

nahme durch Staat und Rechtsordnung auf den einzelwirtschaftlichen Leistungsvollzug aufgrund staatspolitischer Willensbildung. Hierauf geht das unter dem Thema „Die Verkehrshoheit des Staates“ stehende Kapitel ein. Gerade in diesem Zusammenhang hätte es nahe gelegen, daß *Illetschko* auf Probleme besonderer Aktualität, wie der der Verkehrs-koordination oder auch der einer gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, eingegangen wäre. *Illetschko* hat es mit Rücksicht auf den Lehrcharakter der Schrift nicht getan, wodurch sich das Werk durch eine besonders für unsere Zeit wohlthuende Leidenschaftslosigkeit auszeichnet; er hat vielmehr seine Absicht in die Hoffnung gekleidet, „daß die eingehende theoretische Erläuterung der betriebswirtschaftlichen Situation im Umwege einer (möglichen) Rezeption in Streitgesprächen nützlicher sein kann als das eigene Bemühen“ (S. 113). Möge man sich in möglichst vielen Streitgesprächen auf die Möglichkeit einer Rezeption der hier niedergelegten Erkenntnisse besinnen!

Dipl.-Volksw. G. Klaus, Köln

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. Stuttgart. Vorträge und Ansprachen anlässlich der Jahresversammlung der Mitglieder der ADV am 7. Juli 1961 in Frankfurt/Main, 42 Seiten.

Die Tagung wurde durch zwei Begrüßungsansprachen seitens des Verwaltungsratsvorsitzenden der ADV, Oberbürgermeister *Dr. Klett*, und der Stadt Frankfurt/Main, Oberbürgermeister *Bockelmann*, eröffnet.

Dr. Klett streifte in kurzen Zügen das Wirken der ADV im verflossenen Jahr. Dabei stellte er heraus, daß — neben Fragen der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Flughäfen — Fragen der Raumordnung in der Landes- und Städteplanung in bezug auf die Stellung der Flughäfen, die Kosten-situation (Fluggastgebühr) und der Nahluftverkehr besonders im Mittelpunkt der Überlegungen gestanden hätten.

Über die Entwicklung des Frankfurter Flug-

hafens Rhein/Main in den 25 Jahren seines Bestehens und über die zukünftigen Planungen referierte der hessische Ministerpräsident *Dr. Zinn*. Mittelpunkt dieser ADV-Tagung war das Referat des Bundesministers für Verkehr, *Dr. Seebohm*, der einen Rückblick über die Luftverkehrspolitik der Bundesrepublik in den verflossenen zwölf Jahren vermittelte.

Der Bundesverkehrsminister schilderte in diesem Zusammenhang den Wiederbeginn der Luftfahrt in der Bundesrepublik mit all ihren notwendigen Voraussetzungen, wie den Aufbau einer Luftfahrtverwaltung (Abt. Luftfahrt im BVM, Luftfahrtbundesamt), den Beitritt zu den verschiedenen internationalen Organisationen, die Neugründung der nationalen Luftverkehrsgesellschaft und den Abschluß von bilateralen Vereinbarungen mit anderen luftfahrttreibenden Nationen.

Nach diesem Rückblick ging er auf gegenwärtige Probleme der bundesrepublikanischen Luftverkehrspolitik ein. Die Materialpolitik der DLH (Beschaffung von Strahlfluggerät) und Fragen der Air Union sowie der gewerbliche Gelegenheitsverkehr und die Entwicklung des Flugsportverkehrs wurden eingehend erörtert. Ebenfalls breiten Raum nahm die Entwicklung der deutschen Verkehrsflughäfen und die Einbeziehung in den Strahlverkehr mit den daraus sich ergebenden Konsequenzen ein. Überschallverkehr und finanzielle Fragen im Rahmen der Beseitigung von Kriegsschäden und die Anpassung an den modernen Luftverkehr wurden angeschnitten. Die Trennung des militärischen vom zivilen Verkehr sowie das Problem des Nahluftverkehrs und die internationale Flugsicherung (Eurocontrol) streifte der Vortragende kurz.

Ferner ging der Minister auf die wissenschaftliche Forschung und die Beteiligung an der Weltraumforschung ein. Hierzu versprach er die Unterstützung der Bundesregierung. Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens und seine Rolle als Knotenpunkt als Zeichen einer dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs beschlossen die Ausführungen *Dr. Seebohms*.

Dipl.-Kfm. H. D. Heinrich, Köln

Kostentheoretische Überlegungen zur Leistungserstellung in der Verkehrswirtschaft

VON DR. HANSPETER STABENAU, BREMEN

A. Die Besonderheiten der Leistungserstellung im Verkehr

Die Leistungserstellung im Verkehr unterliegt einer Reihe von Besonderheiten, die über die allgemein bestehenden Eigenarten der Erzeugung von Dienstleistungen gegenüber der Herstellung von Sachgütern hinausgehen. Haben alle Arten von Dienstleistungen die Eigenschaft, nicht lagerfähig zu sein, d. h. Produktions- und Konsumakt fallen zeitlich und räumlich zusammen oder mit anderen Worten, bei einem Nachfrageausfall können die produzierten Leistungen nicht auf Lager genommen und bei einer Nachfragesteigerung nicht zusätzliche Leistungen aus dem Lager dem Markt zugeführt werden, so ergibt sich bei der Produktion von Verkehrsleistungen außerdem das Fehlen eines festen Standorts der Produktion. Dieser Tatbestand ergibt sich aus der Grundfunktion des Verkehrs, die in der Aufgabe der Raumüberwindung zu sehen ist. Damit ist ein Sachverhalt angesprochen, der besonders bei kostentheoretischen Untersuchungen eine entscheidende Rolle spielt.

Die Verkehrsleistung wird nicht an einem festen Standort produziert, sondern bei der Raumüberwindung durch die Bewegung der Fahrzeuge. Das führt automatisch zu einem Produktionsprozeß (ausgenommen jede Art von Leitungsverkehr), der einen Leistungsakt vom Ausgangspunkt zum Bestimmungsort mit einem Leistungsakt vom Bestimmungsort zum Ausgangspunkt zurück verbindet. Auch die durch die Hinfahrt induzierte Leistung der Rückfahrt ist nicht speicherbar, so daß sie nur bei entsprechender Nachfrage genutzt wird. Es gilt die *Pirath'sche* Feststellung: „Die Verkehrsströme sind ungleich stark. Dem Hin-strom entspricht in den seltensten Fällen der Rückstrom.“¹⁾ Diese Unpaarigkeit der Verkehrsströme ergibt sich sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Beziehung.²⁾ In räumlicher Beziehung dergestalt, daß die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in der Regel nur in einer Richtung gegeben ist, in zeitlicher Beziehung, daß einmal der Hin- und Rückverkehr zeitlich auseinanderfallen und zum anderen, daß unabhängig von diesen sich in kurzen Fristen wiederholenden Unpaarigkeiten (etwa der tägliche Berufsverkehr) sich noch zusätzliche saisonale Schwankungen ergeben, die nur in längerer Zeitbetrachtung auftreten.

Diese Schwankungen der Nachfrage haben nun ganz besondere Auswirkungen auf die Kostenrechnung der Verkehrsunternehmen. Sie können in ihrer Bedeutung durch administrative Auflagen bei der Erstellung der Leistungen (wie z. B. Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Fahrplanzwang) um ein Vielfaches gesteigert werden. So müssen zur Bewältigung einseitiger bzw. zeitlich unpaariger Verkehrsströme Kapazitäten vorgehalten werden, die beim Gelegenheitsverkehr von der Unternehmererwartung bestimmt werden, beim Linienverkehr in Verbindung mit einer oder allen genannten administrativen Auflagen aber

¹⁾ *Pirath, C.*, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl., Berlin-Göttingen-Heidelberg 1949, S. 176.

²⁾ Vgl. hierzu *Illetschko, L. L.*, Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, in: Die Wirtschaftswissenschaften, 15. Lieferung, Wiesbaden 1959, S. 60.

gewisse Belastungen für die Betriebe darstellen. Sie äußern sich in zusätzlichen Kapazitäten, die durch die bestehende Nachfrage nur zeitweise und meist nur in einer Richtung ausgelastet werden. *Linden* behauptet sogar, daß man bei einem kontinuierlichen Verlauf von Angebot und Nachfrage „gut und gerne mit weniger als der Hälfte der Gesamtkapazität auskommen (würde), die heute effektiv von allen Verkehrsträgern vorgehalten werden muß“.³⁾

B. Die Hauptkosteneinflußgrößen

*Gutenberg*⁴⁾ hebt fünf Hauptkosteneinflußgrößen, die das Kostenniveau eines Betriebes bestimmen, hervor. Es sind dies: Die Faktorqualität, die Faktorpreise, die Beschäftigung, die Betriebsgröße und das Fertigungsprogramm. Unser Augenmerk soll im Zusammenhang mit den Besonderheiten der Leistungserstellung im Verkehr insbesondere der Hauptkosteneinflußgröße Beschäftigung gelten. Diese Kosteneinflußgröße ist für den Kostenverlauf in Verkehrsbetrieben von besonderem Interesse. Doch muß sie auch in Verbindung mit den übrigen Einflußgrößen gesehen werden, weshalb kurz auf diese eingegangen werden soll.

Als erste Hauptkosteneinflußgröße nennt *Gutenberg* die Faktorqualitäten und ihre Änderungen. Diese Faktorqualitäten beziehen sich auf dreierlei:

1. auf die Fähigkeit der Unternehmung, sich den Gegebenheiten der Nachfrage, der Märkte und der Produktion der Leistungen in bezug auf die gesamte Organisation des Betriebes, der Durchführung der Leistungserstellung usw. anzupassen; ferner auf die spezielle Eignung des einzelnen Belegschaftsmitgliedes, den Anforderungen gerecht zu werden. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmungen: die klare Erkenntnis bestehender Verkehrsnachfrage und deren Änderungen; das Anpassen an die Unpaarigkeit und den unterschiedlichen zeitlichen Anfall der Nachfrage durch richtige Einteilung der Betriebszeiten und die Ausgestaltung der Fahrpläne; die Fähigkeit, Spitzenverkehre organisatorisch zu bewältigen und überhaupt den allgemeinen Anforderungen an Planung und Organisation gerecht zu werden, wobei in bezug auf die Auswahl des Personals für die einzelnen Aufgaben in Verkehrsbetrieben besondere Maßstäbe angelegt werden müssen, da hier die Verantwortung für die Sicherheit nicht nur gegenüber dem einzelnen Belegschaftsmitglied und dem Betrieb, sondern auch gegenüber der Allgemeinheit besteht, in deren unmittelbarer Berührung die Leistungserstellung vor sich geht.
2. auf die Qualität des Produktionsprozesses. Diese wird gekennzeichnet durch die Leistungsfähigkeit und den betrieblichen Zustand der einzelnen Produktionsmittel. Bei Verkehrsbetrieben spielen also in dieser Beziehung das Verhältnis von Gesamtgewicht und Nutzgewicht bei den Fahrzeugen eine Rolle sowie die Auswahl der Triebkraft,⁵⁾ die Pflege und Erneuerung von Fahrweg und Fahrzeug und das richtige Verhältnis in der Leistungsfähigkeit von Fahrweg, Fahrzeug und auch der Größe und der Leistungsfähigkeit der Abfertigungs- und Umschlagsanlagen zueinander.
3. auf die vollständige oder teilweise qualitative Änderung des Produktionsverfahrens.

³⁾ *Linden, W.*, Grundzüge der Verkehrspolitik, in: Die Wirtschaftswissenschaften, 32. Lieferung, Wiesbaden 1961, S. 13.

⁴⁾ *Gutenberg, E.*, Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre, 1. Band: Die Produktion, 4. Auflage, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1959, S. 229 ff.

⁵⁾ Hierdurch werden insbesondere der Energieverbrauch und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge beeinflusst.

Das würde bei Verkehrsbetrieben z. B. besonders bei einem Übergang zu anderen Antriebsformen gegeben sein.

Die richtige Wahl des Produktionsverfahrens hängt eng mit den Zielen der Leistungserstellung, dem Fertigungsprogramm zusammen, das *Gutenberg* in diesem Zusammenhang als fünfte Hauptkosteneinflußgröße nennt. Eine solche Änderung des Fertigungsprogramms kann man z. B. in der Einstellung von Personenverkehr auf einzelnen Strecken der Eisenbahn oder deren Verlegung auf die Straße sehen. Eine solche Änderung hat eine außerordentliche Bedeutung für die Kostenentwicklung. Weitere Beispiele sind die Schließung oder Zusammenlegung einzelner Stationen für bestimmte Dienste, Spezialisierung auf bestimmte Verkehrsleistungen durch die entsprechende technische Ausgestaltung der Betriebsmittel, z. B. für die Beförderung oder den Umschlag flüssiger Güter.

Die Art und der Umfang des Fertigungsprogramms und die von der Nachfrage an die Qualität der Einsatzfaktoren gestellten Anforderungen bestimmen nun wieder die Betriebsgröße. Dabei müssen noch als weitere Kosteneinflußgröße die Preise der Produktionsfaktoren genannt werden, da sie u. a. auch die Auswahl der Faktoren zur Leistungserstellung bestimmen.

Die Wahl der Betriebsgröße (also die Bestimmung der Größe der Kapazität) einer Verkehrsunternehmung ist besonders problematisch. Hier ist wieder der Anschluß an die nun zu behandelnde Kosteneinflußgröße, die in den Besonderheiten der Leistungserstellung und den sich daraus ergebenden Einwirkungen der Beschäftigung auf die Kostenhöhe zu sehen ist, gefunden. Die Betriebsgröße soll möglichst „optimal“⁶⁾ sein, das bedeutet, daß die Kapazität und die absetzbaren Leistungen auf der einen Seite, die durchschnittlichen Kosten und die Beförderungspreise auf der anderen Seite als Kriterien der Bestimmung der Betriebsgröße einerseits ein möglichst produktiv und andererseits ein möglichst rentabel aufeinander abgestimmtes Verhältnis zueinander haben sollen.

Bei den Verkehrsbetrieben ist eine besondere Abhängigkeit der Kapazität von der Verkehrsnachfrage gegeben. Die zeitlich ungleichmäßige Nachfrage nach Verkehrsleistungen führt zu einer Spitzenverkehrsnachfrage, die nur bei Vorhaltung einer (an der durchschnittlichen Nachfrage gemessenen) Überkapazität befriedigt werden kann. Darüber hinaus sind die Verkehrsbetriebe bei der Gestaltung ihrer Betriebsgröße abhängig von den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen, also dem wechselhaften Konjunkturverlauf und dem unterschiedlichen Wachstum der Wirtschaft. Hier ergeben sich Faktoren, die bei der Wahl der Kapazität trotz aller Erfahrungsgrößen als Unbekannte bezeichnet werden müssen. Hinzu kommt noch, daß die Mehrzahl der Binnenschiffahrts- und Kraftverkehrsunternehmungen ihren Aktionsmarkt (gütermäßig und geographisch) selbst bestimmen können, ihre Investitionen meist nicht auf die gesamtwirtschaftlichen Notwendigkeiten (u. a. wegen mangelnder Markttransparenz des Anbieters) und auf die Kapazität von Fahrweg und Stationen abstimmen und daß so temporär, örtlich und allgemein ungenutzte Kapazitäten entstehen können. Der Bestimmung optimaler Betriebsgrößen sind also besonders in der Verkehrswirtschaft Grenzen gesetzt. Die von *Gutenberg* empfohlene Anwendung des „absatzpolitischen Instrumentariums“ (Produktgestaltung, Werbung, Absatztechnik und Preisbildung)⁷⁾ zur Vermehrung der Absatzleistungen, Weckung größerer Nachfrage und Behauptung der Stellung am Markt wird auf dem Verkehrsmarkt auf Widerstand stoßen.

⁶⁾ *Gutenberg, E.*, Grundlagen . . . , Band 1, a. a. O., S. 306 ff.

⁷⁾ *Gutenberg, E.*, Grundlagen . . . , Band 1, a. a. O., S. 323.

Es kann also festgehalten werden, daß die Kosteneinflußgrößen in der Verkehrswirtschaft im allgemeinen denen der übrigen Wirtschaft gleichen. Spezielle Probleme ergeben sich aber vor allem aus den Besonderheiten der Leistungserstellung und damit bei den Fragen der Kapazitätsnutzung und der Aufbringung der Kosten für die Vorhaltung temporärer, örtlicher und – auf den Verkehrsträger bezogen – dauernder Überkapazitäten.

C. Die Hauptkosteneinflußgröße Beschäftigung

Die Hauptkosteneinflußgröße Beschäftigung erlangt somit in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung. Beschäftigung ist die Auslastung der Produktionskapazität eines Betriebes. Jeder Betrieb ist von der Nachfrage her ständig gewissen Beschäftigungsschwankungen unterschiedlichen Ausmaßes unterworfen. Dabei sagen die Ursachen auch schon meist etwas über die Dauer und mögliche Größe der Schwankung aus. Je nach der Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Nachfrageänderungen wird sich die Unternehmensleitung den Beschäftigungsschwankungen mit entsprechenden Methoden anzupassen versuchen. Bei Unternehmungen der Verkehrswirtschaft kann aber eine nicht nachgefragte Dienstleistung nicht einfach unterlassen werden, sondern sie muß vollzogen werden (wie z. B. die Rückfahrt). Somit ergibt sich hier eine Veränderung des Begriffes der Beschäftigung. Unter Beschäftigung kann man hier nicht die Leistungserstellung durch die vorhandene Kapazität verstehen, sondern erst die Nutzung bzw. die Auslastung der produzierten Betriebsleistungen. In diesem Zusammenhang wird es nun notwendig, auf die Abhängigkeit der Kosten von Produktion und Nutzung einzugehen.

1. Die fixen Kosten. Das Problem der Leer- und Nutzkosten

Der Begriff der fixen Kosten ist längst kein absoluter mehr. Die fixen Kosten sind nicht nur in ihrer Ganzheit einem Bedeutungswandel im zeitlichen Ablauf mehrerer Rechnungsperioden (long-run-Betrachtung) unterworfen, vielmehr ist auch ein Wandel in der Größe und in der Bedeutung der fixen Kosten von Wirtschaftszweig zu Wirtschaftszweig und von Betrieb zu Betrieb zu beobachten. Es soll hier als unbestrittene Erfahrungstatsache festgehalten werden, daß die Kapitalintensität der Verkehrsunternehmungen Kostenelemente bedingt, die in ihrer Höhe als unabhängig von der Auslastung der angebotenen Leistung gelten. Diese Kosten sind vom eigentlichen Transportakt unabhängig, deshalb sollen sie hier als „transportunabhängige Kosten“ bezeichnet werden. Es sind dies die Kosten der Betriebsbereitschaft, die unabhängig von der Produktion entstehen.

Neben diesen transportunabhängigen Kosten stehen nun die „transportabhängigen Kosten“, die sich aus den Fahrtkosten sowie den Abfertigungs- und Umschlagkosten zusammensetzen. Da aber, wie gesagt, in der Verkehrswirtschaft durchaus nicht alle produzierten und damit angebotenen Leistungen auch abgesetzt werden, vor allem bei Bestehen von Betriebspflicht und Fahrplanzwang, müssen auch die transportabhängigen Kosten der nicht genutzten Kapazität den fixen Kosten zugerechnet werden (transportabhängige fixe Kosten). Nun ergibt sich aber infolge der mangelnden Lagerfähigkeit produzierter und nicht genutzter Leistungen für die vorhandene Kapazität eines Verkehrsbetriebes das Problem der Leer- und Nutzkosten. Der allgemeine betriebswirtschaftliche Begriff der Leerkosten⁸⁾ muß hier

⁸⁾ Dargestellt bei *Gutenberg, E.*, Grundlagen . . . , 1. Band, a.a.O., S. 250 ff.

für die Verkehrswirtschaft erweitert oder der Begriff der Fixkosten – wie oben aufgezeigt – geändert werden.⁹⁾

Es ergeben sich drei denkbare Fälle, von denen die beiden ersten das herkömmliche Kostenbild vollkommen wandeln (vgl. hierzu das umseitige Kostenschema).

