Verkehrsrechts in seine Sonderrechte nicht zu weit getrieben werden dürfe und daß gemeinsame rechtliche Gesichtspunkte für alle Verkehrsmittel herausgearbeitet werden sollten. Die Einsicht in die Notwendigkeit einer solchen Rechtsvereinheitlichung wird dem Leser durch die zahlreichen vergleichenden Hinweise auf die Rechte anderer Verkehrsmittel erleichtert. Dem mit Verkehrsfragen Beschäftigten wird das vorliegende Werk ein wertvoller Ratgeber, dem speziell an Luftfahrtfragen Interessierten ein unentbehrlicher Helfer sein.

Dr. Rehm

Abraham, Hans Jürgen, Das Seerecht, Ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht, Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin 1960, 2. Aufl., 195 S., DM 22,— (= *Lehrbücher und Grundrisse der Rechtswissenschaft*, 21. Bd.).

An der Daseinsberechtigung des nunmehr in 2. Auflage vorliegenden seerechtlichen Grundrisses kann auch nach Erscheinen des Großkommentars zum Seerecht vom gleichen Verfasser kein Zweifel bestehen. Die Notwendigkeit einer kurzgefaßten und systematischen Einführung in das Seerecht, die insbesondere dem jungen Juristen und Volkswirtschaftler das Eindringen in diese wegen ihrer Verquickung mit international-rechtlichen Fragen schwierige Materie gestattet, besteht nach wie vor. Der vorliegende Grundriß, dessen Aufbau gegenüber der 1. Auflage unverändert geblieben ist, erfüllt diese Aufgabe im vollen Umfang. Besonders sind auch hier die umfangreichen Hinweise auf die Rechte anderer Verkehrsmittel hervorzuheben, die nach dem Wunsche des Verfassers den Gedanken fördern sollen, daß eine zu große Spezialisierung in den Sonderrechten der einzelnen Verkehrsmittel vermieden werden muß.

Einer Einführung in die Gliederung und die Geschichte des Seerechts, seine wesentlichen

Rechtsquellen und sein Schrifttum läßt der Verfasser Ausführungen über die völkerrechtliche Lage der hohen See und der an sie grenzenden Gewässer folgen. In weiteren Kapiteln hat er die rechtlichen Fragen behandelt, die mit dem Schiff, den die Seefahrt betreibenden oder in ihr beschäftigten Personen sowie schließlich mit dem mittels der Seefahrt betriebenen Erwerb im Zusammenhang stehen. Am Ende seines Grundrisses setzt sich der Verfasser eingehend mit den Rechten und Pflichten auseinander, die aus Reisenotlagen entstehen können.

Dr. Rehm

Müller, Fritz, Straßenverkehrsrecht,

21. Aufl., Verlag Walter de Gruyter, Berlin 1959, 1349 S., DM 76,—.

Die 21. Auflage des bewährten Straßenverkehrsrechts-Kommentars, der in der Reihe „Großkommentare der Praxis“ des Verlages Walter de Gruyter erscheint, hat nicht nur die Änderungen des StVG und der StVZO bis Mitte Juni 1959 berücksichtigt und kommentiert, sondern auch die Rechtsprechung und Literatur bis zu diesem Zeitpunkt eingearbeitet. Ohne kritiklos die Lobeshymnen früherer Besprechungen des altbewährten Kommentars eines anerkannten Straßenverkehrsrechtlers nachsingen zu wollen, möchte ich durch den Hinweis auf die Schwierigkeiten, die Fritz Müller als Verfasser bei der Herausgabe der schnell aufeinanderfolgenden Neuauflagen (die 21. Aufl. ist zwei Jahre nach der 20. erschienen) zu überwinden hatte, zu seinem Lob beitragen. Der Verfasser mußte nicht nur die Flut der Entscheidungen zu den verkehrsrechtlichen Ordnungsfragen der StVO und der StVZO verarbeiten, er hatte auch die zivil- und strafrechtlichen Fragen, die den Straßenverkehr betreffen, abzuhandeln. Es ist die große Leistung des Verfassers, diese Aufgaben zur Zufriedenheit des Praktikers und des wissenschaftlich interessierten Juristen gelöst zu haben. Der Praktiker ist darüber erfreut, daß er im „Müller“ meist zu den entlegensten Fragen des Straßenverkehrsrechts eine Antwort oder zumindest einen Hinweis findet. Der Wissenschaftler und der für die Gesetzgebung arbeitende Jurist ist dafür dankbar, über die Entstehungsgeschichte der wich-

tigsten Bestimmungen genaue Erkenntnisse aus dem Kommentar ziehen zu können.