1. Im Extremfall werden trotz Fehlens jeglicher Nachfrage Betriebsleistungen angeboten. Sie werden auf Grund einer bestehenden Betriebspflicht oder infolge einer notwendigen, aber ungenutzten Rückfahrt erstellt. Das bedeutet, daß nicht nur die Kosten der Betriebsbereitschaft, sondern auch transportabhängige Kosten der ungenutzten Betriebsleistung entstehen. Der herkömmliche Leerkostenbegriff versagt. *Illetschko* spricht hier von „art-eigene(n) Leerlaufkosten im Rahmen der zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendigen Kosten“. ¹⁰⁾ Man kann in diesem Sinn auch von Kosten einer produzierten Leistungsbereitschaft¹¹⁾ sprechen, also von Kosten, die zwar durch die Erstellung von „Betriebsleistungen“ verursacht werden, wegen mangelnder Nachfrage aber nicht zu „Marktleistungen“ werden.¹⁰⁾
2. Im zweiten Fall ergibt sich ein ähnliches Bild. Auch hier können die bekannten Begriffe der fixen Kosten und der Leerkosten nicht das auftretende Phänomen erfassen. Durch die Bewegung der Fahrzeuge werden Betriebsleistungen produziert und angeboten. Es wird aber nur ein Teil genutzt. Das bedeutet, daß die auf die ungenutzten Betriebsleistungen entfallenden transportabhängigen Fahrtkosten den fixen Kosten zugerechnet werden müssen. Auch sie sind Kosten einer produzierten, aber ungenutzten Leistungsbereitschaft. In bezug auf die Leer- und Nutzkosten wird man zu folgenden Überlegungen kommen. Es lassen sich grundsätzlich zwei Nutzungsarten unterscheiden: einmal die Fahrzeugauslastung (Gewichtsauslastung) und die Fahrauslastung (Entfernungsauslastung, sonst Leerfahrten).¹¹⁾ Die Gesamtauslastung der Kapazität errechnet sich aus der Multiplikation von Fahrzeugauslastung und Fahrauslastung. Das Ergebnis zeigt das Verhältnis von Nutz- und Leerkosten auf.
3. Bei dem Tatbestand, daß alle produzierten Leistungen „verkauft“, also genutzt werden, kann die gleiche begriffliche Einteilung angewandt werden wie bei der Produktion von Sachgütern.

Zusammenfassend muß hervorgehoben werden: die unterschiedliche Ausnutzung produzierter Leistungen im Verkehr führt zu einer Abwandlung der in der Betriebswirtschaftslehre gültigen Kostenbegriffe. Dies hat auch für die Betrachtung der Nutzung der produzierten Leistungen (Beschäftigung) eine besondere Bedeutung. Es sei also festgehalten, daß wir zunächst zwischen transportunabhängigen (den eigentlichen fixen Kosten) und transportabhängigen Kosten unterschieden haben, wovon letztere ebenfalls fixe Kosten auf Grund der ungenutzten Kapazität in sich tragen.

⁹⁾ Vgl. dazu *Illetschko, L. L.*, Betriebswirtschaftliche . . . , a.a.O., S. 64 ff.

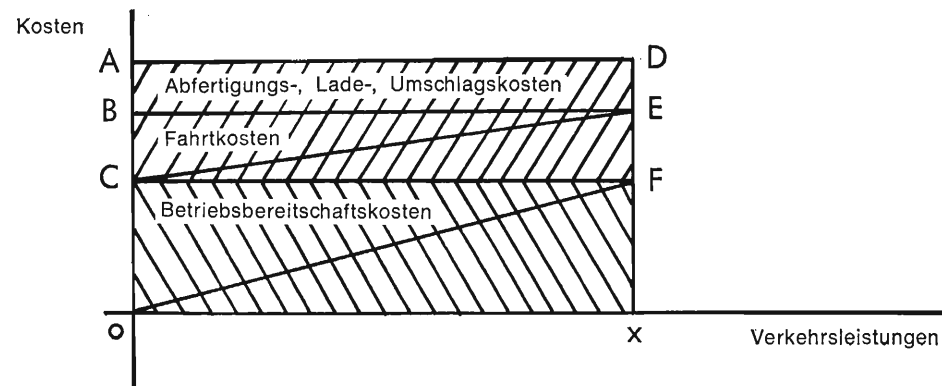
¹⁰⁾ Ebenda S. 67.

¹¹⁾ Ebenda S. 58 ff.

Schematische Darstellung der Fixkostenstruktur in der Verkehrswirtschaft

Anlagenauslastung	transportunabhängige Kosten	transportabhängige Kosten	
	Betriebsbereitschaftskosten	Fahrtkosten	Lade/Umschlags/ Abfertigungs- kosten
	Kosten der produzierten Leistungsbereitschaft		
Fahrzeugauslastung (Gewichts- und Raumauslastung)	auslastungsunabhängig absolut fix	fix entsprechend einer Nichtaus- lastung der Leistung	auslastungsabhän- gig, variabel, treten nur bei Auslastung auf
Fahrtauslastung (Entfernungs- auslastung)	entfernungsunabhängig absolut fix	entfernungsab- hängig, variabel	entfernungsunab- hängig, fix

Graphische Darstellung des Nutz- und Leerkostenproblems in der Verkehrswirtschaft und der darin begründeten Degressionserscheinungen



 transportabhängige Kosten
  transportunabhängige Kosten

O-X = Anzahl der produzierten Verkehrsleistungen entsprechend der gegebenen Kapazität

O-B-E-X = Kosten der produzierten Leistungsbereitschaft, Leerkosten entsprechend Nichtauslastung, sonst Nutzkosten

O-C-F-X = Betriebsbereitschaftskosten, auslastungsdegressiv

C-B-E-F = Fahrtkosten, auslastungsdegressiv, entfernungsabhängig variabel

B-A-D-E = Abfertigungs-, Lade- und Umschlagskosten, entfernungsdegressiv

2. Die Kostendegressionen

Da wie aufgezeigt in den Extremfällen entweder keine Leistung genutzt wurde oder aber alle Leistungen verkauft werden konnten, spannt sich zwischen den totalen Leerlaufkosten der nicht genutzten Leistungen und der Auslastung der gesamten Leistung durch die Nachfrage am Markt eine Kostenabstufung dergestalt, daß jede weitere nachgefragte Einheit zu absolut niedrigeren Kosten produziert werden kann als die vorherige.

Die Auslastung der Leistungen der Verkehrsbetriebe wird besonders hoch sein können, wenn es sich — wie meist bei Verkehrsbetrieben — um Mehrproduktenbetriebe handelt, die also während eines Produktionsaktes mehrere Verkehrsbedürfnisse befriedigen können. Das wäre z. B. bei einem kombinierten Personen- und Güterverkehr der Fall. Die Degressionswirkung kann auf diese Weise vergrößert werden. Aber es soll auch hervorgehoben werden, daß ein Verkehrsbetrieb nur einen begrenzten Einfluß auf den Beschäftigungsgrad hat. „Ein Ausweichen in beschäftigungsgünstigere Bereiche ist dem Kraftwagen möglich, wohl auch eingeschränkt der Binnenschiffahrt, der Schienenbahn dagegen nicht. Auch müssen ortsgebundene Verkehrsbetriebe, wie die Schienenbahn, aber auch schienenfreie Betriebe, wenn sie im öffentlichen Dienst tätig sind, ständig eine Betriebskapazität bereithalten, die selbst außergewöhnlicher Spitzenbeanspruchung gewachsen ist... Die Summe der abgesetzten Verkehrsleistungen ist stets kleiner als die Summe der angebotenen Betriebsleistungen.“¹²⁾

Degressionserscheinungen beruhen auf der Verteilung der fixen Kosten auf eine steigende Zahl abgesetzter Leistungen. Neben der auf die Menge oder das Gewicht der Transportmenge bezogenen Degressionserscheinung (Beschäftigungsdegression) bestehen solche in Abhängigkeit von der zurückzulegenden Entfernung.

Die Größe der Entfernungsüberwindung wollen wir nun als neues kostenerzeugendes Element in unsere Betrachtung mit einbeziehen. Unter diesem Blickwinkel ergeben sich neue Abhängigkeiten der bisher aufgezeigten Kostengruppen. Wieder wird ein Teil der transportabhängigen Kosten damit grundsätzlich zu fixen Kosten, und zwar unabhängig von der Entfernungsausnutzung der Leistung, es sind sogenannte entfernungsunabhängige Kosten, bestehend aus Abfertigungs- und Umschlagskosten. Je nach der Art der Leistung (z. B. Stückgut-, Wagenladungsverkehr) sind sie unterschiedlich hoch, bewirken aber jeweils eine auf die Entfernung bezogene Degression dergestalt, daß sie sich bei steigender Entfernung auf immer mehr Leistungskilometer anteilmäßig verteilen.

Die übrigen transportabhängigen Kosten (Fahrtkosten) werden mit zunehmender Entfernung steigen und zwar pro zusätzlicher Kilometereinheit. Das bedeutet allerdings nicht immer ein proportionales Steigen. Es ist vielmehr gerade bei der Eisenbahn eine Erfahrungstatsache, daß — vor allem bei fortschreitender Rationalisierung und zunehmender Umstellung auf elektrische Zugförderung — bei den entfernungsabhängigen Kosten ein zur Entfernung unterproportionales Steigen beobachtet wird, also eine weitere entfernungsdegressive Erscheinung. Dies kann man besonders im Wagenladungsverkehr und bei Transporten in geschlossenen Zügen beobachten. Hierbei muß allerdings die Mengenkomponente mit einbezogen werden. Die transportunabhängigen Kosten lassen sich nicht gesondert in die Entfernungsbetrachtung einbeziehen, sie werden den entfernungsunabhängigen Kosten zuzurechnen sein. Die Bezugnahme auf die Entfernung geschieht ja nur unter dem Gesichts-

¹²⁾ Böttger, W., Über Kostenrechnung und Preisbildung bei Verkehrsbetrieben, Düsseldorf 1954, S. 24.

punkt der Nutzung des Betriebsapparates, der die transportunabhängigen Kosten aber vorzugehen. (Vgl. hierzu das Kostenschema auf Seite 138.)

Auch die unterschiedlichen Betriebsgrößen, die besonders bei den Verkehrsträgern Kraftverkehr und Binnenschifffahrt zu beobachten sind, haben einen Einfluß auf die Höhe und die Zusammensetzung der Gesamtkosten. Auch hier gibt es Betriebsgrößendegressionen wie bei Betrieben anderer Wirtschaftsbereiche. Das hängt damit zusammen, daß die Fahrzeuge besser eingesetzt, das Netz vergrößert werden und daß die Unternehmungsleitung oft noch einen größeren Betrieb planen und kontrollieren kann, wodurch keine zusätzlichen Kosten der Disposition und Organisation entstehen. Allerdings wirken sich hier nun Kosten einer Überkapazität in verkehrsschwachen Zeiten hemmend auf eine Kostendegression aus.

Aus der in der Verkehrswirtschaft oft anzutreffenden Verflechtung verschiedener Dienstleistungsbetriebe in einer Unternehmung (z. B. Spedition, Lagerei usw. mit Kraftverkehrsunternehmung) ergeben sich für diese die Möglichkeiten eines Gesamtkostenausgleichs bzw. einer unterschiedlichen kalkulatorischen Berücksichtigung der fixen Kosten. Damit wird aber schon eine Problematik aufgezeigt, die als Ergebnis dieser Betrachtung gesehen werden soll.

D. Ergebnis und preispolitische Schlußfolgerungen

Die aufgezeigten Tatbestände ergeben, daß die Leistungserstellung der Verkehrsträger zu einer Erweiterung des Begriffes der fixen Kosten in der Verkehrswirtschaft führt. Das beinhaltet die Feststellung, daß neben den auf die Kapital- und Anlagenintensität zurückzuführenden hohen Anteilen der fixen Kosten an den Gesamtkosten (Betriebsbereitschaftskosten) noch zusätzliche Fixkosten bei Nichtausnutzung produzierter Leistungen entstehen (Leerkosten nichtgenutzter Leistungsbereitschaft). Das letztere Problem ergibt sich sowohl in bezug auf die Gewichts- und Raumauslastung als auch hinsichtlich der Entfernungs- und Auslastung.

Es muß außerdem hervorgehoben werden, daß die administrativen Auflagen Betriebspflicht und Fahrplanzwang bzw. deren freiwillige Übernahme auf Grund des werbewirksamen Leistungskriteriums Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit — sowohl einzeln für sich als auch besonders in ihrer Summierung — das Entstehen transportabhängiger Fixkosten (Leerkosten) steigern. Diese außerordentliche Höhe der Fixkosten führt zu Degressionserscheinungen (wobei die Betriebsgrößendegression noch gar nicht berücksichtigt ist), die es ermöglichen, jede weitere produzierte und nachgefragte Einheit zu einem absolut niedrigeren Preis zu verkaufen als die vorherige. Damit aber ist eine für die Preispolitik der Verkehrsunternehmungen entscheidende Feststellung getroffen. Bei einer Tariffreiheit (also Preiswettbewerb) aller Verkehrsunternehmungen würde automatisch die Tendenz entstehen, die Preise so zu kalkulieren, „als ob“ alle produzierten Leistungen auch verkauft würden. Da das aber effektiv aus den Besonderheiten der Leistungserstellung nur in den seltensten Ausnahmefällen geschieht, hat dieser Wettbewerb die Neigung zu einer ruinösen Konkurrenz. Diese Tendenz zur ruinösen Konkurrenz wird noch dadurch verstärkt, daß sinkende Tarife keine oder eine nicht nennenswerte Steigerung der Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen hervorrufen können, sondern nur eine Verlagerung der gegebenen Nachfrage zwischen den einzelnen Anbietern.

Der freie Wettbewerb hat auf dem Verkehrsmarkt auf Grund der gegebenen, hier aufge-

zeigten allgemein gültigen Kostengegebenheiten sowie der unterschiedlichen Kostenstruktur der einzelnen Verkehrsträger und der verschiedenen Betriebsgrößen und -formen der Verkehrsunternehmungen innerhalb der einzelnen Verkehrsträger keinen erkennbaren Ausgleichsmechanismus in sich, der eine Stabilisierung des Marktes und damit eine Erfüllung der gesamtwirtschaftlichen Funktionen des Verkehrs garantiert.

Aus diesem Grunde sei es erlaubt, in diesem Zusammenhang einige preispolitische Schlußfolgerungen zu ziehen, die für die zukünftige Verkehrspolitik entscheidende Bedeutung haben. Bei Aufrechterhaltung des Prinzips der freien Wahl des Verkehrsmittels durch den Verlagerer muß in einer Marktwirtschaft dem Nachfrager nach Verkehrsleistungen an eindeutigen Kriterien erkennbar sein, welcher Verkehrsträger für sein spezielles Verkehrsbedürfnis der leistungsfähigste bzw. kostengünstigste ist. In einer marktwirtschaftlich ausgerichteten Wirtschaftsordnung ist dieses Kriterium der Preis. Das bedeutet, da die Leistungsfähigkeit sich in den Kosten der Erstellung der Verkehrsleistung widerspiegelt, daß der Preis sich an den Kosten der Produktion zu orientieren hat. Das wäre der vielzitierte selbstkostenorientierte Beförderungspreis, dessen Kalkulation die langfristig zu erwartenden Durchschnittskosten zur Grundlage haben muß, auf der Voraussetzung basierend, daß die sogenannten Startbedingungen angeglichen sind. Ebenfalls muß dieser Tarif die verschiedenen Auslastungsgrade der Anlagenausnutzung (Fahrzeugauslastung und Fahrauslastung) berücksichtigen.¹³⁾

Diese Tarife sollten nicht von den einzelnen Verkehrsunternehmungen kalkuliert werden, sondern durch Tarifkommissionen der einzelnen Verkehrsträger aufgestellt werden, wobei von den durch Erhebungen festgestellten durchschnittlichen Selbstkosten nur dann abgewichen werden sollte, wenn eine außergewöhnlich geringe Elastizität der Nachfrage — saisonal oder strukturell bedingt — dies erlaubt. Dadurch könnten die Kosten der Vorhaltung von Überkapazitäten den entsprechenden Spitzennachfrager direkt über den Preis angelastet werden. Die Verkehrshoheit des Staates müßte darauf beschränkt werden, Diskriminierungen durch diese Tarifbildungen zu vermeiden. Die Nachfrager würden durch die Beibehaltung der uneingeschränkten Tarifveröffentlichungspflicht und durch das Recht, unter gleichen Bedingungen jeden festgesetzten Tarif auszunutzen, vor Diskriminierungen geschützt. Neue Tarife oder Tarifänderungen müßten angemeldet werden, Einsprüchen anderer Verkehrsträger oder der Verkehrsaufsichtsbehörde kann durch den Nachweis der „Kostenechtheit“ der Kalkulation entgegnet werden. Hier wäre ein Verfahren ähnlich dem der Interstate Commerce Commission (ICC) in den USA zu empfehlen. Die Tarife sollten grundsätzlich als Festtarife gelten. In gewissen „Bandbreiten“ könnten die Tarifkommissionen der Verkehrsträger Festsetzungsbefugnisse ohne Genehmigungspflicht haben, damit kurzfristig die gegenwärtige Nachfragesituation am Markt berücksichtigt werden kann. Das bedeutet, das System der Margentarife lediglich als flexible Festtarife auf die Gesamtheit der Unternehmungen eines Verkehrsträgers anzuwenden. Die Einhaltung der festgesetzten Tarife muß von mit hoheitlichen Funktionen betrauten Organen der Verkehrsträger unter Kontrolle oder Mitarbeit der Verkehrsbehörden überwacht werden.

¹³⁾ Vgl. dazu die möglichen Staffelmesskriterien eines selbstkostenorientierten Eisenbahngütertarifs, die N. Kloten (Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Tübingen 1959, S. 78) aufzeigt. Ähnlich könnte man sich die Tarifbildung auch bei Kraftverkehr und Binnenschifffahrt durch Kontrakte mit Verladern denken, die langfristig eine Totalauslastung garantieren.

Güterkraftverkehrspolitik in Belgien

VON DR. ARTHUR DE WAELE, GENT

I. Vorbemerkungen

Für eine erschöpfende Beurteilung der kleinen Revolution, die sich in der belgischen Güterkraftverkehrspolitik vollzogen hat und sich noch weiterhin vollziehen wird, ist es zweckmäßig, die spezifischen psychologischen Elemente hierbei besonders zu berücksichtigen.

Die Determinanten der belgischen Verkehrspolitik¹⁾ unterscheiden sich ziemlich stark von denjenigen, die in der Bundesrepublik Deutschland auftreten und die man mehr als funktionelle und konzeptionelle bezeichnen könnte. Wie man in der belgischen Tagespolitik feststellen kann, werden die Entscheidungen im politischen Raum häufig durch psychologische Reaktionen beeinflusst. Mag dies bei einem Ausländer auch auf geringes Verständnis stoßen, so darf es doch keineswegs als negativ betrachtet werden.

Der ausgesprochene Individualismus der Belgier neigt mehr zu Lösungen, die häufig als unmethodisch erscheinen und die vielfach aus dem Spiel der Einzel- und Gruppeninteressen, in dem sich der Individualismus in einer modernen Gesellschaft zu äußern pflegt, entstehen. Dies führt zu einem Pragmatismus, dem aufgrund eines gut entwickelten „feeling“ bis zu einem gewissen Grade gute Erfolge beschieden sind. Andererseits darf nicht verkannt werden, daß gerade in einem Bereich wie dem ökonomischen, der infolge der starken Entwicklung immer komplizierter und nuancierter zu werden scheint, rein empirische Lösungen in zunehmendem Maße eine Gefahr bedeuten. Gerade auf dem Sektor der Güterkraftverkehrspolitik treten diese Aspekte sehr deutlich in Erscheinung; sie haben die jüngste Entwicklung hervorgerufen und schließen wahrscheinlich für die nächste Zukunft nicht zu unterschätzende Risiken für fehlerhafte Entwicklungen ein. Dennoch besteht durchaus die Möglichkeit, daß aufgrund der ausgeprägten Neigung der Belgier zum intuitiven Handeln im gewissen Sinne methodisches Vorgehen bei der Bewältigung verkehrspolitischer Aufgaben ersetzt werden kann und schädliche Auswüchse weitgehend vermieden werden.

Dem Gebiet des Verkehrs bringt man in Belgien nur ein geringes wissenschaftliches Interesse entgegen; es gibt fast keine bedeutenderen Untersuchungen, einmal, weil die Methoden noch unbekannt sind, und zum zweiten, weil man überhaupt nicht zu wissenschaftlich fundierten Lösungen geneigt ist. Aus diesem Mangel an Interesse für eine mehr rationale Behandlung der Materie läßt sich auch erklären, warum bisher statistische Angaben über den Straßenverkehr noch weitgehend fehlen und warum die Zuverlässigkeit der aus Schätzungen gewonnenen Zahlen sehr gering ist.