Dennoch: wie bei allen vorzüglichen Werken können auch hier Wünsche für die nächste Auflage nicht ausbleiben. Nicht nur der wissenschaftlich, sondern auch der praktisch arbeitende Jurist ist oft dankbar, eine Literaturübersicht bei den einzelnen kommentierten gesetzlichen Bestimmungen zu finden. Ein Teil des dafür benötigten Raumes könnte dadurch eingespart werden, daß man bei den veröffentlichten Entscheidungen das Verkündungsdatum nicht angibt. Der Jurist, dem es auf solche Daten in besonders gelagerten Fällen einmal ankommt, wird sowieso die Entscheidung nachschlagen müssen und dabei nicht nur das Verkündungsdatum, sondern auch das Aktenzeichen der Entscheidung finden. Zudem hindert die Angabe der Verkündungsdaten, die allgemein nicht üblich ist, die Übersichtlichkeit des Textes.

Die Strafbestimmungen, insbesondere die des Strafgesetzbuches gewinnen im Straßenverkehrsrecht mehr und mehr an Bedeutung. Der Gesetzgeber versucht, die ständig wachsende Zahl der schweren Unfälle mit Körperverletzungen und Todesfolgen mit dem Schwert des Kriminalstrafrechts zu bekämpfen (vgl. Begründung zum Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs — Bundestagsdrucksache 2368 3. Wahlperiode —; nach diesem Gesetz werden Fälle, die bisher als Übertretungen mit Haft und Geldstrafe bis zu 150,— DM bestraft wurden, in weitem Umfang mit Gefängnis und höheren Geldstrafen geahndet). Ob dieses den Staat finanziell nicht belastende Mittel, Unfälle zu bekämpfen und Gefahrenquellen zu beseitigen, das vorrangigste ist, ist eine berechtigte Frage, die nicht aufgeworfen werden würde, wenn man mit der gleichen Energie, mit der man das Straßenverkehrsstrafrecht reformiert, daran ginge, Straßen zu verbreitern und den Verkehr durch vernünftig aufgestellte und auch bei Nacht gut sichtbare Verkehrsschilder zu regeln. Feststeht jedenfalls, daß bereits heute und vor allem in der Zukunft das Kriminalstrafrecht im Straßenverkehrsrecht eine wichtigere Rolle spielt und spielen wird, so daß es für einen Großkommentar des Straßenverkehrsrechts nicht mehr berechtigt erscheint, bezüglich der Fragen des Strafgesetzbuches,

die den Straßenverkehr betreffen, auf die einschlägigen Kommentare des Strafgesetzbuches zu verweisen (vgl. Vorwort des Verfassers zur 20. Auflage, in dem er mit diesem Hinweis sich gegen die Kritik eines Rezensenten verteidigt, er habe § 230 StGB nicht kommentiert). Die einschlägigen Tatbestände des Strafgesetzbuches stehen so sehr im Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts, daß sie in einem Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht ebenso ausführlich bearbeitet werden müssen wie in einem Großkommentar zum Strafgesetzbuch. Dies gilt um so mehr, als es nicht sicher ist, ob die Verfasser von Strafrechtskommentaren immer so gründliche Kenntnisse des Straßenverkehrs haben wie der Verfasser des rezensierten Werkes. Angesichts der geschilderten Bedeutung des Kriminalstrafrechts im Straßenverkehrsrecht wäre es angebracht, bei der nächsten Auflage des Kommentars die gründlich kommentierten §§ des Strafgesetzbuches nicht an verschiedene Stellen zwischen die Kommentierung des StVG zu setzen, sondern — ähnlich wie bei dem Kommentar von Floegel-Hartung — den Tatbeständen des Strafgesetzbuches einen eigenen Platz zuzuweisen.

Anlässlich der angeregten Umstellung der Tatbestände des Strafgesetzbuches könnten diese noch einmal überarbeitet werden. An verschiedenen Stellen ist das in dieser Auflage bereits geschehen. Einige Stichproben haben jedoch ergeben, daß der Benutzer des Großkommentars, der nicht nur zur oberflächlichen Orientierung dienen soll, nicht sicher sein kann, alle Entscheidungen und wesentliche Literatur in ihm zitiert zu finden. Bei der Kommentierung des § 142 StGB fehlt z. B. der Hinweis auf den bedeutsamen Aufsatz von Rösen, NJW 57, 1737. Bedeutsam für die Ausführungen des § 2 StVZO, in denen Müller auf S. 497 unter Bezugnahme auf die Entscheidung BGH VRS 5, 282 darlegt, bei einem Blutalkoholgehalt von 2 ‰ könne § 51 Abs. 1 StGB eingreifen, ist die Entscheidung OLG Hamm in VRS 10, 356, nach der ein Erziehungssatz besteht, daß Volltrunkenheit erst bei einem Blutalkoholgehalt von 3 ‰ vorliegt. Daß neben den in dem Kommentar erwähnten Aufsätzen Kohlrausch-Lange (§ 330 c Anm. II) ebenfalls die Entscheidung BGH 6, 152 kritisiert, geht aus dem Kommentar