Über die Leistungen des Lkw-Verkehrs bestehen bisher nur Schätzungen; die einzigen sicheren Angaben sind jene, die sich auf die Zahl der Konzessionen und der zugelassenen Lastkraftwagen beziehen. Hinzu kommen noch die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen, die darüber Auskunft geben, wieviel Fahrzeuge der verschiedenen Arten im Durchschnitt bestimmte Stellen des Verkehrsnetzes passieren. Diese Zahlen über die Intensität

¹⁾ De Waele, A., Die Koordinierung der Binnenverkehrsmittel in Belgien (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 28), Göttingen 1962.

des Verkehrs bieten begreiflicherweise nur ein Hilfsmittel, das nicht immer einwandfrei anzuwenden ist. Dennoch kann hieraus abgeleitet werden, wieviel Lastkraftwagen täglich auf bestimmten Straßen fahren und in welchem Verhältnis die Zahlen im Laufe der Jahre anwachsen. Derartige Angaben erlauben aber keine genaue Beurteilung der wirtschaftlichen Funktion des Lastkraftwagenverkehrs; es fehlen Angaben über Volumen, Güterart, Betriebsart (Werkverkehr oder gewerblicher Verkehr), über Herkunfts- und Bestimmungsort, über Entfernungen sowie über die Entwicklung des Lastkraftwagenverkehrs.

Vielleicht ist es nicht abwegig, sich zu überlegen, wie man unter diesen Umständen eigentlich eine Verkehrspolitik ausrichten und wie man auf einer derartigen unzureichenden Grundlage die Auswirkungen von Gesetzen und Gesetzesänderungen beurteilen soll. Wie schon erwähnt, wird derartigen Überlegungen in Belgien kein großer Wert beigemessen; man verläßt sich lieber auf eine gefühlsmäßige Beurteilung der Tatbestände, was letzten Endes bei Berücksichtigung der unzureichenden wissenschaftlichen Untersuchungen vielleicht doch als zweckmäßig angesehen werden kann.

II. Vom alten zum neuen Gesetz

Im Jahre 1960 ist ein neues Gesetz über die entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen²⁾ erlassen worden. Will man dieses Gesetz richtig verstehen, so ist es erforderlich, zunächst einen Blick auf seine Entstehungsgeschichte zu werfen.

Das neue Gesetz von 1960 kann als ein recht eigenartiges angesehen werden, das in anderen Staaten keine Parallele finden dürfte.³⁾ Bei einer kritischen Beurteilung dieses Gesetzes muß bedacht werden, daß es sich hierbei vorwiegend um eine ausgeprägte psychologische Reaktion auf das Gesetz aus dem Jahre 1936⁴⁾ handelt. Auch in mehr oder weniger wissenschaftlich orientierten Besprechungen⁵⁾ dieses Gesetzes treten fast nur die subjektiven Aspekte in Erscheinung.

Das Gesetz von 1936 enthielt nachstehende wichtige Bestimmungen:

1. Der Werkverkehr ist frei.
2. Der gewerbliche Straßengüterverkehr wird einer Anstalt für den Straßenverkehr unterstellt (Office des Transports Routiers). Diese Anstalt erteilt Genehmigungen unter Berücksichtigung der „tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse“.
3. Im Nahverkehr (bis zu 25 km) werden die „kleinen Genehmigungen“ erteilt.
4. Im übrigen gewerblichen Verkehr werden die „Genehmigungen“ (autorisations de transport) erteilt.
5. Gegen eine Verfügung der Anstalt kann Berufung eingelegt werden bei einem Berufungsausschuß. Falls dieser Ausschuß gegen die Verfügung der Anstalt urteilt, entscheidet der Minister für Verkehr.

Im Grunde genommen war das Gesetz von 1936 nur ein breit umrissener Rahmen, innerhalb dessen man eine den Bedürfnissen angemessene Kontingentierung ausgezeichnet hätte

²⁾ Lou du Ier août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

³⁾ Harrison, A. J., Transport in the E.E.C. The Rest of the Community, in: Modern Transport, 13. April 1963.

⁴⁾ Arrêté royal no. 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles.

⁵⁾ Denduyver, J., Betekenis en Reglementering van het belgische Wegvervoer. Klein en Middenbedrijf. Den Haag, Juli 1962.

vornehmen können, wenn man sich in erster Linie an objektive Kriterien gehalten hätte. Die praktische Anwendung dieses an sich nicht schlecht konzipierten, obgleich etwas unpräzise gehaltenen Gesetzestextes führte aber zu erheblichen Verzerrungen auf dem Sektor des Güterkraftverkehrs und zu heftigen Reaktionen sowohl seitens der Unternehmer als auch der Verloader.

Die Interpretierung des Begriffes der „tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse“ geschah in einem sehr engen Rahmen. Es ist jedoch nicht überflüssig, in diesem Zusammenhang an die Tatsache zu erinnern, daß nicht nur die Eisenbahninteressen, sondern auch der Schutz der bestehenden Güterkraftverkehrsbetriebe diese enge Interpretierung anfangs veranlaßt haben. Als dann die Folgen der Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren überwunden waren und sich rasch eine umgreifende Strukturänderung in der Transportnachfrage vollzog, blieb die Politik der Anstalt für den Straßenverkehr trotzdem bei den straffen Vorkriegsmethoden.

Auf diese Weise entstand eine starke Expansion des Werkverkehrs und nahezu eine Situation des *numerus clausus* im gewerblichen Verkehr, der über die Nahzone hinausging. Einige Zahlen kennzeichnen die Entwicklung:

Nahverkehrsgenehmigungen:	1938:	2 359
	1959:	21 018
Fernverkehrsgenehmigungen:		
Zahl der Unternehmen	1938:	6 469
	1959:	5 253
Zahl der Fahrzeuge	1938:	10 044
	1959:	11 738
Kapazität der Fahrzeuge in Tonnen	1938:	39 009
	1959:	82 715

Wenn auch die Beschränkung der Genehmigungen eine starke Ausweitung der Kapazität je Fahrzeug nicht verhindern konnte, so stellt man doch fest, daß die kleinen Unternehmungen noch immer die große Mehrzahl bilden. Von den 5 253 Unternehmungen im Jahre 1959 besaßen

- 3 483 ein Fahrzeug (66,5 %),
- 1 288 zwei oder drei Fahrzeuge (24,5 %),
- 277 vier oder fünf Fahrzeuge (5 %),
- 129 sechs bis zehn Fahrzeuge (2,5 %) und
- 76 mehr als zehn Fahrzeuge (1,5 %).

Die Knappheit der Genehmigungen im gewerblichen Fernverkehr hatte einen regelrechten Handel in Genehmigungen verursacht und — in gewissen Gegenden — ein Verkehrsmonopol der Unternehmer zur Folge, so daß die freie Wahl des Verloaders nicht mehr gewährleistet war.

Demgegenüber wuchs der Werkverkehr übermäßig an; während im Jahre 1938 von insgesamt 77 600 Lkw's 10 044 auf den gewerblichen Verkehr entfielen, waren es 1959 von 187 600 Lkw's nur 11 738. Der Anteil von 13 %, der anfangs schon als recht bescheiden beurteilt werden mußte, schrumpfte auf 6 %, ein zweifellos ungesundes Verhältnis.

Die Politik der Anstalt für den Straßenverkehr war immer schärferen Angriffen seitens der Presse und der Abgeordneten ausgesetzt, deren Eingaben beim Minister im Jahre 1959 die

eindrucksvolle Zahl von 850 erreichten. Aufgrund dieses Sachverhaltes wird es verständlich, daß das Bestreben hinsichtlich einer Neuorientierung der Güterkraftverkehrspolitik dahin ging, die Anstalt, die als Sündenbock aller verkehrspolitischen Fehler galt, zu beseitigen. Eine den Verhältnissen besser angepaßte Interpretation des Gesetzes von 1936 wurde überhaupt nicht mehr in Erwägung gezogen.

Das Prinzip der Kontingentierung wurde als überholt angesehen; die Gefahr der ruinösen Konkurrenz schien ins Reich der Legenden verschwinden zu müssen, und die bisherige Güterkraftverkehrspolitik wurde als eine Politik angesehen, die fast ausschließlich die Interessen der Eisenbahnen berücksichtigte. Man muß dabei feststellen, daß im Jahre 1959 eine ruinöse Konkurrenz keine Gefahr darstellte; man glaubte daher, auch für längere Zeit auf eine Kontingentierung verzichten zu können.

Das Gesetz von 1960 muß deshalb — wie bereits hervorgehoben — als eine Reaktion auf die bisherige Anwendung des Gesetzes von 1936 betrachtet werden, wobei allerdings Gesetz und Interpretierung für dasselbe gehalten wurden. Verständlicherweise mußten sich die gesetzlichen Bestimmungen von 1960 besonders großzügig auf denjenigen Gebieten zeigen, wo eine Interpretation bisher in kleinlicher Weise vorgenommen worden war, also auf dem Gebiet der Kontingentierung. Zweifellos erforderte die Lage, die durch die geschickte Interpretation des Gesetzes hervorgerufen worden war, eine recht erhebliche und schnelle Ausweitung der Kontingente, um wirklich den „tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen“ gerecht zu werden.

III. Das neue Gesetz

Es ist kaum verwunderlich, daß das neue Gesetz kein Wort mehr über das Prinzip der „tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse“ enthält. Wenn damals dieses Prinzip fast nur zu einer sehr restriktiven Auslegung Veranlassung gegeben hatte, wurde es nunmehr im Bericht zum Gesetzesentwurf, der dem Verkehrsausschuß des Senats vorgelegt wurde, erwähnt. In diesem Bericht heißt es, daß „die Auffassungen allgemein verbreitet sind und akzeptiert werden, daß die bisherige Reglementierung weitherziger zu gestalten ist, damit ihre Bestimmungen besser den jetzigen Bedürfnissen der Wirtschaft und der Entwicklung des Verkehrs angepaßt werden“.

Obwohl man also zu einer völlig neuen Konzeption hinsichtlich der Anpassung der Kapazität an die Bedürfnisse zu kommen schien, blieb jedoch die Konkurrenzfrage und insbesondere die Frage der Berücksichtigung der Interessen der Staatsbahnen offen. Weil diese Bahnen wegen der ihnen auferlegten Lasten und wegen ihrer Betriebsart außerordentlich defizitär waren (und es noch immer sind), war der Staat gezwungen, ebenfalls diese Situation zu berücksichtigen. Deshalb wurde das Eisenbahngesetz von 1926 gleichzeitig durch eine Verfügung ergänzt, die fortan auch die Eisenbahn als Straßenverkehrsunternehmer zuläßt. Man glaubte, auf diese Weise die Interessen der Eisenbahn sichergestellt zu haben und keine weiteren Maßnahmen wie die der Kontingentierung mehr zu benötigen.

In diesem Zusammenhang ist es interessant zu erwähnen, in welcher Weise zwei Konzeptionen — nämlich die niederländische der „redlichen und dauerhaften Verkehrsbedienungen“ und die belgische der „tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse“ —, die im Grunde genommen eine fast identische Verkehrspolitik hätten bewirken können, eine derart unterschiedliche Interpretation zur Folge hatten. Hier kann man „in a nutshell“ die unterschiedlichen Auffas-

sungen und Methoden der beiden Staaten auf dem Sektor der Verkehrspolitik recht deutlich spüren.

Wie das Gesetz von 1936, so hat auch das Gesetz von 1960 nur einen Rahmen festgelegt, innerhalb dessen erhebliche Möglichkeiten für die praktische Anwendung verbleiben. Auch hier steht wieder ein pragmatisches Vorgehen im Vordergrund. Man will zunächst abwarten, wie sich die Tatsachen weiter entwickeln und wie man das Gesetz durch zusätzliche Verfügungen neuen Situationen anpassen kann.

Das Gesetz von 1960 enthält nachstehende wichtige Bestimmungen:

1. Der gewerbliche Nahverkehr kann ohne Beschränkung mit einem „Verkehrsschein“ (certificat de transport) betrieben werden. Dieser Schein wird nur bei Verstößen gegen bestimmte Verfügungen des Strafrechts, des Handelsrechts usw. verweigert.
2. Der gewerbliche Fernverkehr kann progressiv und systematisch seine Tätigkeit ausdehnen nach folgendem Schema:
 - a) Jede Genehmigung (auch im Nahverkehr), die drei Jahre ununterbrochen benutzt worden ist, kann in eine Genehmigung für nationalen Fernverkehr umgewandelt werden.
 - b) Jeder Unternehmer, der während eines Zeitraumes von sechs Jahren ununterbrochen im nationalen Fernverkehr tätig ist, kann eine unbeschränkte Genehmigung für den nationalen Verkehr erhalten (unbeschränkt hinsichtlich der Zahl der Lkw's und der beförderten Güter).
3. Ein königlicher Erlaß ergänzt dieses Gesetz durch einzelne Verfügungen, u. a. über die berufliche Fähigkeit im internationalen Verkehr und über die Zusammensetzung und Wirkung eines beratenden Ausschusses für Straßenverkehr.
4. Dieser Erlaß kann ebenfalls Verfügungen beinhalten z. B. bezüglich der Transportdokumente und statistischer Angaben durch die Unternehmungen.
5. Ein königlicher Erlaß kann, wenn die Lage es erfordert, Verfügungen über Preise und Transportbedingungen sowie über die Zusammensetzung und Wirkung eines beratenden Tarifausschusses erlassen.

Im Rahmen eines königlichen Erlasses wurde sofort ein allgemeines Reglement für den gewerblichen Straßengüterverkehr ausgearbeitet; dieser wurde im gleichen Jahre (1960) durch einen ministeriellen Erlaß ergänzt. Darin wurde das Transportdokument vorgeschrieben und der Unternehmer verpflichtet, statistische Angaben mitzuteilen; eine Tarifierung kam aber nicht zustande.

Zweifellos hat das Gesetz von 1960 eine nicht zu unterschätzende Neuorientierung der Güterkraftverkehrspolitik gebracht. Die bisherige Kontingentierung wird durch die Möglichkeit ersetzt, den Tätigkeitsbereich der Güterkraftverkehrsunternehmer progressiv auszuweihen, wobei die bestehenden Unternehmungen bevorzugt werden. Bei diesem neuen System ist man von der Überlegung ausgegangen, daß eine erfolgreiche berufliche Tätigkeit der beste Beweis für die Fähigkeit des Unternehmers darstellt und daß die Möglichkeit einer ruinösen Konkurrenz sehr eingeschränkt ist, wenn es sich um qualifizierte Unternehmer, deren Fähigkeit bewiesen ist, handelt. Ob diese Fähigkeit automatisch durch eine längere Tätigkeit bewiesen wird, bleibt u. E. ungewiß. Dennoch muß man sich vorstellen, daß eine andere Lösung bei der herrschenden Mentalität der Belgier und bei den unzulänglichen Kontrollmitteln, die dem Ministerium zur Verfügung stehen, kaum möglich war.

Weil vielmehr eine Vermehrung der Verkehrsleistungen als eine Vermehrung der Zahl der Unternehmungen angestrebt wurde, hat man ein System der progressiven Ausdehnung der Tätigkeit des einzelnen Unternehmers ausgearbeitet. Ein neuer Unternehmer muß praktisch zunächst drei Jahre im Nahverkehr tätig sein, bevor er zum Fernverkehr zugelassen wird. Nachdem er während eines Zeitraumes von sechs Jahren eine bestimmte Zahl von Lkw's im Fernverkehr eingesetzt hat, kann er schließlich eine unbeschränkte Genehmigung erhalten.

Selbstverständlich bleibt der internationale Lkw-Verkehr einer besonderen Genehmigung vorbehalten; ein anderes System wäre im Rahmen der heutigen internationalen Abkommen hinsichtlich dieser Verkehrsart kaum denkbar. Jedoch ist man auf der Ebene der Benelux-Länder zu einer Liberalisierung und zur Einführung eines Margentarifs gekommen.

Weil das Gesetz einen großzügigen Automatismus bei der Erteilung der Genehmigungen vorsieht und weil die Zurücknahme dieser Genehmigungen normalerweise nur im Rahmen eines Disziplinarverfahrens möglich ist, ist die Rolle des beratenden Ausschusses ziemlich beschränkt. Es war übrigens Zweck des neuen Gesetzes, möglichst viele Entscheidungen bezüglich der Kontingentierung der Verwaltung zu entziehen und durch den gesetzlichen Verlauf automatisch zu sichern.

Bei einer näheren Betrachtung dieses Gesetzes stellt sich heraus, daß der Staat weitgehend die Möglichkeit zur Beherrschung des Angebots an Verkehrsmitteln aus der Hand gegeben hat. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob nach diesen sechs Jahren oder zu einem späteren Zeitpunkt kein Überangebot entstehen wird. Auch der Gesetzgeber hat hier ein Mittel gesucht, obgleich er angeblich der Auffassung war, daß diese Gefahr nicht in einer unmittelbaren Zukunft auftreten würde. Als mögliche Bremse und Korrektur hat man die Einführung einer Tarifierung berücksichtigt; von dieser Möglichkeit ist bisher noch kein Gebrauch gemacht worden. Die Konzeption einer Tarifierung beruht auch zum Teil auf dem Wunsch, das neue Gesetz möglichst weitgehend den späteren internationalen Regelungen auf diesem Gebiet schon von vornherein anzupassen.

Da die Möglichkeit irgendeiner Kontingentierung aus psychologischen Gründen ausgeschlossen war, konnte eine Regelung nur in der Tarifierung gesehen werden. Es ist verfrüht, heute schon mit Gewißheit vorauszusagen, ob diese Tarifierung als Lenkungsinstrument eine ausreichende Wirkung haben wird. Theoretisch steht jedoch fest, daß Preisverzerrungen nur eine Folge verzerrter Marktverhältnisse sind. Wenn man also die Krankheiten des Produktionsvorganges zu heilen versucht über den Preis, der nur die Resultante dieses Vorganges ist, dann heilt man schließlich das Symptom statt die Krankheit. Andererseits ist es jedoch fraglich, ob die Krankheit tiefgreifend sein wird und ob man bei einer tiefgreifenden Krankheit überhaupt rechtzeitig die erwünschte Kontingentierung vornehmen kann. Hinzu kommt noch, daß man allmählich mehr Wert auf die Tüchtigkeit und auf die Fähigkeit des Unternehmers gelegt hat und hierbei versucht, dem Beispiel der niederländischen Praxis zu folgen. Es ist jedoch schwer einzusehen, wie diesem Beispiel in einem Land gefolgt werden kann, in dem die psychologischen Voraussetzungen hierzu fehlen. Man muß bedenken, daß eine Verkehrspolitik, die auf die fachliche Befähigung der Unternehmer abgestellt ist, aufgrund der mangelnden psychologischen Einstellung noch für längere Zeit als unrealistisch zu betrachten ist. Dieses bedeutet nicht, daß die Unternehmer in ihrer Mehrzahl nicht fachlich genug befähigt wären, sondern daß sie sich nur sehr ungern einer straffen beruflichen Disziplin unterwerfen; sie empfinden dies als einen Einbruch in ihre persönliche Freiheit und als eine Einmischung in private Angelegenheiten.

Die Frage, inwieweit bei der gegebenen Mentalität die tariflichen Vorschriften eingehalten würden, kann ebenfalls nicht mit allzu großem Optimismus beantwortet werden.

IV. Entwicklung und Zukunftsaussichten

Wir wenden uns jetzt der Frage zu, wie sich der Straßenverkehr seit 1960 entwickelt hat und welche Rolle ihm innerhalb der belgischen Verkehrswirtschaft zukommt. Daran anschließend sollen die Probleme angeschnitten werden, die voraussichtlich in den kommenden Jahren auftreten werden.

Gab es am 31. 12. 1959 5 253 Unternehmungen mit 11 738 Lkw's im gewerblichen Fernverkehr, so waren es am 17. 5. 1962 schon 6 694 Unternehmungen mit 16 185 Lkw's. Nach vorläufigen Schätzungen beträgt die Zahl der Unternehmungen am 30. 6. 1963 nahezu 6 900 und die Zahl der zugelassenen Lkw's ungefähr 18 000. In knapp drei Jahren hat die Zahl der Lkw's um mehr als 50 % zugenommen und sich die Zahl der Lkw's je Betrieb erhöht. Leider erlaubt das vorhandene statistische Zahlenmaterial über den Straßengüterverkehr noch nicht, die Wirkungen zu untersuchen, die von der Ausweitung des gewerblichen Verkehrs ausgehen. Insbesondere ist noch nicht eindeutig festzustellen, wie der Werkverkehr auf die neue Situation reagiert.

Zur Beurteilung der heutigen Lage in den Betrieben und im Gesamtverkehr muß man zwangsläufig die Fachpresse des Verkehrsgewerbes als Ansatzpunkt nehmen. Diese Interessentenkreise weisen in den letzten Monaten wiederholt auf das allgemein sinkende Preisniveau, das seit 1960 durchschnittlich um 10 bis 15 % gesunken wäre, hin. Immer deutlicher wird der Wunsch ausgesprochen, bald zu einer Tarifierung zu kommen; andererseits kann aber nicht behauptet werden, daß die Erfahrungen mit dem Benelux-Tarif befriedigend sind. Ab 1. Juli 1963 ist die Liberalisierung in Benelux-Vereinbarungen einen Schritt weiter gegangen und gestattet jetzt auch den Unternehmungen, im Partnerland Fracht für den internationalen Verkehr zu übernehmen. Anfang 1964 wird schließlich der gesamte Benelux-Straßenverkehr restlos freigegeben. Zwar wird ein derartiger Übergang anfangs immer mit Schwierigkeiten verbunden sein; aber es hat sich hier schon recht deutlich gezeigt, daß das ganze System mangels ausreichender Kontrollen und Sanktionen nicht die erwarteten Ergebnisse zeitigen wird.

Angesichts dieser schon heute skeptisch zu beurteilenden Entwicklung ist es fraglich, ob eine Tarifierung die erwünschte Stabilisierung der betrieblichen Bedingungen herbeiführen kann. Man wird vermutlich damit rechnen müssen, daß die Folgen der früheren Verkehrspolitik früher behoben sein werden als man glaubt, und daß die jetzige Verkehrspolitik, die ebenfalls durch den Mangel einer fest umrissenen Konzeption gekennzeichnet ist, eher neue Probleme aufwerfen wird, als man allgemein annimmt. Allerdings wird dann die Erinnerung an das alte Gesetz noch so frisch sein, daß man wahrscheinlich eine längere Zeit mit Tarifen experimentieren wird, bevor man auf andere Mittel zurückgreifen kann, wie z. B. auf eine „getarnte“ Kontingentierung über eine strenge Beurteilung der beruflichen Qualifikation.

Zu einem möglichen Tarif ist zu erwähnen, daß Kostenuntersuchungen in Belgien nur in sehr beschränktem Ausmaß zur Verfügung stehen; sie beziehen sich vorwiegend auf einige wenige Kostenvergleiche zwischen den einzelnen Betrieben. Zwangsläufig wird bei diesem Vorgehen mehr das Interesse der Betriebe als das der gesamten Marktbedienungs betrück-

sichtigt, so daß es verfrüht wäre, sich über die Verwendung solcher Kostenuntersuchungen als allgemeines und sogar als einziges Instrument der funktionellen Marktbedienungs eindeutig auszusprechen.

Der Straßenverkehr spielt in Belgien eine außerordentlich wichtige Rolle; die kleine Ausdehnung des Landes schaltet von vornherein die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt für viele Transporte aus. Als Fernverkehr wird daher jeder Verkehr angesehen, der nicht ausgesprochener Orts- und Vorortsverkehr ist.

Die Schätzungen über den Straßenverkehr sind — je nach ihrer Quelle — sehr unterschiedlich. Letzten Endes hängt sehr viel davon ab, wie hoch die durchschnittliche Jahresleistung eines Lkw eingeschätzt wird. Der Verfasser hat umfangreiche Stichproben durchgeführt und hatte darüber hinaus Gelegenheit, den Straßenverkehr in verschiedenen Gegenden eingehend zu analysieren. Das Endergebnis dieser Untersuchungen ergab, daß die Schätzungen des Verkehrsministeriums für das Jahr 1960 als sehr wirklichkeitsnah angesehen werden müssen, daß aber die Schätzungen des Ministeriums für das Jahr 1950 wesentlich zu hoch liegen. Die tatsächliche Zunahme von 1950 auf 1960 ist also nicht unbedeutend höher als bei Zugrundelegung der Schätzungen des Ministeriums. Diese Feststellung ist insofern wichtig, als sie die Dynamik des Straßengüterverkehrs in einem anderen Licht erscheinen läßt. Die Schätzungen des Ministeriums für Öffentliche Arbeiten und mehr noch jene der Staatsbahnen sind weniger zuverlässig.

Die Leistungen der drei Verkehrsträger — gemessen in Tonnenkilometer — sind nachstehend aufgeführt; es wird eine Schätzung für 1970 hinzugefügt, die der Verfasser aufgrund seiner Analysen über die regionalen Verkehrsströme ausgearbeitet hat und die selbstverständlich nur eine Größenordnung andeutet.

	1950	1960	1970
Straße	5 200	8 200	11 700
Bahn	5 500	6 400	6 500
Binnenschifffahrt	3 200	5 200	7 100

Von den in 1960 geleisteten 8,2 Mrd. Tonnenkilometern entfallen nahezu 2 Mrd. auf den Orts- und Vorortsverkehr, ein Begriff, der einer Nahzone von 25 km nahekommt. Der Anteil des gewerblichen (Fern- und Nah-) Verkehrs wird vom Ministerium für Verkehr auf 2,6 Mrd. Tonnenkilometer geschätzt. Ohne Zweifel wäre es sehr begrüßenswert, wenn möglichst bald gute Statistiken zur Verfügung ständen, die die heutige Situation im Straßengüterverkehr erkennen lassen. Denn die Verhältnisse des Jahres 1960 haben sich inzwischen stark zugunsten des gewerblichen Verkehrs gewandelt.

Der Eisenbahn kommt im Binnenverkehr nunmehr eine untergeordnete Bedeutung zu, weil die Leistung dieses Verkehrsträgers im Jahre 1960 nur 1,6 Mrd. Tonnenkilometer betrug gegenüber 2,4 Mrd. Tonnenkilometer im Jahre 1950. In der Binnenschifffahrt ist eine geringfügige Zunahme im Binnenverkehr zu verzeichnen (2,3 Mrd. tkm in 1960 gegenüber 1,9 Mrd. tkm in 1950), so daß fast die ganze Zunahme des Verkehrs auf den Binnenwasserstraßen auf den internationalen Verkehr entfällt.

Bei dieser Entwicklung muß ebenfalls berücksichtigt werden, daß neue Transporte von Massengütern entstanden sind, insbesondere bei der Binnenschifffahrt. Bei einer differenzierten Analyse der Verkehrsrelationen kommt man zu der Feststellung, daß der Straßenverkehr einen nicht unbeträchtlichen Teil des damaligen Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs

übernommen hat. Diese Tendenz war besonders stark bei bestimmten Produkten (Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte) und in bestimmten Gegenden, wo sich keine Schwerindustrie befindet, festzustellen.

Das Entstehen einer neuen Verbrauchsgüterindustrie in Gebieten, in denen 1950 noch ein Überschuß an Arbeitskräften vorhanden war, hat ebenfalls zur weiteren Belebung des Lkw-Verkehrs beigetragen. Man kann jedoch feststellen, daß der Anteil des Lastkraftwagenverkehrs am Gesamtverkehr, die Zuwachsrate und die Intensität in den einzelnen Regionen des Landes sehr unterschiedlich sind; dies mag für ein kleines Land etwas eigenartig erscheinen. In bestimmten Gebieten trägt der Lastkraftwagen sogar die Hauptlast des Güterverkehrs, und die Straße ist das Rückgrat der Infrastruktur. Auf sehr zahlreichen kleineren Bahnhöfen ist der Güterverkehr seit 1950 fast völlig zum Erliegen gekommen, und seit 1960 werden diese Bahnhöfe allmählich für jeden Verkehr geschlossen. Hieraus erklärt sich auch teilweise das wachsende Interesse der Eisenbahn am Straßenverkehr.

Auch bei der Binnenschifffahrt bleibt die starke Zunahme der Verkehrsleistungen geographisch auf einige Relationen beschränkt, auf manchen kleineren Wasserstraßen ist eine Stagnation oder sogar ein Rückgang zu verzeichnen. Diese sehr unterschiedliche geographische Bedeutung der drei Verkehrsträger geht deutlich aus der nachstehenden Übersicht hervor; sie enthält die tonnenkilometrischen Leistungen der drei Verkehrsträger in den neun belgischen Provinzen.

1960	Güterkraft- verkehr *)	Eisenbahn- verkehr	Binnenschiffs- verkehr	Insgesamt
Brabant	1 400	750	310	2 460
Antwerpen-Limburg	1 150	500	2 390	4 040
Oost u. West Vlaanderen	1 550	650	950	3 150
Hainaut	600	500	600	1 700
Liège-Namur-Luxemburg	1 500	3 950	970	6 420
Insgesamt	6 200	6 350	5 220	17 770

*) nur sog. Fernverkehr.

Es zeichnen sich hier also ganz deutlich drei Gebiete ab:

- ein Gebiet im Südosten, wo die Bahn der Hauptverkehrsträger ist;
- ein Gebiet im Nordosten, wo die Binnenschifffahrt den größten Anteil hat;
- ein Gebiet im Westen, wo die Straße bereits das Rückgrat des Verkehrs bildet. Der schnelle Strukturwandel, der sich in der Provinz Hainaut vollzieht, wird bald dieses Gebiet zu einer vierten Straßenverkehrsprovinz umgestalten.

Angesichts des z. T. heute schon unzulänglichen Straßennetzes und der zu geringen Investitionen in das Straßennetz treten verschiedene Fragen auf, die von sehr großer wirtschaftlicher Bedeutung sind. Wird eine Neuverteilung der Investitionen in die Verkehrswege nicht unumgänglich? Sind verkehrswissenschaftliche Untersuchungen zur Beurteilung der Funktion jedes Verkehrsmittels nicht unbedingt erforderlich? Das Interesse der heutigen Investitionspolitik konzentriert sich noch allzu sehr auf die Massentransporte. — Darüber hinaus wird es fraglich, ob man auch weiterhin die Bewertung der Verkehrsleistungen nur

nach rein technischen Maßstäben vornehmen soll oder ob man nicht statt Tonnen den Handlungswert wählen sollte. Bei einer derartigen Bewertung des Verkehrs würde den verschiedenen Verkehrsträgern eine ganz andere Bedeutung zukommen als bei einer Bewertung nach Tonnen oder Tonnenkilometern. — Wird eine gleichmäßige Verteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger und auf die einzelnen Regionen noch länger beibehalten werden können, obwohl die Bedürfnisse bei weitem nicht gleich sind und obwohl die künftige Entwicklung diese Unterschiede noch stärker hervortreten lassen wird?

Heute wird in stark zunehmendem Maße die Straßenbaupolitik ein Mittel zur reibungslosen Funktionierung und Entwicklung des Straßenverkehrs und zur Vermeidung von Engpässen, die sich nachteilig auf das ganze Wirtschaftsgefüge auswirken können. Diese Rolle der Straßenbaupolitik ist besonders wichtig in denjenigen Staaten, die sich durch eine dichte Besiedlung, durch einen intensiven Verkehr und durch kurze Verkehrsrelationen auszeichnen und in denen dem Straßenverkehr eine immer größere Bedeutung zukommt.

Daß jedes Land seine Probleme des Straßenverkehrs hat und daß es in der Verkehrspolitik, wie in jeder Politik, keine Patentlösung gibt, ist zur Genüge bekannt. Belgien hat zur Lösung seiner Probleme ziemlich eigenartige Methoden angewandt, bei denen gefühlsmäßiges Handeln und „gesunder Menschenverstand“ im Vordergrund standen. Wenn auch derartige Methoden einem ausländischen Beobachter manchmal recht unbegreiflich erscheinen mögen, so sind sie doch den Verhältnissen und Situationen Belgiens am besten angepaßt, und man kann ihnen einen gewissen Erfolg nicht absprechen.

Trotzdem bleibt die Frage, ob man der heute so außerordentlich komplizierten Welt noch durch Improvisationen gerecht werden kann und ob man nicht — selbst wenn man subjektiv bedingten Entscheidungen auch zukünftig eine gewisse Bedeutung zuerkennen muß — einer objektiven Analyse der Tatbestände den Vorzug geben sollte.

Möglichkeiten einer atlantischen Luftverkehrspolitik

VON DR. ARTUR ROMMEL, KÖLN

Die Luftverkehrspolitik fast aller Staaten der Erde ist dadurch gekennzeichnet, daß sie zum geringsten Teil national ausgerichtet ist, vielmehr überwiegend internationale und interkontinentale Aspekte zeigt. Der Luftverkehr ist neben der Seeschifffahrt der Verkehrszweig, der am stärksten nach weltweiter Betätigung drängt, da er in den engen räumlichen Grenzen der meisten Staaten nur geringe Entfaltungsmöglichkeiten findet. Dies ist in verschiedenen technischen und wirtschaftlichen Bedingungen — hohe Geschwindigkeit, hohe Kosten, geringe Ladekapazität u. a. — begründet.

Das Flugzeug ist charakteristisches Verkehrsmittel der Intensivierungsperiode der Weltwirtschaft.¹⁾ Die Entwicklung des Luftverkehrs wie der Seeschifffahrt hat ständig die ökonomischen Entfernungen der Erde verkürzt und damit die Reichweite der industriellen Kerngebiete der Erde vergrößert, ohne jedoch die weltwirtschaftliche Struktur selbst zu verändern.

1. Die „Freiheit der Luft“

Die weltweite Entfaltung des Luftverkehrs ist aber nur möglich im Rahmen internationaler Verträge und Abkommen. Der Luftverkehr unterscheidet sich u. a. dadurch von der Seeschifffahrt, daß das Seeschiff das Hoheitsgebiet eines Staates — außer in Seekanälen — nur am Rande berührt, das Flugzeug aber darin eindringt. Der Luftraum über einem Staat untersteht dessen Souveränität. Seine Benutzung durch ein fremdes Flugzeug ist daher von der Zustimmung der jeweiligen Regierung abhängig.

Das Recht zur Benutzung eines fremden Luftraumes stellt für die luftfahrttreibende Nation bzw. deren Fluggesellschaften, die auf fremdem Staatsgebiet Transporte durchführen wollen, einen wirtschaftlichen Wert dar. Da es von souveränen Staaten nach eigenem Ermessen gewährt bzw. verweigert werden kann, wird es zu einem politischen und wirtschaftlichen Handelsobjekt, um das in der Praxis oft erbittert gerungen wird.

Das ist die Begründung dafür, daß „The Five Freedoms of the Air“, die auf der Konferenz von Chicago 1944 als Grundlage der internationalen Luftverkehrspolitik — analog der „Freiheit der Meere“ — gefordert wurden, in der Praxis nie verwirklicht worden sind.²⁾ Nur die beiden ersten „Freiheiten der Luft“, die sog. technischen Freiheiten, sind nach der Chicagoer Konferenz durch multilateralen Vertrag zugesichert worden. Die 3., 4. und 5.

¹⁾ Vgl. hierzu *Predöhl, A., Verkehrspolitik*, Göttingen 1958, S. 30.

²⁾ Die fünf „Freiheiten der Luft“ sind
das Recht, ein fremdes Territorium überfliegen zu dürfen,
das Recht zur technischen Landung auf fremdem Staatsgebiet,
das Recht, Personen, Post und Fracht aus dem Heimatstaat des Flugzeugs in ein fremdes Staatsgebiet befördern zu dürfen,
das Recht, Personen, Post und Fracht aus einem fremden Staatsgebiet in den Heimatstaat des Flugzeugs befördern zu dürfen,
das Recht zum Transport von Personen, Post und Fracht zwischen fremden Territorien.

Freiheit werden im Regelfall auf Gegenseitigkeit zugestanden. Neben diesen „5 Freiheiten“ gibt es noch die sog. Kabotage, d. h. das Recht einer Luftverkehrsgesellschaft, innerhalb eines fremden Staatsraumes kommerziellen Luftverkehr betreiben zu dürfen. Kabotage-rechte werden jedoch nur sehr selten gewährt, so daß der innerstaatliche Luftverkehr fast immer den Gesellschaften des betreffenden Staates vorbehalten bleibt.

Für diese gegenseitigen Verträge ist das Bermuda=Abkommen zwischen den USA und Großbritannien von 1946 Vorbild geworden. Wie in diesem Abkommen wurde bei den meisten folgenden Luftverkehrsabkommen die Zuteilung der Verkehrsrechte — bei der auch oft die Transportkapazität festgesetzt wird — auf die Verkehrsbedürfnisse der beiden ver-tragschließenden Staaten ausgerichtet. Damit erhielten die 3. und 4. Freiheit ihren vollen wirtschaftlichen Wert. Die Gewährung der 5. Freiheit kann dagegen praktisch bedeutungslos sein, wenn sie nicht auf die Verkehrsbedürfnisse dritter Staaten Rücksicht nimmt. Zu- weilen werden Landrechte auch verbunden mit handelspolitischen Forderungen gewährt.

Dieses System bilateraler Abkommen ersetzt jedoch nicht die „Freiheit der Luft“, da es viel zu schwerfällig und kompliziert ist. Es läßt sich aber kaum kurzfristig oder überhaupt nicht ausmerzen, so daß nach anderen Lösungen gesucht werden muß, die eine Liberalisierung des Luftverkehrs fördern. Die ICAO hat bereits über 250 solcher bilateraler Ab- kommen registriert, betrachtet aber diesen Zustand als unbefriedigend. Obwohl jedoch das Air Transport Committee und der Council der ICAO auf ein multilaterales Abkommen hinarbeiten, sind bisher keine greifbaren Ergebnisse erzielt worden, die auf eine Liberalisierung des Luftverkehrs hinwirken. „Es besteht gegenwärtig der allgemeine Eindruck, daß, obwohl ein multilaterales Übereinkommen im Prinzip als Fernziel wünschenswert ist, die großen Differenzen der bestehenden Meinungen es gegenwärtig unmöglich machen, ein solches Abkommen zustande zu bringen.“³⁾ Diese Differenzen erschweren gerade deshalb ein multilaterales Abkommen, weil sie nicht nur wirtschaftlicher Natur sind.

2. Die Folgen bilateraler Verträge

In der Praxis führt dies zu vielen Unzuträglichkeiten, und die Gewährung oder Nicht- gewährung dieser Freiheiten ist ein Barometer für die wirtschaftliche Lage im Weltluft- verkehr. Zwar sind die Preise (Tarife) im Luftverkehr durch die IATA kartellmäßig ge- bunden; das hindert aber nicht daran, daß um das Transportvolumen ein starker Wett- bewerb entfaltet wird, denn die IATA stellt kein Quotenkartell dar. Die Konkurrenz zwischen den Fluggesellschaften ist also nicht ganz ausgeschaltet, sie wickelt sich nur in anderen Formen als über den normalen Preiswettbewerb ab.

Das Dilemma, in dem sich die internationale Luftverkehrspolitik befindet, wurde mit erschreckender Deutlichkeit im Mai 1963 klar, als die Gefahr bestand, daß die IATA als Preiskartell gesprengt wurde. Das Verbot des CAB an die nordamerikanischen Carrier, die im Herbst 1962 beschlossene Erhöhung der Rückflugpreise im Nordatlantik-Verkehr einzu- führen, wurde von einzelnen europäischen Staaten mit dem Entzug der Landrechte beant- wortet. Die nordamerikanischen Gesellschaften hätten bei einem niedrigeren Tarif die Vor- aussetzungen gehabt, ihren Marktanteil zu erhöhen, wenn nicht ebenso wie die Tarife auch die Landrechte von dem jeweiligen Souveränitätsträger genehmigt werden müßten.

³⁾ Memorandum on ICAO: The Story of The International Civil Aviation Organization, Montreal 1953, Public Information Office of the ICAO, S. 34, zitiert nach: *Lochner/Wilts, Wachstum und Wettbewerb im nordatlan- tischen Personenverkehr*, Göttingen 1956, S. 32.

Dieses Intermezzo zeigt nicht nur, auf welche Bahnen der verhinderte Preiswettbewerb führen kann; es läßt auch erahnen, wie weit der Weg zu einer „Freiheit der Luft“ noch ist.

Als Folge des bisherigen Bilateralismus im internationalen Luftverkehr zeigt sich eine Tendenz zur Konzentration, also zur Ausschaltung des noch vorhandenen Wettbewerbs. Den drei US-Carriern und zwei kanadischen Gesellschaften des Nordatlantikverkehrs stehen eine Reihe kleinerer europäischer Gesellschaften gegenüber, die sich, wenn es nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit geht, in das Verkehrsaufkommen auf dem Nordatlantik teilen müssen. Einige europäische Gesellschaften, die dabei einen kleineren Anteil erhalten, sind seit mehreren Jahren bestrebt, sich zu einer größeren, als Einheit operierenden Verkaufsorganisation zusammenzuschließen (vgl. Air-Union), um dem Wettbewerb der großen US-Carrier besser begegnen zu können.