nicht hervor. Wenn der Verfasser auf S. 458 seines Kommentars schon auf die Frage des durch § 330 c StGB geschützten Rechtsguts eingeht, dann reicht nicht nur die Angabe seiner eigenen Auffassung dazu aus, vielmehr ist auch die Wiedergabe abweichender Meinungen erforderlich (vgl. Gallas JZ 52, 396: das Nichtwahrnehmen einer Rettungschance als Rechtsgut des § 330 c StGB; BGH 6, 151 und die Begründung des 3. Strafrechtsänderungsgesetzes greifen auf die Moral und das Sittengesetz zurück; vgl. auch Kohlrausch-Lange § 330 c Anm. I). Bei der Neuauflage könnte man die Frage des Rechtsguts des § 330 c auch zu Beginn der Kommentierung dieser Bestimmung bringen, wo sie in jedem Strafrechtskommentar gesucht wird, nicht dagegen am Schluß der Ausführungen zu § 330 c StGB, wo sie ohne Zusammenhang zwischen die Erörterung zur Hilfeleistung gesetzt worden ist. Überhaupt bedarf die Kommentierung der strafrechtlichen Bestimmungen des Kommentars einer strafferen Ordnung und Gliederung. Die Kommentierung von Strafbestimmungen muß so gegliedert sein, daß man an Hand des Aufbaus des Kommentars den jeweiligen Tatbestand prüfen kann. Es wirkt störend, wenn z. B. bezüglich § 142 StGB auf S. 451 f. die Frage des Vorsatzes vor der Erörterung des Tatbestandsmerkmals Flucht untersucht wird, zumal eingehende Fragen des Vorsatzes bereits in der Vorbemerkung zu § 142 auf S. 449 erörtert werden.

Trotz der aufgezeigten Mängel kann jedem, der sich mit dem Straßenverkehrsrecht befassen muß, der „Müller“ nur empfohlen werden. Jedes menschliche Werk hat Schwächen; die Arbeiten der Juristen haben den Vor- bzw. Nachteil, daß ihre Mängel erkennbar sind.

Dr. Franzheim

Markianos, Demetrios J., Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung. Schiffahrts-Verlag „Hansa“ C. Schroedter & Co., Hamburg 1960, 300 S., DM 36,— (= Übersee-Studien zum Handels-Schiffahrts- und Versicherungsrecht, hrsg. v. H. Möller u. H. Würdinger, Heft 26).

Seeschifffahrt und Luftfahrt sind in besonderem Maße auf einen nationale Grenzen über-

schreitenden Verkehr angewiesen. Im Seerecht wie im Luftrecht sind daher auch von jeher Bestrebungen im Gange, international einheitliche Regelungen aufzustellen, um Unterschiede insbesondere in den nationalen Haftungssystemen möglichst zu vermeiden und die Rechtsstellung von Geschädigten nach den jeweiligen nationalen Rechten möglichst einander anzupassen. Sofern nicht im Wege eines Staatsvertrages wie z. B. bei dem das Recht der internationalen Luftbeförderung regelnden Warschauer Abkommen unmittelbar geltendes Recht geschaffen wird, hängt es von den Staaten ab, ob sie entsprechende Empfehlungen internationaler Gremien in ihr nationales Recht überführen. Den Erfolg eines derartigen übernationalen Bemühens festzustellen, ist deshalb so schwierig, weil es dazu eines Vergleiches der angestrebten Lösung mit den jeweiligen nationalen Rechten bedarf.

Am Beispiel der Haager Regeln in der Fassung des Brüsseler Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von bestimmten Regeln in bezug auf Konnossemente vom 24. August 1924, deren Zweck es ist, den Konnossementeninhaber zu schützen und die Stel-

lung des Konnossements als eines Kreditzwecken dienenden Umlaufpapiers zu erhöhen, verfolgt der Verfasser die Umsetzung internationaler Empfehlungen in nationales Recht und sucht festzustellen, in welchem Umfange die angestrebte Vereinheitlichung des Rechts der Verfrachterhaftung tatsächlich erreicht wurde. Nach eingehenden und die Gesetze zahlreicher Länder berücksichtigenden Untersuchungen kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß eine Rechtsvereinheitlichung nur in beschränktem Umfange gelungen ist. Der Verfasser spürt den Gründen nach, die hierfür verantwortlich zu machen sind, und findet sie vor allem in der Scheu des Gesetzgebers, sich von den der jeweiligen nationalen Rechtsordnung eigentümlichen Grundgedanken zu trennen. An Hand zahlreicher Einzelbeispiele weist er das unterschiedliche Rechtsdenken in den nationalen Rechtssystemen nach. Die sehr konzentrierten Ausführungen zeigen ein tiefgehendes Verständnis des Verfassers für ausländische Rechtsordnungen. Der Rechtsvergleichung hat er mit seiner Arbeit einen großen Dienst erwiesen.

Dr. Rehm