Man erwartet von derartigen Zusammenschlüssen eine wirksame Verbesserung der Ertragslage. Diese Entwicklung wurde vor allem dadurch hervorgerufen, daß mit der Einführung des Strahlverkehrsflugzeuges die Kapazität wesentlich gesteigert wurde. Durch Absprachen über die Aufteilung des Verkehrsaufkommens, der Verkaufsorganisation und Wartung versucht man gleichzeitig, die Kapazität besser auszunutzen und die Kosten pro angebotenen Tonnenkilometer zu verringern. Diese Konzentration soll aber nicht nur zu kostensenkenden Rationalisierungen genutzt werden, sondern auch den europäischen Carriern eine stärkere Verhandlungsposition in der IATA geben.

Sie muß nicht zwangsläufig für den Verkehrsnutzer von Nachteil sein. Da der direkte Preiswettbewerb ohnehin durch die IATA ausgeschaltet ist, kann eine weitere Beschränkung der Konkurrenz die Stellung des Nachfragers nur durch Qualitätsverschlechterung beeinträchtigen. Die Luftverkehrsgesellschaften unterliegen aber nicht nur dem Substitutionswettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, sondern sind auch zu sehr Genehmigungs- und Aufsichtsmaßnahmen der Regierungen unterworfen, als daß sie ihre Marktstellung zum Schaden des Nachfragers ausnutzen könnten. Allerdings hat eine Konzentration — vom Verkehrsnutzer gesehen — nur dann Sinn, wenn dabei Kostensenkungen erzielt und diese im Preis weitergegeben werden. Außerdem ist zu befürchten, daß mit zunehmender Konzentration die staatliche Reglementierung des Luftverkehrs und eine nicht mehr auf ökonomischen Prinzipien beruhende Verhaltensweise noch gefördert wird.

Die Einigungsbestrebungen im Rahmen der Air-Union beschränken sich auf die Luftverkehrsgesellschaften der EWG-Staaten mit Ausnahme der KLM (Niederlande), stehen aber nicht direkt mit der Bildung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Zusammenhang. Nach vielen Vorschlägen, Gegenvorschlägen und Änderungswünschen ist die Bildung der Air-Union immer wieder zurückgestellt worden, so daß sie kaum noch verwirklicht werden dürfte. Auch die übrigen Verträge über eine technische oder wirtschaftliche Zusammenarbeit europäischer Luftverkehrsgesellschaften (z. B. SAS—Swissair) haben keine große Bedeutung erlangt. Praktisch wirksam und erfolgreich ist in Europa nur die Dachgesellschaft SAS der skandinavischen staatlichen Luftverkehrsgesellschaften.

3. Luftverkehrspolitik im Rahmen der EWG

Der überwiegend international ausgerichtete Luftverkehr und die zwangsläufig international geprägte Luftverkehrspolitik sind auch beim Abschluß des EWG-Vertrages entsprechend beachtet worden. Der Luftverkehr ist ebenso wie die Seeschifffahrt vom Vertrag nicht erfaßt

worden. So sollen die besonderen Bestimmungen des Titels „Verkehr“ *expressis verbis* nur auf die Binnenverkehrsträger angewandt werden (Art. 84 EWGV). Dies wird teilweise so ausgelegt, daß Luftverkehr und Seeschifffahrt überhaupt nicht durch den EWG-Vertrag berührt würden; die allgemeine Auffassung scheint aber dahin zu gehen, daß Luftverkehr und Seeschifffahrt nur von dem besonderen Titel „Verkehr“ nicht erfaßt werden, im übrigen aber die allgemeinen Bestimmungen, soweit sie zutreffen, auch für diese beiden Verkehrsträger gelten. Das betrifft insbesondere das Niederlassungsrecht und die Freizügigkeit der Arbeitskräfte.

Die Gemeinschaft hat sich also „die Lösung der Fragen vorbehalten, die sich für ihre See- und Luftverkehrspolitik bei einer Einbeziehung der Seeschifffahrt und Luftfahrt in die Wirtschaftsintegration ergeben würden“.4) Die Maßnahmen der EWG-Kommission können nicht ohne Berücksichtigung anderer, am Luftverkehr beteiligter Staaten getroffen werden, da ihre Auswirkungen auf den Weltluftverkehr zu beachten sind. Aus diesem Grunde sind auch die Vorschriften des EWG-Vertrages nicht konkretisiert worden. Die EWG-Kommission muß also nach Lösungen suchen, die einerseits dem Buchstaben und Geist des EWG-Vertrages gerecht werden, andererseits die weltwirtschaftlichen Verflechtungen des Luftverkehrs berücksichtigen.

Eine Lösung der internationalen Luftverkehrsprobleme, die beiden Forderungen gerecht wird, wäre natürlich eine weltweite Liberalisierung des Luftverkehrs und möglichst freier Wettbewerb der Gesellschaften. Aber nicht nur die verkehrspolitische Freiheit, sondern auch der freie Wettbewerb der Gesellschaften scheinen heute auf weltweiter Basis nahezu unmöglich. Das ist nicht nur wirtschaftlich bedingt (Investitionen), sondern hat auch zum Teil außerwirtschaftliche (politische, militärstrategische) Gründe.

Ansatzpunkte für eine Liberalisierung des Luftverkehrs könnten die Integrationsbestrebungen sein, die zunächst auf regionaler Basis einen „Ersatz“ schaffen sollen für die Funktion des verlorengegangenen weltweiten Freihandels. Analog der Liberalisierung des Handelsverkehrs ließe sich auch der Luftverkehr im Integrationsraum von allen Einschränkungen befreien, so daß jeder Luftverkehrsunternehmung eines EWG-Staates die Beförderungsmöglichkeit in allen anderen EWG-Staaten erlaubt wird, wie sie beispielsweise für die Unternehmer des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt angestrebt wird.5) Wenn auch nicht die politische Einheit Europas verwirklicht ist, läßt sich doch wie ein gemeinsamer (Handels-) Markt auch ein gemeinsamer Luftverkehrsmarkt errichten.

4. Die Zentren des Weltluftverkehrs

Das Kerngebiet Europa wird mit dem Aufbau der EWG unabhängig von einer politischen Einigung auch verkehrspolitisch an Gewicht gewinnen und innerhalb der Weltwirtschaft eine ähnliche Bedeutung erlangen wie der nordamerikanische Raum, denn es ist das Ziel der Integrationsbestrebungen, „dem europäischen Kraftfeld die Stellung wiederzugewinnen, die das amerikanische und sowjetische niemals verloren haben“.6) Die beiden Pole Europa und Nordamerika werden auch in Zukunft das Gesicht des Weltluftverkehrs prägen. Der sowjetisch-chinesische Raum fällt infolge seiner Isolation noch vorläufig aus.

4) Erdmenger, J., Die Anwendung des EWG-Vertrages auf die Seeschifffahrt und Luftfahrt, Hamburg 1962, S. 113.

5) Vgl. dazu das Aktionsprogramm der EWG-Kommission vom 23. Mai 1962.

6) Predöhl, A. / Jürgensen, H., Europäische Integration, in: HdSW, Bd. 3, Stuttgart/Tübingen/Göttingen 1961, S. 374.

Die Bedeutung der beiden Wirtschaftsgebiete Europa und Nordamerika im gesamten Weltluftverkehr zeigt die folgende Tabelle. Die vorliegenden Werte wurden errechnet durch Addition

der Domestic-Verkehrsleistungen der jeweiligen nationalen Fluggesellschaften und der Verkehrsleistungen im USA-Kanada-Luftverkehr bzw. der internationalen Verkehrsleistungen innerhalb Europas, die auf Grund der Berichte der 12 ARB-Mitgliedsgesellschaften geschätzt worden sind.

Es wurden ferner die beförderten Personen bzw. Tonnen im Nordatlantikverkehr mit einer Durchschnittsentfernung von 5 500 km multipliziert.

*Verkehrsleistungen im planmäßigen Weltluftverkehr 1961 nach Verkehrsregionen
(nur IATA-Gesellschaften)*

Verkehrsregion	Mill. Pkm	%	Mill. Fracht=tkm	%
Gesamt-Verkehrsleistungen	102 959	100	2 062	100
Nordamerika-Verkehr (USA-Domestic-, Kanada-Domestic- und USA-Kanada-Verkehr) rd.	51 730	51	820	40
Innereuropa-Verkehr (Domestic-Verkehr der europäischen Staaten und internationaler Europa- Verkehr) rd.	11 680	11	190	9
Nordatlantik-Verkehr einschl. Vor- und Ablaufverkehr	10 560	10	350	17
Übriger Verkehr (Lateinamerika, Südatlantik, Afrika, Asien, Australien, Pazifik, einschl. Vor- und Ablaufverkehr) rd.	28 990	28	700	34

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics 1961, Montreal 1962.

Der Luftverkehr ist in seiner Entwicklung nicht autonom, sondern basiert sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr auf anderen wirtschaftlichen Beziehungen, insbesondere auf dem Handelsaustausch. Die Integration im europäischen und atlantischen Bereich ist also über ihre Wirkungen auf den Güterausaustausch Entwicklungskomponente des Luftverkehrs auf dem Nordatlantik.

5. Regionale Liberalisierung als Ausgangsbasis

Dem Sinne des EWG-Vertrages nach würde Integration des europäischen Luftverkehrs bedeuten, daß sich alle Liberalisierungsmaßnahmen auf die Luftverkehrsgesellschaften des Integrationsraumes erstrecken, mit den Gesellschaften bzw. Regierungen dritter Länder aber weiterhin Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit getroffen werden. Die im Integrationsraum ansässigen Unternehmungen erhalten auf diese Weise völlige Freizügigkeit im zwischen-

staatlichen Verkehr der EWG-Länder. Im Interesse der wirtschaftlichen Integration Europas muß dabei gefordert werden, daß die Tarifkompetenzen im zwischenstaatlichen Verkehr der IATA entzogen und einer EWG-Luftfahrtbehörde übertragen werden — solange die politische Einheit Europas nicht hergestellt ist und wenn man den beteiligten Gesellschaften keinen Preiswettbewerb untereinander zugestehen will.

Damit sind allerdings die Schwierigkeiten des bisherigen Systems nicht beseitigt, denn bei Fortbestehen der nationalen Gesellschaften erhebt sich wieder das Problem der Quoten-zuteilung innerhalb eines Preiskartells. Diese Abstimmung müßte dann von den Gesellschaften selbstverantwortlich durchgeführt werden. Das Problem wird dabei um so gravierender, je unterschiedlicher das Verkehrspotential in den einzelnen Ländern ist und je stärker protektionistische Tendenzen in der Verkehrspolitik verfolgt werden. Diese Schwierigkeiten können nur umgangen werden durch freien Preiswettbewerb der Gesellschaften, durch Zusammenschluß der EWG-Carrier in einer als Einheit fungierenden Organisation oder durch Bildung einer zwischenstaatlichen Koordinationsbehörde ähnlich dem CAB der USA.

Eine dieser Alternativen würde auch den Weg bereiten für eine Beteiligung von Gesellschaften anderer EWG-Staaten am nationalen Verkehr, der bisher ausschließlich der eigenen Unternehmung vorbehalten blieb.

Um bei einer völligen Liberalisierung im EWG-Raum Verzerrungen der Wachstumschancen in den einzelnen Ländern zu vermeiden, muß das Luftverkehrspotential gleichmäßig erschlossen werden. Dazu sind die nationalen, bisher unterschiedlichen Tarife den Kompetenzen der Fluggesellschaften selbst oder einer EWG-Luftfahrtbehörde zu unterstellen.

6. Luftverkehrspolitik der atlantischen Partnerschaft

Diese Maßnahmen würden Europas Position im Weltluftverkehr gegenüber dem nordamerikanischen Raum wesentlich stärken. Europa wird insgesamt damit zu einem Partner Nordamerikas im atlantischen Luftverkehr, wenn auch der Anteil Europas schon wegen der geringen räumlichen Ausdehnung immer niedriger sein wird. Es wäre eine echte Konsequenz der Integrationsbestrebungen im nordatlantischen Bereich, wenn dann die beiden Partner Nordamerika und Europa ihren Luftverkehr zunächst auf dem Nordatlantik (einschließlich der Polroute) weitgehend oder völlig liberalisieren würden. Auch im Rahmen einer atlantischen Liberalisierung des Luftverkehrs können sich die europäischen Staaten zunächst Kabotagerichte für ihre Luftverkehrsgesellschaften vorbehalten — wie auch der inneramerikanische Luftverkehr ganz den US- und kanadischen Gesellschaften reserviert ist. Als Fernziel ist allerdings auch die gegenseitige Liberalisierung innerhalb der beiden Wirtschaftsräume zu fordern, wobei noch nichts über die sicherlich geringen Möglichkeiten einer praktischen Verwirklichung gesagt ist. Soweit mit diesen Maßnahmen eine eigenständige Tarifpolitik der beteiligten Staats- bzw. Wirtschaftsräume einhergeht, wird die Funktion der IATA als internationales Preiskartell eingeschränkt. Dieser ganze Problemkomplex setzt aber zu seiner Lösung nicht nur eine weitgehende Änderung der verkehrspolitischen Grundlagen voraus, sondern auch eine eingehende quantitative Analyse des tatsächlichen und potentiellen Verkehrsaufkommens.

Eine solche Luftverkehrspolitik der Partnerschaft ist unabhängig von der Zahl der Fluggesellschaften, also dem Wettbewerb zwischen den Carriern. Die in beiden Wirtschafts-

bereichen erkennbaren Konzentrationstendenzen bedeuten eine Gefahr für den Wettbewerb und können die genannten nachteiligen Folgen aufweisen. Soweit in der Preisbildung monopolistische Verhaltensweisen der Carrier erkennbar sind, lassen sie sich durch staatliche bzw. zwischenstaatliche Tarifpolitik ausschalten, wenn nicht der Substitutionswettbewerb anderer Verkehrsträger in ausreichendem Maße tarifenkend wirkt. Auf die Möglichkeit, auch die angebotene Kapazität durch eine Koordinationsbehörde zu regulieren, wurde bereits hingewiesen.

Eine solche Verkehrspolitik schließt natürlich nicht aus, daß sich auch andere, nicht in den beiden Kerngebieten ansässige Fluggesellschaften am nordatlantischen Luftverkehr beteiligen. Ihre Rechte werden jedoch weiterhin jeweils in besonderen Verhandlungen überwiegend auf Gegenseitigkeit festgelegt werden müssen, da sie bei einer generellen Liberalisierung meist keine äquivalente Gegenleistung bieten können. Damit werden diese Unternehmungen zwar benachteiligt, aber Diskriminierungen sind das Kennzeichen regionaler Integrationen.

7. Globale Liberalisierung als Fernziel

Eine schrittweise Ausweitung der regionalen Integration zur globalen erscheint heute kaum möglich oder erfolgversprechend — ebensowenig wie ein multilateraler Vertrag über die „Freiheit der Luft“. Um dennoch eine liberale Weltluftverkehrspolitik einzuführen, bietet sich eine Möglichkeit, die Beschränkungen im internationalen Luftverkehr abzubauen, indem die Integrationstechnik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit ihren im zeitlichen Ablauf fixierten Beschlüssen nicht regional, sondern funktional auf den Luftverkehr übertragen wird, ähnlich wie es bei verschiedenen Welthandelsabkommen der Fall ist. Die ICAO als zwischenstaatliche Organisation des Luftverkehrs müßte dazu mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattet werden. Nach Einigung über den Modus der Liberalisierung im Weltluftverkehr wären alle Mitgliedstaaten bzw. deren Fluggesellschaften an die Entscheidungen und Maßnahmen der ICAO gebunden. Das setzt allerdings voraus, daß die beteiligten Staaten zumindest teilweise auf eine autonome Luftverkehrspolitik verzichten, was bei einer regionalen Integration anerkannte Notwendigkeit ist, und nicht verstärkt eine entgegengesetzte Politik (Flaggenprotektionismus) betreiben.

Dieser Weg ist deshalb der schwierigere und wenig aussichtsreich. In der Entwicklung der Weltwirtschaft zu einem multizentrischen System, das gerade auch den Luftverkehr stark beeinflussen wird, ist aber eine liberale Luftverkehrspolitik, die sich auf den atlantischen Raum beschränkt, langfristig nicht tragbar. Wie die EWG bereits heute handelspolitisch auf andere Bereiche ausstrahlt, könnte eine atlantische „Luftverkehrsgemeinschaft“ aber geeignet sein, den Anstoß zur Verwirklichung einer „Freiheit der Luft“ zu bilden.

Entwicklung und Marktstellung der französischen Rheinflotte

VON DIPL.-VOLKSW. ROBERT FURTWÄNGLER, FREIBURG I. BR.

1. Vorbemerkungen

Trotz der fast einheitlichen Produktionsstruktur, den nahezu gleichen natürlichen und technischen Bedingungen, denen die Anbieter auf dem Rheinschiffahrtsmarkt unterworfen sind, unterscheiden sich die Rheinflotten der Rheinuferstaaten und Belgiens in mancherlei Hinsicht voneinander. Wesentliche Unterschiede, die eine gesonderte Untersuchung möglich und notwendig machen, zeigen sich nicht nur in den Eigenarten der Märkte, auf denen die einzelnen nationalen Flotten vorzugsweise tätig sind. Sie finden sich ebenso in der Vielfalt der Beziehungen, die zwischen regional und sachlich abgegrenzten Markt komplexen bestehen, und darüber hinaus in der Mannigfaltigkeit der Ordnungsformen, wie sie sich teils spontan herausgebildet haben, teils bewußt geschaffen worden sind.

So hebt sich auch die französische Rheinflotte durch einige charakteristische Merkmale von den Flotten unter anderer Flagge ab: Einmal durch die Art und den genau bestimmbaren Zeitpunkt, an dem sie entstanden ist, weiter durch ihre bevorzugte Marktstellung im französischen Rheinverkehr, noch mehr aber durch den Aufbau ihrer Marktorganisation, die ihr eine gewisse Sonderstellung innerhalb der gesamten Rheinschiffahrt insofern zuweist, als es sich dabei um einen eigenständigen Versuch handelt, den Kriegsfolgen, aber auch den Gefahren der „latenten und permanenten Krise“, denen sich die Rheinschiffahrt seit Jahrzehnten ausgesetzt sieht, mit ordnungspolitischen Maßnahmen zu begegnen.

2. Entstehung und Entwicklung

Die französische Rheinflotte entstand nach dem I. Weltkriege. Bis 1918 war Frankreich kein Rheinanliegerstaat mehr, und es gab auch keine französische Rheinflotte.¹⁾ Erst mit der Rückgabe Elsaß-Lothringens an Frankreich kam die französische Flagge wieder auf den Rhein. Den Grundstock der neuen französischen Rheinflotte bildeten — neben den zu liefernden Neubauten — die Abtretungen von Kahnraum und Schleppkraft aus dem Bestand der deutschen Binnenschiffahrt, vornehmlich der deutschen Rheinschiffahrt. Zu diesen Schiffsabgaben hatte der Versailler Vertrag das Deutsche Reich aus zwei Titeln verpflichtet: einmal als Wiedergutmachungsleistungen zum Ausgleich der Tonnageverluste während des Krieges,²⁾ zum anderen aus Gründen, die aus der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens an sich abgeleitet wurden.³⁾ Denn die Gütertransporte der neuen östlichen Departments wollte Frankreich mit eigenen Verkehrsmitteln bewältigen und daher auch über eine eigene Rheinflotte verfügen.

Von den als Reparationsleistung aus dem Bestand der deutschen Binnenflotte an Frankreich abzuliefernden Schiffen wurden 56 Kähne mit rund 56000 t Tragfähigkeit der deutschen

¹⁾ Das Rheingutachten — vgl. *Harms/Kuske/Most/Predöhl*, Die deutsche Rheinschiffahrt, Berlin 1930, S. 184 — zählt zwar für 1913 noch 30 kleine Partikulierkähne mit zusammen 9312 t unter französischer Flagge; es dürfte sich dabei wohl um Kanalkähne gehandelt haben.

²⁾ Die Wiedergutmachungsforderungen sind in § 6 der Anlage III zum Abschnitt I des Teiles VIII des Versailler Vertrages enthalten.

³⁾ Die Ablieferungspflicht ist in Artikel 357 des Versailler Vertrages niedergelegt.

Rheinflotte entnommen; die westdeutsche Kanalflotte mußte 8 Kähne mit rund 7000 t Tragfähigkeit abtreten.

Für die Abtretung deutschen Schiffsmaterials, außerdem von Umschlags- und Lagereinrichtungen etc. in deutschen Rheinhäfen und Rotterdam,⁴⁾ die mit der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens begründet worden war, bildete das mutmaßliche Verkehrsaufkommen dieser Departments und einiger anderer Verkehrsrelationen, an denen sich Frankreich interessiert zeigte, die Bemessungsgrundlage. Als sie errechnet und von den Verhandlungsdelegationen anerkannt waren, legte der Schiedsspruch des Amerikaners *Walker D. Hines* am 8. 1. 1921 zuerst die Größe des französischen Flottenbedarfs und schließlich die von der deutschen Rheinschiffahrt abzuliefernden Kahnraum- und Schleppkraftmengen fest. Die Abtretungen beliefen sich danach auf insgesamt 254 150 t Kahnraum (= 11,5 % des Bestandes der deutschen Rheinflotte nach Abzug der Reparationslieferungen) und 23 760 PS (= 13,7 % ihres Bestandes) an Schleppkraft. Entsprechend dem Transportzweck und den Relationen, für die diese Schiffe Verwendung finden sollten, gehörten sie verschiedenen Größenklassen an. Das Schwergewicht lag bei den nach Art. 357 abgetretenen Schiffen deutlich in der Größenklasse zwischen 1400 t bis 2000 t, zu der 85 der abgetretenen Kähne zählten, während je 50 Kähne der Größenklasse zwischen 700 t bis 1000 t und 1000 t bis 1400 t angehörten. Aus der Tragfähigkeitsklasse unter 700 t mußten 21 Schleppschiffe, aus der Klasse über 2000 t lediglich drei Schiffe übergeben werden. Von den abzuliefernden Schleppbooten hatten 10 eine Leistungstärke über 1000 PS, 9 zwischen 500 PS und 1000 PS und 13 Schlepper unter 500 PS.

Die Schiffsabgaben nach Artikel 357 des Versailler Vertrages und die Reparationsleistungen — Abgaben aus dem Bestand der deutschen Binnenflotte und die gelieferten Neubauten — brachten der französischen Rheinflotte bis 1924 einen Bestand von 296 Kähnen mit 358 060 t Tragfähigkeit und 40 Schleppern mit 30 129 PS, den sie, wie die folgende Tabelle 1 zeigt, bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges durch Neubauten auf 361 209 t Kahnraum und 51 875 PS⁵⁾ an Schleppkraft erhöhte.⁶⁾

Die Entwicklung der französischen Schubflotte, bei der es sich teils um Neubauten, teils um umgebaute Kähne und Schlepper handelt, hat sich von 1959 auf 1963 wie folgt vollzogen: Die Zahl der Schubleichter stieg von 22 Einheiten mit 32 930 t auf 83 Einheiten mit ca. 125 000 t, während sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der Schubboote von 5 mit 5490 PS auf 16 mit 12 300 PS erhöhte.

In der Zwischenkriegszeit hat sich die französische Rheinflotte durch eigene Neubauten nur wenig vergrößert. Sowohl im Vergleich zur Entwicklung der internationalen Rheinflotte als auch zum Gesamtverkehr auf dem Rhein und ebenfalls zum eigenen Beförderungs-

⁴⁾ Vgl. hierzu und zum folgenden: *Napp-Zinn, A. F.*, Rheinschiffahrt 1913–1925, Berlin 1925, S. 104 f., S. 112 ff., S. 127 ff.

⁵⁾ Nach *Napp-Zinn, A. F.*, Rheinschiffahrt 1913–1925, a.a.O., S. 131 f., S. 168, S. 192 und S. 222, Anlage 7, läßt sich eine Gesamtablieferung von 369 650 t Kahnraum und 30 985 PS an Schleppkraft errechnen. Das Rheingutachten (S. 190) beziffert die Gesamtablieferungen an Frankreich, wiederum einschließlich der Neubauten, sogar auf 381 540 t und 30 835 PS an Schleppkraft, wozu noch die während der Ruhraktion enteigneten Schiffe hinzugezählt werden müßten.

⁶⁾ Im Vergleich zu den Zahlenangaben für 1946 — vgl. Tabelle 1 — erscheinen diese Bestände jedoch zu niedrig. Auch das Rheinschiffsregister von 1935 nennt auf S. 1088 ff. einen Bestand von 385 Kähnen mit 391 090 t, dazu einen Bestand von 134 Motorschiffen mit 43 183 t, außerdem 30 Motortanker mit 8 056 t, und an Schleppern einen Bestand von 80 Booten mit 45 130 PS Leistungsfähigkeit. Von den aufgeführten Motorschiffen weisen allerdings nur 6 Schiffe eine Tragfähigkeit von über 400 t auf; ihre Gesamttonnage beziffert sich auf 30,5 t.

Tabelle 1:
Entwicklung der französischen Rheinflotte von 1923–1961

Jahr	Kähne		davon Tankkähne		Schlepper		Motorschiffe	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	PS	Zahl	Tonnen
1923	259	308 766	5	5 426	51	30 584	—	—
1924	296	358 060	5	5 426	40	30 129	—	—
1928	295	357 201	4	4 269	46	32 469	—	—
1938	297	361 209	14	14 490	98	51 875	6	3 465
1946 ¹⁾	275	333 300	.	. ²⁾	70	45 200	22	14 400
1960	227	256 115	13	13 046	56	46 060 ³⁾	483	231 316 ⁴⁾
1961	234	217 920	13	13 046	46	36 865 ⁵⁾	515	239 902 ⁶⁾

Quellen: Jahresberichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Jg. 1923, S. 75; Jg. 1924, S. 43; Jg. 1928, S. 23; Jg. 1938, S. 46; Jg. 1946, S. 66; Jg. 1960, S. 128 f., und Jg. 1961, S. 146 f.

Anmerkungen: ¹⁾ Einsatzfähige und reparaturfähige Schiffe.

²⁾ Keine Angaben vorhanden.

³⁾ Davon abgetakelt: 20 Schlepper mit 13 600 PS.

⁴⁾ Einschl. 10 Tankmotorschiffen mit 6 229 t.

⁵⁾ Davon abgetakelt: 12 Schlepper mit 8 100 PS.

⁶⁾ Einschl. 10 Tankmotorschiffen mit 6 228 t.

volumen ist sie nur unterdurchschnittlich gewachsen.⁷⁾ Das läßt auf eine verhältnismäßig gute Anpassung der Flottengröße an die Entwicklung des Verkehrsvolumens schließen, wenn auch zu berücksichtigen ist, daß die Ausgangsbasis, der Flottenbestand etwa im Jahre 1924, ziemlich hohe Werte aufweist, die hemmend auf die Investitionsneigung wirken mußten.

Der II. Weltkrieg fügte der französischen Flotte beträchtliche Verluste zu. Von der 1938 vorhandenen Kahn-tonnage von insgesamt 361 209 t⁸⁾ waren 1946 nur noch 79 Kähne mit 98 000 t einsatzfähig. Beschädigt, aber immerhin reparaturfähig, waren außerdem 196 Kähne mit 235 000 t. An Selbstfahrern zählte die französische Rheinflotte noch einen Bestand von 13 einsatzfähigen Motorschiffen mit 8 400 t und 9 reparaturfähigen Motorschiffen mit 6000 t.⁹⁾ An Schleppkraft verfügte sie über 24 einsatzfähige Boote mit 12 800 PS und 46 reparaturfähige Schlepper mit 32 400 PS. Gesunken, verlorengegangen oder mit unbekanntem Aufenthaltsort waren 15 Schlepper mit 7200 PS, 31 Kähne mit 38 600 t und 3 Motorschiffe mit 2100 t.⁹⁾

Mit Hilfe des Staates wurde die französische Rheinflotte in der Nachkriegszeit wieder aufgebaut und die schon vor dem Kriege begonnene Motorisierung verstärkt fortgesetzt. Der Erfolg dieser Bestrebungen zeigt sich in einem relativ hohen Motorisierungsgrad, der 1961 für die gesamte Flotte knapp über 46 % betrug (von den im Rheingebiet beheimateten Schiffen knapp über 35 %).¹⁰⁾ Auch an der Einführung der Schubschiffahrt auf dem Rhein

⁷⁾ Vgl. *Schmitt, Alfons*, Die Liberalisierung des innerdeutschen Wasserstraßenverkehrs insbesondere auf dem Rhein unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten, Duisburg 1954, S. 17 f.

⁸⁾ Vgl. Anmerkung 6.

⁹⁾ Vgl. Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1946, S. 66.

¹⁰⁾ Errechnet aus Rapport annuel, Jg. 1961, S. 146 f.

war die französische Schifffahrt führend beteiligt. Sie stellte Mitte 1963 über die Hälfte des auf dem Strom verkehrenden Schubschiffsraumes.¹¹⁾

Die in dieser Tatsache erkennbar werdenden Bemühungen, die französische Rheinflotte zu modernisieren, spiegeln sich auch im Altersaufbau des Schiffsparks wider. Fast die Hälfte der Güterschiffstonnage war im Jahre 1961 weniger als 20 Jahre alt, während 25 % der Gesamttonnage ein Alter zwischen 21 und 50 Jahre und ebenfalls 25 % ein Alter über 50 Jahre hatte.

In der französischen Rheinflotte überwiegt noch immer der Kahnraum, mit dem auch der größere Teil des französischen Rheinverkehrs bewältigt wird.¹²⁾ Daneben sind aber auch viele, meist kleinere Motorschiffe vorhanden, die ihren Abmessungen nach jedoch eher für die Bedienung des nordfranzösischen und belgischen Kanalverkehrs vorgesehen sind, wenn sie auch zeitweilig auf bestimmten Rheinstrecken verkehren.

Aus der folgenden Tabelle läßt sich die Größengliederung der Güterschiffe ersehen:

Tabelle 2:

Größengliederung der französischen Rheinflotte im Jahre 1961

Größenklasse von — bis	Kähne		Motorschiffe	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
bis 400 t	84	34 194	365	117 021
401— 700 t	13	7 699	16	9 972
701—1000 t	33	27 917	131	109 537
1001—1400 t	63	81 659	3	3 372
über 1400 t	81	130 012		

Quelle: Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1961, S. 146 f.

Ein großer Teil der Kähne kann nicht nur auf dem Rheinstrom, sondern auch auf den nordwestdeutschen Kanälen eingesetzt werden, so auf dem Dortmund-Ems-Kanal die Schleppschiffe bis 1000 t und auf dem Rhein-Herne-Kanal die Einheiten mit einer Tragfähigkeit bis 1350 t. Ein erheblicher Teil der Kahnflotte ist offensichtlich nur für den Einsatz auf dem Strom bestimmt. Beim Motorschiffsraum fehlen diese großen Einheiten fast ganz. Ein erheblicher Teil der Motorschiffstonnage besteht aus Einheiten unter 400 t; immerhin ist auch der Anteil der Schiffe zwischen 701—1000 t, die auf allen Wasserstraßen des nordwesteuropäischen Wasserstraßensystems verkehren können, beträchtlich. Ebenso wie das Fassungsvermögen und die Abmessungen der Kähne und Motorschiffe ist auch die Leistungskraft der Schleppboote den Verhältnissen des Stromteiles angepaßt, auf dem sie jeweils eingesetzt werden. So verkehren die schwächeren Schlepper vorwiegend auf dem Niederrhein, während die starken Streckenboote, die eine Leistungskraft von 1200 PS bis 2400 PS, ja selbst bis 4000 PS aufweisen, auf den schwierigeren Strecken des Mittel- und Oberrheins eingesetzt sind. Von den Schleppern entfällt der größte Teil, 27 Boote mit insgesamt 15 680 PS, auf die Klasse zwischen 401 PS und 1000 PS, während 12 Boote mit

¹¹⁾ Vgl. auch David, R., Schubschifffahrt der Communauté de Navigation Française Rhénane (C.N.F.R.) auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 14. Jg. (1962), S. 313 ff.

¹²⁾ Vgl. „Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, in: Deutsche Verkehrszeitung, 14. Jg. (1960), Nr. 68, S. 9.

insgesamt 26 300 PS eine Motorenstärke über 1000 PS aufweisen. Insgesamt 15 kleinere Schlepper in der Klasse bis 400 PS besitzen eine Leistungskraft von zusammen 3095 PS.

3. Die Unternehmungen in der französischen Rheinschifffahrt

Die an Frankreich abgetretenen deutschen Binnenschiffe verwaltete das Office National de la Navigation (ONN), das nationale Schifffahrtsamt¹³⁾, das sich hierzu der 1919 gegründeten Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin¹⁴⁾ bediente. Die Schleppkähne wurden an die nach dem Waffenstillstand gegründeten französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften verkauft, und zwar zuerst der nach Art. 357 des Versailler Vertrages abgetretene Kahnraum, den folgende Reedereien¹⁵⁾ erwarben:

a) Société Alsacienne de Navigation Rhénane	51 Kähne mit 64 800 t
b) „Le Rhin“. Société Générale de Navigation et d'Entrepôts	52 Kähne mit 65 265 t
c) Société Française de Navigation Rhénane	70 Kähne mit 83 756 t
d) Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux	22 Kähne mit 30 151 t
e) Compagnie de Transports Rhénans, eine Tankreederei	5 Kähne mit 5 246 t

Diese fünf Reedereien erhielten also insgesamt 200 Kähne mit 249 218 t Tragfähigkeit. Außerdem wurden rd. 30 000 t Rheinkahnraum vom ONN an die 1923 gegründete Société Franco-Suisse de Navigation SA., Straßburg, verkauft. Lediglich ein Schleppschiff wurde an einen Partikulier veräußert.¹⁶⁾ Die Schleppkraft sowie die Leichter und Krane übertrug die Société d'Etudes ausschließlich der 1924 gegründeten Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, deren Hauptaktionär¹⁷⁾ das ONN, also der Staat, war, und verpachtete dieser Gesellschaft auch die Landanlagen in Rotterdam, Ruhrort, Köln, Ludwigshafen, Mannheim und Rheinau.¹⁸⁾ Die Compagnie Générale war aber nur im Schleppverkehr oberhalb Ruhrort tätig. Den Schleppdienst auf dem Niederrhein zu den Seehäfen übernahm die unter Staatseinfluß stehende und durch gegenseitige Aktienhaltung mit der Compagnie Générale verbundene Société Française de Remorquage sur le Rhin, die vom ONN mit Seineschleppern ausgerüstet wurde. An den Ende 1924 bestehenden fünf französischen Rheinschifffahrtsgesellschaften waren Seereedereien, die Stadt Straßburg und andere elsässische Wirtschaftskreise beteiligt.¹⁹⁾ Zum Teil sind diese Reedereien auch aus Zusammenschlüssen von Schifffahrts- und Speditionsunternehmen, die in der Waffenstillstandszeit gegründet worden waren, hervorgegangen. Verflechtungen ergaben sich bald mit der nord-

¹³⁾ Das nationale Schifffahrtsamt, das Office National de la Navigation (ONN), ist durch Art. 67 des Finanzgesetzes vom 27. 2. 1912 geschaffen, seine Organisation erstmalig durch die Verordnung vom 23. 9. 1912 geregelt worden. Heute gelten für dieses Amt die Vorschriften der Verordnung vom 26. 12. 1960. Über die weiterreichenden Aufgaben des ONN vgl.: Europäische Wirtschaftsgemeinschaft — Kommission —, Die wirtschaftliche Regelung des Verkehrs mit Eisenbahnen, Kraftwagen und Binnenschiffen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft — Stand 1. Juli 1962 —, S. F 75 ff.

¹⁴⁾ Die betrieblichen Aufgaben der Société d'Etudes wurden nach der Neuorganisation der französischen Rheinschifffahrt im Jahre 1924 der Compagnie Générale übertragen.

¹⁵⁾ Vgl. „Die Rheinquellen“, XXI. Jg. (1926), S. 113 sowie Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 171 f.

¹⁶⁾ Vgl. „Die Rheinquellen“, XX. Jg. (1925), Heft 1/2, S. 20 f.

¹⁷⁾ An der Compagnie Générale war der Staat mit einer Sperrminorität von 35 % des Aktienkapitals beteiligt; die Reedereien waren mit 25 %, außerdem die Stadt Straßburg und die Handelskammer Straßburg und andere Interessenten mit 40 % des Aktienkapitals. Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

¹⁸⁾ Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

¹⁹⁾ Vgl. zum folgenden, insbesondere zur Entstehung und zum damaligen Geschäftsbereich der französischen Rheinschifffahrtsfirmen: Napp-Zinn, A. F., Rheinschifffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 172 ff.

französischen Kanalschiffahrt und mit schweizerischen Interessenten. Sie führten hier zur Gründung einer eigens für den Baselverkehr auf den elsässischen Kanälen bestimmten Schiffahrtsfirma, der Société Franco-Suisse de Navigation, und zwar durch die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft²⁰⁾ und die Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara), die diese Reederei in den Jahren 1955/56 übernommen hat. Auch zu deutschen Schiffahrtsgruppen, zur Rhenania und zur Fendel-Schiffahrts-AG, wurden allmählich Verbindungen angeknüpft. Diese Fühlungnahme erfolgte über Verloader, die an französischen Reedereien beteiligt waren und ihrerseits wieder mit deutschen Produzenten, beispielsweise dem Ruhrbergbau, in Geschäftsbeziehungen standen. Bei einigen Reedereien führte das zu einer besonderen Ausrichtung der Schiffahrt auf die Beförderung bestimmter Güter, z. B. auf die Kohlentransporte. Eine andere Reederei, die Compagnie de Transports Rhénans, wählte sich als alleinige Transportaufgabe die Beförderung flüssiger Stoffe und übernahm auch die Lagerung und den Umschlag dieser Güter. Die Spezialisierung auf bestimmte Güterarten hat jedoch – sieht man von der genannten Tankreederei ab – heute an Bedeutung verloren.

Schon unmittelbar nach dem I. Weltkrieg kam es in Straßburg zu Niederlassungen holländischer und schweizerischer Speditionsunternehmen. Deutsche Schiffahrtsgruppen konnten dort erst Anfang der dreißiger Jahre mit eigenen Niederlassungen wieder Fuß fassen, so die Fendelgruppe mit der „Rhenus“-Société de Transports, die jedoch seit dem 2. Weltkriege nicht mehr besteht. Die Vertretung deutscher und anderer ausländischer Firmen wird überwiegend von den französischen Reedereien am Platze übernommen.

Seit den Neugründungen nach dem I. Weltkriege hat sich die Zahl der französischen Schiffahrtsfirmen nur unwesentlich vermehrt. Bis zum Jahre 1930 erhöhte sie sich, einschließlich der Compagnie Générale, auf neun Unternehmen. Außerdem wies die französische Rheinflotte noch die Schiffsbestände des Office National auf, das bei Bedarf Kähne und Schleppboote an Reedereien und Partikuliere vermietete. Zu diesen Unternehmen ist bis zum Jahre 1935 nur noch die „Rhenus“-Société de Transports hinzugekommen.²¹⁾

Innerhalb der französischen Rheinflotte gab es in der Zwischenkriegszeit keine Verschiebungen, die das Gewicht der einzelnen Reedereien und damit die gesamte Angebotsstruktur wesentlich verändert hätten. Bei dem relativ geringen Zuwachs, den die französische Rheinflotte in dieser Zeit insgesamt zu verzeichnen hatte, war eine solche Entwicklung ohnehin nicht zu erwarten.

Auch nach dem II. Weltkriege hat sich die Zahl der französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften nur wenig geändert. Durch Zusammenschlüsse sind allerdings größere Unternehmungsguppen gebildet worden. So hat die Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara) das Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux übernommen wie früher schon die Société Franco-Suisse de Navigation. Eine einzige Gruppe bilden auch die Société „Le Rhin“ und der Lloyd Rhénan einerseits, das Arnement Seegmuller SA. und die Société Strasbourgeoise d'Arnement (SSA) – die im Rheinschiffsregister allerdings nicht aufgeführt ist – andererseits. Auch wenn diese Firmen rechtlich selbständig geblieben sind, dürften sie organisatorisch doch zusammengefaßt sein. So gibt die Zahl der Reedereien, die gegenwärtig

²⁰⁾ Rechtsnachfolgerin der Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft ist die Schweiz. Reederei AG, Basel, die nach der Zusammenfassung der französischen Rheinflotte in der CNFR ihre Beteiligung an der Société Franco-Suisse veräußerte.

²¹⁾ Vgl. auch Tabelle 3.

Tabelle 3: *Unternehmungen in der französischen Rheinschiffahrt
Flottenbestände zwischen 1924 und 1956*

Unternehmung	1924		1930		1935		1956	
1. Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin	32 S	23 760 PS	34 S 13 K 5 C	28 310 PS 12 577 t 2 772 t	29 S 13 K 2 C	23 385 PS 12 604 t 1 333 t	28 S 1 K 16 M 1 C	26 495 PS 565 t 12 059 t 743 t
2. Société Alsacienne de Navigation Rhénane (Sanara)	51 K	64 800 t	51 K	64 995 t	74 K 6 M	74 451 t 2 121 t	31 K 14 M	39 623 t 10 865 t
3. Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux	22 K	30 151 t	22 K	28 867 t	22 K	28 837 t	18 K 4 M	23 648 t 2 773 t
4. Société Française de Navigation Rhénane	70 K	83 756 t	92 K	97 799 t	81 K	93 879 t	35 K 3 M	44 759 t 2 180 t
5. Le Rhin. Société Générale de Navigation et d'Entrepôts	52 K	65 265 t	52 K	65 310 t	50 K	62 520 t	35 K 10 M	43 678 t 8 179 t
6. Lloyd Rhénan			21 K	30 096 t	19 K	27 323 t	17 K 1 M	24 768 t 749 t
7. Arnement Seegmuller			7 K	8 228 t	7 K	7 811 t	5 K 9 M	5 786 t 3 411 t
8. Compagnie de Transports Rhénans (CTR)	5 Tk	5 246 t	5 Tk	5 572 t	8 Tk	9 186 t	12 Tk	12 872 t
9. Société Franco-Suisse de Navigation			25 K	29 966 t	43 K 11 M 3 Mt	35 132 t 3 421 t 870 t	18 K 7 M	18 526 t 3 805 t
10. Office National de la Navigation (ONN)			10 K 10 S 1 C	12 797 t 8 065 PS 526 t	18 K 37 S 4 C	22 427 t 19 892 PS 2 168 t	41 K 34 S 99 M 3 C 2 Mt	48 197 t 25 500 PS 82 918 t 1 410 t 1 528 t
11. „Rhenus“-Société de Transports, Straßburg					2 K 2 M	771 t 712 t		
Alle Unternehmen	32 S 195 K 5 K	23 760 PS 243 972 t 5 246 t	44 S 293 K 5 K 6 C	36 375 PS 350 635 t 5 572 t 3 298 t	66 S 329 K 8 Tk 6 C 56 M 7 Mt	43 277 PS 365 755 t 9 186 t 3 501 t 20 775 t*) 1 790 t*)	62 S 201 K 12 Tk 4 C 165 M 2 Mt	51 995 PS 249 550 t 12 871 t 2 153 t 126 939 t 1 528 t

*) Incl. „Navalsa“ SA., Straßburg, mit 37 Motorschiffen mit insges. 14 521 t und 4 Motortankern mit 920 t.

Legende:

K = Schleppkähne, M = Motorschiffe, S = Schlepper, C = Kranschiffe, Tk = Tankkähne, Mt = Motortankschiffe.

mit sieben angegeben wird, allein noch keinen erschöpfenden Aufschluß über die Marktstellung der einzelnen Anbieter.

Die französische Rheinflotte besteht heute nur noch aus Reedereien. Partikuliere gibt es praktisch keine mehr. Das Rheingutachten²²⁾ zählte 1928 zwar eine französische Partikulierflotte mit einem Kahnraum von 10840 t Tragfähigkeit. Nach anderen Angaben fuhr vor dem II. Weltkrieg noch sechs Partikulierschiffer auf dem Rhein, die zwölf vom Staat vermietete Kähne betrieben haben. Die unmittelbar nach dem letzten Weltkrieg vorhandene Partikuliertonnage ist von den Reedereien oder vom Staat aufgekauft bzw. angemietet worden, so daß als französische Anbieter auf dem Rhein nur Reedereien auftreten.

4. Die Marktorganisation

Die französische Rheinflotte wurde nach dem I. Weltkriege nahezu ausschließlich privatwirtschaftlich organisiert. Der Kahnraum war im Besitz der privaten Reedereien, die frei darüber disponieren konnten und im Wettbewerb miteinander um das Frachtgut standen. Die Schleppkraft war in der Hand der Compagnie Générale zusammengefaßt, an der der Staat beteiligt war. Für diese Beteiligung des Staates, die sich auf eine Sperrminorität von 35 % des Aktienkapitals²³⁾ beschränkte, waren weniger verkehrspolitische als ökonomische Gründe ausschlaggebend, wenn jene auch nicht völlig fehlen mochten. Denn die Zusammenfassung der Schlepper in einer Hand ermöglichte nicht nur eine rationellere Disposition der Boote und damit eine bessere Ausnutzung des Schleppmaterials, als sie bei einer Verteilung der Schleppkraft auf die einzelnen Reedereien möglich gewesen wären; sie band auch die Kahnreedereien an die Compagnie Générale. Allerdings nur solange, wie diese die Schlepplöhne nicht wesentlich über die Sätze des freien Marktes erhöhte. Immerhin war auf diese Weise die Möglichkeit, Einfluß zu nehmen, nicht völlig ausgeschlossen, zumal die Bereitschaft der französischen Rheinschiffahrtstreibenden, sich den staatlichen Zielsetzungen unterzuordnen, die Wirksamkeit auch indirekter staatlicher Maßnahmen erhöhte.

Nach dem II. Weltkriege schlossen sich die französischen Reedereien zu einer Art Pool zum Zwecke des Wiederaufbaues der Flotte zusammen, ohne daß freilich eine gesellschaftsartige Basis gebildet wurde. Die Gründung dieser Reedereigemeinschaft, der Communauté de Navigation Française Rhénane S.a.r.l. (CNFR), erfolgte durch eine staatliche Anordnung, die Ordonnance Nr. 45 — 2641 vom 2. Nov. 1945. Ihre heutige Organisation erhielt die CNFR durch die später ergangenen Ausführungsbestimmungen zu dieser Ordonnance und durch die Acte d'Association vom 23. 1. 1956, in der auch bestimmt wurde, daß sie vorläufig für einen Zeitraum von 15 Jahren und 9 Monaten bestehen solle. Im Gründungsstatut sind die Zwecke und Aufgaben dieser Organisation, die kommerziellen und technischen Bedingungen, unter denen sie tätig werden kann und soll, präzisiert worden. Die Reedereien brachten ihren Schiffsraum und ihre Schleppkraft in die Gemeinschaft ein. Frachtschiffe und Schleppboote wurden dabei nach einem Punktsystem bewertet, das den Schlüssel für die Verteilung der Gewinne oder Verluste abgibt. Durch eine Neubewertung kann dieser Schlüssel geändert und auch an Veränderungen in der Einlage der einzelnen Reedereien angepaßt werden.

²²⁾ Vgl. Harms/Kuske/Most/Predöhl, Die deutsche Rheinschiffahrt, a.a.O., S. 184. Aus dem Rheinschiffsregister von 1956 läßt sich eine französische Partikulierflotte mit 51 166 t Tragfähigkeit errechnen. Diese Flotte dürfte indes, ebenso wie die dort ausgewiesene Partikulierschleppkraft von 3048 PS, auf den französischen Kanälen verkehren.

²³⁾ Vgl. Napp-Zinn, A. F., Rheinschiffahrt 1913—1925, a.a.O., S. 169.

Bei der CNFR handelt es sich also einmal um einen Gewinn- und Verlustpool. Die Erlöse aus dem Transportgeschäft — und zwar nur für die ihr zugewiesenen Aufgaben — fließen der CNFR zu, die

- a) die Flotte verwaltet und über die Schiffe der vereinigten Reedereiflotten disponiert, wobei sie das für den jeweiligen Transportzweck am besten geeignete Schiff nehmen kann. Da sie gegenüber der einzelnen Reederei eine bessere Übersicht über die Marktlage besitzt, kann sie auch leichter als diese für Rückladungen sorgen und dadurch einen gewissen Ausgleich in der Disposition erzielen.
- b) Die CNFR wirbt die Schiffsbesatzungen und sonstiges Personal an, setzt es ein und entlohnt es.
- c) Sie übernimmt die Beladung der Schiffe und betreibt auch die Umschlagsanlagen.
- d) Sie hat für den Unterhalt der Schiffe zu sorgen, die Reparaturen ausführen zu lassen, Kohle, Öl, Ersatzteile etc. zu beschaffen.
- e) Sie kann außerdem zur Erfüllung ihrer Transportaufgaben Fremdraum anmieten.

Die CNFR darf jedoch in der angegebenen Weise nur außerhalb Frankreichs, auf dem Rhein und anderen außerfranzösischen Wasserstraßen, tätig werden, nicht jedoch auf den französischen Kanälen. Auf diesen innerfranzösischen Binnenwasserstraßen können die Reedereien mit ihren Zweigfirmen und Befrachtungsstellen selbständig weiterarbeiten. Für die Reedereien verbleibt auf dem Rhein nur das Akquisitionsgeschäft, die Frachtenwerbung, die jedoch teilweise ebenfalls eingeschränkt ist. Denn die französischen Rheintransporte werden unterschieden in

- a) die sog. Basistransporte, das sind alle für die französische Wirtschaft unentbehrlichen Transporte, wie z. B. die Kohlentransporte über den Rhein nach den französischen Oberrheinhäfen oder den nordfranzösischen Binnenumschlagsplätzen. Die einzuführenden Kohlenmengen werden von der „Association Technique de l'Importation Charbonnière“ (ATIC) festgesetzt und auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt. Basistransporte sind auch die Transporte lothringischen Erzes, außerdem die Beförderung elsässischen Kalis, dessen Versendung von den „Mines domaniales de Potasse d'Alsace“ über eine eigens gegründete Speditionsfirma vergeben wird, sowie Metalle und andere Güter. Die Basistransporte machen etwas über ein Drittel der insgesamt beförderten Gütermengen aus.
- b) die freien Transporte der nicht zu den Basistransporten zählenden Güter. Die Akquisition dieser Güter ist den Reedereien vorbehalten. Sie können mit den Verladern sowohl Transportkontrakte über längere Zeiträume als auch Tagesgeschäfte abschließen, müssen jedoch alle Transportabschlüsse der CNFR melden.

Auf einstimmigen Beschluß aller Mitglieder der Reedereigemeinschaft können auch andere als die bis jetzt erfaßten Güter in den Kreis der Basistransporte aufgenommen werden.

Der Communauté de Navigation Française Rhénane (CNFR) gehören alle in Tabelle 3 aufgeführten acht Reedereien²⁴⁾ an. Diese Reedereien besaßen 1961 und 1962 bei der CNFR an Schiffsraum und Schleppkraft:

²⁴⁾ Zu berücksichtigen ist, daß der Comptoir Rhénan und die Société Franco-Suisse von der Sanara übernommen wurden und die „Rhenus“ nicht mehr besteht. Als Mitgliedsreederei wird außerdem die in der Tabelle 3 nicht aufgeführte Société Strasbourgaise d'Arnement, die mit der Arnement Seegmuller SA. verbunden ist, genannt. Die Flotte der CNFR besteht nach den neuesten Angaben aus 147 Motorschiffen, 105 Kähnen, 39 Schleppern, 3 Kranschiffen, 16 Schubschleppern, 82 Schubleichtern und 14 „angepaßten“, für die Schubschiffahrt verwendbaren Kähnen.

Tabelle 4:

Schiffsraum und Schleppkraft der CNFR in den Jahren 1961 und 1962

Zeitpunkt	Kähne und Leichter		Motorschiffe		Schlepper	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	PS
1. 9. 1961	148 K	181 497	145 MS	125 000	35	35 180
	11 Tk	12 636	5 TMS	4 932	(17)	(12 110) ¹⁾
	43 L	67 500				
	202 Sch	261 633	150 MS	129 932	52	47 290
1. 9. 1962	111 K	142 000	145 MS	127 000	39	36 000 ²⁾
	11 Tk	12 636	5 TMS	4 932		
	68 L	107 553				
	190 Sch	262 189	150 MS	131 932	39	36 000

Anmerkungen: ¹⁾ Stillgelegte Schlepper. ²⁾ Ohne stillgelegte Schlepper.

Legende:

K = Kähne, Tk = Tankkähne, L = Leichter, MS = Motorschiffe, TMS = Tankmotorschiffe, Sch = Schiffe.

Bis Mitte 1963 war die Schubschiffstonnage, die teils aus umgebauten Schleppkähnen — 16 Kähne im Jahre 1961 —, teils aus Neubauten besteht, auf 83 Barken (Leichter) mit ca. 125 000 t Tragfähigkeit angewachsen. Sie nimmt somit fast die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt mit 265 350 t angegebenen Tonnage der CNFR ein. Zu diesen Flottenbeständen kommt noch jener des Office National de la Navigation hinzu, das ebenfalls an der CNFR beteiligt ist.

Die Reedereivereinigung unterhält Niederlassungen und Agenturen in Straßburg, Basel, Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, St. Goar — hier befindet sich auch die französische Lotsenschule —, Wesseling, Ruhrort, Dordrecht, Rotterdam, Antwerpen, Lüttich und Paris.

5. Verkehrsbasis und Verkehrsleistungen

Die französische Rheinflotte war ursprünglich fast ganz auf den elsässischen Verkehrsbedarf zugeschnitten, obwohl sie sich auch am außerfranzösischen Verkehr beteiligte. Sie sollte der Wirtschaft der östlichen Departments Frankreichs die Vorteile der Großschiffahrtsstraße des Rheins, die billige An- und Abfuhr von Massengütern, nutzbar machen. Hauptumschlagsplatz für diese Verkehre war Straßburg, damals der einzige leistungsfähige Hafenplatz des Elsaß' überhaupt, wenn man von der Umschlagsstelle Lauterburg absieht. Mit Kehl zusammen war Straßburg bis zur Regulierung des Oberrheins in den dreißiger Jahren südlicher Endpunkt der Großschiffahrt. Die Leistungsfähigkeit seines Hafens wurde in der Zwischenkriegszeit durch eine Vermehrung der Hafenbecken und Umschlagsmöglichkeiten etc. wesentlich vergrößert.

Von Straßburg aus bestehen Verbindungen mit den belgischen und niederländischen Seehäfen, den nordfranzösischen und belgischen See- und Binnenhäfen und über das nordwestdeutsche Kanalsystem mit den deutschen Nord- und Ostseehäfen. Landeinwärts stellen

der Rhein-Rhône-Kanal Verkehrsbeziehungen her nach Lyon und dem Mittelmeer, der Rhein-Marne-Kanal mit Lothringen, Paris und Rouen. Die französische Kanalschiffahrt, die neben der Eisenbahn und dem Güterverkehr auf der Straße einen großen Teil der Güterabfuhr des Straßburger Hafens bewältigt, hat Verkehrsverbindungen mit 31 französischen Departments, zur Schweiz und zu den Benelux-Ländern. Mit dem Ausbau des Oberrheins zur Großschiffahrtsstraße hat sich auch der Verkehr mit Basel über den Rhein belebt. Weitere Häfen kamen — und kommen künftighin — mit dem fortschreitenden Bau des Grand Canal d'Alsace und der Industrialisierung des Elsaß' hinzu. Sie sollen als Nebenhäfen Straßburgs den zu erwartenden Mehrverkehr und die weiter stromaufwärts wandernden Güter, die bisher in Straßburg umgeschlagen wurden, aufnehmen. Für das im Aufbau begriffene Industriegebiet von Mülhausen ist der Hafen Ottmarsheim, für das Gebiet um Kolmar der Hafen Neubreisach die nächstgelegene Umschlagstelle. Neues Industriegelände wird mit dem Ausbau des Großen Elsässischen Kanals im Gebiet um Markolsheim, weiter bei Rheinau, Gerstheim und Lauterburg erschlossen. In Lauterburg, dem am weitesten stromabwärts gelegenen elsässischen Hafen, ist bereits eine Umschlagstelle vorhanden, die noch weiter ausgebaut wird.

Bereits jetzt werden in Ottmarsheim einige Massengüter umgeschlagen, die von den Industriebetrieben, die sich in den letzten Jahren im Gebiet von Mülhausen niedergelassen haben, verarbeitet werden. Vor allem sind es hier Schwefel und Baumwolle, während in Neubreisach vornehmlich Zellstoff und Getreide ausgeladen werden. In diesen „minderwichtigen“ elsässischen Häfen ist jedoch die Gütergruppe Sand, Kies und Erden immer noch das wichtigste Umschlagsgut. Zu erwarten ist freilich, daß zu den bereits angesiedelten Industriebetrieben neue Werke der chemischen, der metallverarbeitenden und der Maschinenindustrie sowie der Textilverarbeitung hinzukommen werden, die in den Kraftwerken am Rheinseitenkanal eine Energiebasis besitzen.

Trotz dieser zu erwartenden und sich bereits anbahnenden Entwicklung dürfte Straßburg der Haupthafen des Elsaß' und wichtigste Umschlagstelle für Kohle, Mineralöle, Metallwaren, Kali, Holz, Erze und Bauxit (dieses aus Südfrankreich) im Versand sowie von Hüttenprodukten und vor allem Kohle im Güterempfang bleiben. Straßburgs Gesamtverkehr belief sich 1960 auf 5 821 324 t (1938 = 4 101 000 t), wovon auf den Güterversand 3 518 324 t (darunter Versand zu Berg 223 268 t) und auf den Güterempfang 2 301 671 t (davon 1 551 t Empfang zu Tal) entfielen.²⁵⁾ Im Gegensatz zu anderen Oberrheinhäfen, bei denen der Bergverkehr den Talverkehr weitaus überwiegt, ist die Verkehrsbilanz des Straßburger Hafens außerordentlich günstig: das Verhältnis von 100:143 zwischen Berg- und Talverkehr hat zur Folge, daß ein großer Teil der Schiffe, die sonst vom Oberrhein leer zu Tal fahren müßten, hier Rückladung erhalten kann. Insbesondere dürfte sich diese Tatsache vorteilhaft für die Kosten- und Erlössituation der französischen Rheinschiffahrt auswirken, die im Straßburger Hafen eine privilegierte Stellung genießt.

Im Bergverkehr nach Straßburg²⁶⁾ überwiegt der Kohlenverkehr mit 1 606 821 t im Jahre 1960, davon 1 530 207 t aus deutschen Förderungsgebieten. Zweitwichtigste Güterart sind in dieser Hauptverkehrsrichtung Mineralöle und Mineralölderivate, von denen 292 949 t angefahren wurden. An Metallen und Metallwaren, es sind hauptsächlich Bleche und Platten aus Eisen und Stahl, sind 73 991 t, darunter 55 769 t aus Deutschland, nach Straßburg

²⁵⁾ Vgl. Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1960, S. 144 f., S. 205.

²⁶⁾ Vgl. Rapport annuel 1960, S. 148.

verschifft worden. Weitere wichtige Umschlagsgüter sind Zellstoff, Papier und Pappe mit 65 343 t, Getreide und Ölsaaten mit 43 241 t, mineralische Rohstoffe mit 38 466 t, Steine und Erden mit 31 631 t, Holz mit 31 289 t, Eisenschlacken mit 26 941 t, Steinkohlenderivate mit 25 926 t, während auf die übrigen Güter 64 773 t entfielen.

Vom Talversand ab Straßburg, der 3 294 834 t betrug, gingen 1960 insgesamt 1 418 457 t nach deutschen Hafenplätzen.²⁷⁾ In dieser Verkehrsrichtung überwiegen Düngemittel, vornehmlich Kali aus den elsässischen Gewinnungstätten, mit 1 113 173 t, Metalle und Metallwaren der lothringischen Hüttenwerke mit 847 906 t, Kohlen mit 401 703 t, Erze mit 224 436 t, Schwefelabbrände mit 98 669 t, Getreide mit 97 960 t, mineralische Rohstoffe, Bauxit usw. mit 120 215 t, Holz und Holzwaren mit 47 599 t, Kalksteine mit 49 399 t; auf die übrigen Güter entfielen 209 462 t.

Im Bergversand ab Straßburg überwiegen Kohlentransporte, die 92 418 t ausmachten. Wichtig sind in dieser Verkehrsbeziehung außerdem Mineralöltransporte mit 31 061 t und die Getreidevers Schiffungen mit 10 039 t, daneben noch Metallwaren mit 84 635 t. Auf die restlichen Güter entfielen nur 5 115 t. Die minderwertigen Rheinhäfen Frankreichs empfangen 1960 insgesamt 39 867 t, darunter 15 266 t Mineralöle und 5 284 t Getreide sowie 19 317 t sonstige Güter. Sie wiesen in diesem Jahr Versandmengen von 325 325 t aus, bei denen Kies, Sand und Erden mit 322 274 t weitaus überwogen.²⁸⁾ Auf den Getreideversand entfielen 2850 t.

Regional läßt sich der Güterverkehr Straßburgs — nach der Systematik der deutschen Statistik — in den Verkehr mit deutschen Häfen und Umschlagsplätzen und den Durchgangsverkehr aufteilen. Vom Gesamtversand Straßburgs nach deutschen Hafenplätzen, der mit 1 418 457 t etwas mehr als 40 % des Gesamtversandes im Jahre 1960 betrug, entfielen auf das Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle 41 267 t, auf das Niederrheingebiet 696 708 t, auf den Mittelrhein 45 484 t, auf den Oberrhein 309 345 t, auf das Neckargebiet 80 481 t und auf das Maingebiet 80 139 t. Darüber hinaus wurden noch 155 750 t in das Saarland versendet und immerhin noch 9283 t in das Weser-, Elbe- und Mittellandkanalgebiet.

Im Güterempfang aus Deutschland, mit 1 721 776 t rund 75 % des gesamten Güterempfanges Straßburgs, dominieren die Verkehrsbezirke im Gebiet der nordwestdeutschen Kanäle mit 895 931 t und das Niederrheingebiet mit 740 439 t, während auf das Mittelrheingebiet nur 20 809 t und das Oberrheingebiet 42 301 t entfallen. Die restlichen Gütermengen kommen aus anderen deutschen Verkehrsbezirken und sind im einzelnen gering.²⁹⁾

Vom Güterversand im Durchgangsverkehr gingen ab Straßburg nach den Niederlanden 441 341 t und nach Belgien 1 653 257 t. Bei den nach Holland verschifften Gütermengen handelt es sich hauptsächlich um Kohlen mit 159 370 t, Eisen, Stahl etc. mit 100 442 t und Düngemittel mit 99 081 t. Hauptempfänger der elsässischen Düngemittel war — wie bereits seit den frühen 20er Jahren — der Hafen Antwerpen, in den 966 380 t verschifft wurden.

²⁷⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 196 ff.

²⁸⁾ Vgl. Rapport annuel 1960, S. 164 ff.

²⁹⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 196 ff.

Der Gesamtversand Straßburgs nach deutschen Hafenplätzen bestand aus 441 447 t Erzen und Abbränden, 279 302 t Erden, Steine, Kies usw., 237 611 t Eisen und Eisenwaren, Stahl, NF-Metalle etc., 81 166 t Bauxit, 71 430 t mineralische Rohstoffe, 71 359 t Düngemittel, der Rest aus vielen anderen Gütern. Der Güterempfang aus Deutschland mit 1 721 776 t setzte sich aus 1 530 207 t Kohlenlieferungen, 55 769 t Metallen und Metallwaren, 16 210 t mineralischen Rohstoffen und 11 644 t Mineralölen zusammen.

In die belgischen Häfen gingen überdies 485 636 t an Metallen und Metallwaren. Vom Güterempfang Straßburgs im Durchgangsverkehr mit 574 196 t stammen 323 528 t aus Holland, meist Mineralöle mit 187 953 t und Kohlen mit 31 576 t, während aus Belgien 57 412 t an Mineralölen, 51 603 t an Metallen und Metallwaren und 26 246 t Kohlen gekommen sind.

Der Verkehr des Straßburger Hafens ist jedoch nicht gleichzusetzen mit den Verkehrsleistungen, die von der französischen Rheinflotte erstellt worden sind, wenngleich ihr Anteil an den in Straßburg umgeschlagenen Gütermengen im Jahre 1960 nahezu 60 % betragen hat.³⁰⁾ Nach der amtlichen deutschen Statistik beförderten Schiffe unter französischer Flagge in diesem Zeitraum auf den Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland insgesamt 7 245 000 t (im Jahre 1954 waren es 3 139 000 t) und erbrachten eine Transportleistung von 2354 Mill. tkm (1954 = 775 Mill. tkm). Aus diesen Zahlen läßt sich eine mittlere Transportweite von 325 km errechnen. Dieser relativ hohe Wert wird nur von der schweizerischen Rheinflotte übertroffen, die vorzugsweise im langstreckigen Verkehr zwischen Basel und den Seehäfen tätig ist.

Der Anteil der französischen Rheinflotte am Gesamtverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik betrug im genannten Zeitraum 4,2 % bei den beförderten Gütermengen und 5,8 % bei den geleisteten Tonnenkilometern.³¹⁾ Das sind mehr als 10 % des die deutsch-niederländische Grenze passierenden Güterverkehrs.³²⁾ Gemessen an ihrem Anteil an der internationalen Rheinflotte ist die Marktstellung der französischen Flotte, zu erkennen aus ihrem Anteil am gesamten Verkehrsvolumen auf dem Rhein, ebenfalls günstig zu nennen. Die folgende Tabelle 5 (s. nächste Seite) zeigt das prozentuale Stärkeverhältnis der nationalen Rheinflotten und die Anteile, die sie am Güterumschlag in den Rheinhäfen oberhalb und in den Häfen unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Jahre 1960 erringen konnten.

Die höhere Quote der französischen Rheinflotte am Güterumschlag der Häfen unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze im Vergleich zu ihrem Verkehrsanteil oberhalb dieser Grenze resultiert vor allem aus dem relativ großen Anteil (12,6 %), den sie am Verkehr der belgischen Häfen aufweist, während ihr Anteil an den Transporten von und zu den nordfranzösischen Häfen zwar relativ (10,2 %) groß ist, die Verkehrsmengen dieser Relationen aber nicht sehr stark ins Gewicht fallen. Mengenmäßig gering sind auch die Verkehre auf dem Hünninger Kanal, dem Rhein-Marne-Kanal und dem Rhein-Rhône-Kanal, auf denen die französische Flotte weitaus dominiert.³³⁾ Mit einer Quote von 6,2 % war sie nicht unwesentlich am Verkehrsaufkommen des Rhein-Herne-Kanals beteiligt. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal hat sie 2,3 % der beförderten Gütermengen gefahren, während ihre Transportquote auf dem Main und dem Neckar gering war (0,5 % und 0,4 %). Im Verkehr mit der Schweiz wiederum konnte sie einen Verkehrsanteil von 4,6 % erzielen,³⁴⁾ während

³⁰⁾ Errechnet aus Rapport annuel 1960, S. 204. Die Deutsche Verkehrszeitung („Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, Nr. 68, 14. Jg. [1960], S. 9) schätzt den Anteil der französischen Flotte am Hafenverkehr Straßburgs sogar auf 85–90 %; andere Schätzungen beziffern ihn auf etwa 80 %.

³¹⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Reihe 1: Binnenschifffahrt, Jahr 1960, S. 15.

³²⁾ Vgl. „Frankreichs Rheinflotte mit 10 % am Gesamtverkehr beteiligt“, in: Deutsche Verkehrszeitung, 14. Jg. (1960), Nr. 68, S. 9.

³³⁾ Vgl. Rapport annuel, Jg. 1960, S. 230: Die Verkehrsanteile der französischen Flotte betragen auf dem Hünninger Kanal 80,8 %, auf dem Rhein-Marne-Kanal 27,7 % und auf dem Rhein-Rhône-Kanal 40,7 %.

³⁴⁾ Vgl. „Strom und See“, Jg. 1960, S. 19.

Tabelle 5:

Anteile der Flaggen an der Rheinflotte und am Rheinverkehr im Jahre 1960

Land	Anteil an der Rheinflotte	Anteil am Güterumschlag in	
		Rheinhäfen oberhalb der deutsch-niederländischen Grenze	Häfen unterhalb
Deutschland	31,2 %	58,2 %	24,1 %
Niederlande	46,6 %	26,4 %	51,1 %
Frankreich	5,9 %	5,2 %	6,9 %
Belgien	11,9 %	5,6 %	13,4 %
Schweiz	4,4 %	4,5 %	4,3 %
Sonstige	0,0 %	0,1 %	0,2 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Quelle: Errechnet aus den Angaben in: Rapport annuel de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Jg. 1960, S. 126 ff. und S. 230, Jg. 1961, S. 148 f., und WESKA – Westdeutscher Schiffs- und Hafenkalendar – 1962, S. 1084.

ihre Quote am Gesamtverkehr über Emmerich rund 7 % der an dieser Grenzstelle gezählten Gütermengen betrug.³⁵⁾

Gegenüber 1936, als die französische Rheinflotte mit 2,17 Mill. t rund 4,7 % der die deutsch-niederländische Grenze passierenden Gütermengen gefahren hat, sind ihr absoluter (4,64 Mill. t) als auch ihr prozentualer Anteil (6,6 %) nicht unbedeutend gestiegen. Absolut weist auch der an der Koblenzer Fähre und an der Grenzstelle Neuburgweier erfaßte Verkehr mit französischen Schiffen eine Zunahme auf, wenn auch die prozentuale Beteiligungsquote zurückgegangen ist.³⁶⁾

6. Marktfaktoren und Frachtenbildung

In einigen Punkten gleicht das Frachtenbildungssystem der französischen Rheinschiffahrt dem deutschen. Drei Frachtenbildungsformen sind dabei zu unterscheiden:

- Für Basistransporte werden die Frachten zwischen den Verladern (ATIC, Mines domaniales, ONIC) unter Mitbeteiligung der zuständigen Regierungsstellen ausgehandelt. Diese Frachten werden für längere Zeiträume, bei den Kohlenfrachten meist für ein halbes Jahr, vereinbart, wobei Revisionsmöglichkeiten vorgesehen sind, beispielsweise um etwa auftretenden extrem niedrigen Wasserständen begegnen zu können.
- Für die anderen Güter – mit Ausnahme der vom Straßburger Pool erfaßten – ist die Frachtenbildung grundsätzlich frei. Die einzelnen Reedereien werben diese Transporte und schließen mit den Verladern Verträge ab, die sie der CNFR zu melden haben. Für jeden Abschluß erhalten sie eine Akquisitionsgebühr, die als Anreiz wirkt, so viel Transporte wie möglich zu werben. Die CNFR prüft diese Abschlüsse und führt die Transportaufträge mit ihrer Flotte aus. Sie erhält auch die Frachtzahlungen und wird,

³⁵⁾ Vgl. Rapport annuel 1960, S. 33.

³⁶⁾ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Abtlg. Binnenschiffahrt, „Deutsche Binnenschiffahrt 1960“, Heft 2, S. 61.

zumal sie grundsätzlich mindestens Frachten in der Höhe des Selbstkostenpreises anstrebt, darauf hinwirken, daß nur angemessene Raten vereinbart werden. Da die CNFR im Gegensatz zu den Basistransporten, bei denen sie selbst als Marktpartner auftritt, mit den Verladern nicht direkt verhandeln und Abschlüsse tätigen kann, muß sie ihre Ziele über die Beeinflussung des Marktverhaltens der Reedereien zu erreichen suchen.

- c) Das Verhalten der CNFR und der ihr angeschlossenen Reedereien wird daneben durch die Vereinbarungen des Straßburger Pools mitbestimmt. Durch diese Übereinkunft ist der Verkehr von und nach französischen Oberrheinhäfen für alle Güter – mit Ausnahme der festen und flüssigen Brennstoffe und der Getreidetransporte – geregelt worden.

Für eine Gruppe von Gütern – zu ihnen gehören Sand und Kies, Erz (zu Berg) sowie Kali und Soda (zu Tal) – sind den beteiligten Reedereien bestimmte Quoten zugeteilt worden. Darüber hinausgehende Mengen werden durch einen Quotenausgleich verrechnet.

Bei einer zweiten Gruppe von Gütern – zu ihnen zählen Holz und andere Güter im Bergverkehr, Metalle und andere Güter im Talverkehr – sind nur Frachtvereinbarungen getroffen worden.

Bei diesen Frachten handelt es sich um Festfrachten, die von einer Frachtenkommission, ähnlich den deutschen Frachtausschüssen, festgesetzt werden. Die Abschlüsse und Frachtfestsetzungen erfolgen durchweg auf längere Sicht, so daß für Außenseiter, die in verkehrsstillen Zeiten die Frachten zu drücken versuchen, verhältnismäßig wenig Spielraum besteht.

Die Frachtenbildung selbst wird von verschiedenen objektiven und subjektiven Marktfaktoren beeinflußt. Einer der wichtigsten Marktfaktoren ist in der Zielsetzung zu sehen, die der französischen Rheinflotte aus politischen Motiven heraus auferlegt worden ist. Die französische Rheinflotte ist nach dem I. Weltkrieg zu dem Zweck geschaffen worden, der französischen Wirtschaft zu dienen, und sie fühlt sich dieser Aufgabe auch dann verpflichtet, wenn sie im Einzelfalle gewisse Erlösschmälerungen in Kauf nehmen muß. Von diesen Fällen abgesehen, scheint jedoch das Gewinnmaximierungsprinzip nicht durchbrochen zu werden, auch wenn das Marktverhalten der CNFR nicht einheitlich ist. Es ist bereits in der Zielrichtung verschieden. Bei den Basistransporten handelt die Reedereivereinigung mit den Verladern die Frachten aus, wobei sie den Selbstkostenpreis zuzüglich eines angemessenen Gewinnaufschlages anstrebt. Über das dabei angewandte Verhandlungsverhalten läßt sich ohne Kenntnis der marktstrategischen Mittel und der eingeschlagenen Taktik allerdings nichts aussagen. Bei den freien Transporten beschränkt sich die Tätigkeit der CNFR darauf, die Reedereien dahingehend zu beeinflussen, ein bestimmtes Frachtniveau nicht zu unterschreiten. Das geschieht durch die Kontrolle der Abschlüsse, durch Ermahnungen und im äußersten Falle dadurch, daß die CNFR es überhaupt ablehnt, einen Transportauftrag auszuführen, wenn ihr die vereinbarten Frachten zu niedrig erscheinen.

Das Marktverhalten der CNFR wird dabei durch Präferenzen gestützt, die bereits in der Zwischenkriegszeit bestanden haben und erhalten geblieben sind. So hat beispielsweise eine Reederei starke Verbindungen zur lothringischen Industrie, andere Reedereien haben solche zur Mühlenindustrie und zur metallverarbeitenden Industrie. Auch zu den neu errichteten Raffinerien bestehen enge Beziehungen. Daneben spielen auch andere Motive bei der Bevorzugung der französischen Schiffahrt eine Rolle. Neu angesiedelte Industriebetriebe, die oftmals den billigsten Anbieter wählen würden, können gegebenenfalls unter

Hinweis auf die nationale Bedeutung der französischen Schifffahrt dazu bewegt werden, französische Reedereien zu beauftragen. Die französischen Anbieter treten dann in die Frachtpreise und Bedingungen der Konkurrenten ein oder räumen ähnliche Konditionen ein.

Der CNFR sind die von der ATIC und den Mines domaniales vergebenen Transporte vorbehalten. In dieser Vorzugsstellung der französischen Flotte ist einer der Gründe dafür zu sehen, daß der Anteil der von der CNFR gefahrenen Transporte am gesamten Verkehrsaufkommen der französischen Rheinhäfen — einschließlich der mit Fremdraum gefahrenen Mengen — zwischen 60% und 80% liegt. Die Beteiligungen der französischen Schifffahrt bei ausländischen Unternehmungen haben dabei — da sie gering sind — nur eine untergeordnete Bedeutung.³⁷⁾

Langfristig wirksame Zielsetzungen sind für die Investitionsentscheidungen bedeutsam. Investitionsentschlüsse können weder die CNFR noch die einzelnen Reedereien fassen. Über die Ausdehnung der Flotte entscheidet die Gemeinschaft der in der CNFR zusammengeschlossenen Reedereien. Eine Flottenvergrößerung verändert nämlich — da dann eine Neubewertung notwendig wird — automatisch den Gewinnverteilungsschlüssel, so daß die Zustimmung aller Beteiligten erforderlich ist.

Die CNFR drängt darauf, die leistungsfähigsten und kostengünstigsten Schiffstypen zu bauen. Deshalb — und weil sie überzeugt ist, daß die Kahnschleppschifffahrt allmählich von anderen Transportformen, zumindest zu einem großen Teil, abgelöst wird — forcierte sie den Bau von Schubschiffen und Schleppbooten. In der Flottenausdehnung ist sie freilich durch die nur begrenzt vorhandenen Investitionsmittel — die von den Reedereien kommen oder vom Staat zur Verfügung gestellt werden — behindert. Immerhin ist ihr der Bau der größten Schubschiff-Flotte auf dem Rhein und die weitgehende Motorisierung der französischen Schifffahrt gelungen.

³⁷⁾ Durch die Beteiligung bei der RHESPAG — Rheinische Speditions- & Schifffahrts-GmbH, Ludwigshafen — hat die französische Rheinschifffahrt Zugang zu den innerdeutschen Transporten. Die Flotte der RHESPAG wird im Rheinschiffsregister von 1956, S. 964, mit 10 Schleppkähnen mit einer Tragfähigkeit von 13 092 t angegeben. Auf das Marktverhalten der Schifffahrtsabteilung der Harpener Bergbau-AG, an der der französische Staat eine Mehrheitsbeteiligung (51 %) besitzt, hat die CNFR keinen Einfluß.

An der schweizerischen Schifffahrt ist die CNFR durch die Betriebsgemeinschaft mit der Navis-Schifffahrt AG, Basel, beteiligt. Die Navis-Schifffahrt AG besitzt 5 Schubkähne mit 7 966 t (Stand 1. 1. 1963). Vgl. „Die schweizerische Rheinflotte — Schiffe und Reeder“, Basel 1963, S. 4, S. 19 f.

Buchbesprechungen

Chatschaturow, T. S., Ökonomik des Transportwesens (= Schriftenreihe „Aus der Verkehrsliteratur des Auslandes“, Heft 5, gekürzte und überarbeitete Fassung der russischen Ausgabe, Transpress VEB, Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1962, 247 S., DM 14,— (Ost).

In der Schriftenreihe „Aus der Verkehrsliteratur des Auslandes“ sind bisher erschienen: „Die sozialistische Rekonstruktion des Transportwesens“ (der UdSSR), 59 S., DM 2,50 (Heft 1); „Linearprogrammierung im Transportwesen“, 80 S., DM 4,50 (Heft 2); Fortschrittliche Methoden der Dispatcherleitung im Zugverkehr“, 96 S., DM 4,50 (Heft 3); „Aktuelle Fragen der Seehafenwirtschaft“, 108 S., DM 18,— (Heft 4). Es handelt sich hierbei um Übersetzungen von Aufsätzen aus der Literatur der Sowjetunion und verschiedener ihr befreundeter Länder.

Herausgeber (Prof. Rehbein), Übersetzer (Dipl.-Ing. Hertel) und Verlag haben sich mit Heft 5 durch die Übersetzung des lehrbuchartigen Werkes eines der führenden russischen Verkehrswissenschaftler ein großes Verdienst erworben. Leider wurde das Werk um schätzungsweise ein Drittel gekürzt, und da die Überschriften der gestrichenen Kapitel und Absätze nicht angeführt sind, kann sich der Leser kein Bild von der Art der Kürzungen machen.

Was die Fortführung der Schriftenreihe anbetrifft, so erlaubt sich der Rezensent die Anregung, die auf S. 50 des vorliegenden Werkes zitierte Arbeit zu übersetzen: „Methoden zur Bestimmung der ökonomischen Wirksamkeit verschiedener Transportträger“ (russisch), herausgegeben vom Institut für komplexe Transportprobleme der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, dem Zentralen Forschungsinstitut des Ministeriums für Verkehrswesen und dem Zentralen Forschungsinstitut des Ministeriums für Binnenschifffahrt (Moskau, Transscheldorisdats, 1956). Hieraus könnte man die praktischen Metho-

den der Verkehrskoordinierung in der UdSSR entnehmen.

Die deutsche Fassung des vorliegenden Heftes 5 beginnt mit der Feststellung: „Die marxistisch-leninistische Theorie bildet die Grundlage für die Ökonomik des Transportwesens“. Chruschtschow wird erst auf S. 73 namentlich erwähnt. Stalin kommt nur in einem kurzen Abschnitt über die Eisenbahnprobleme der Bürgerkriegszeit vor.

Chatschaturow macht einige sehr interessante Bemerkungen über die Abgrenzung von Wirtschaftswissenschaft und Technik in der Verkehrswissenschaft, deren wörtliche Wiedergabe sich hier lohnen mag: „Völlig irrig ist der manchmal anzutreffende Standpunkt, die Ökonomik des Transportwesens sei eine technisch-ökonomische Wissenschaft. In Wirklichkeit gibt es keine technisch-ökonomischen Wissenschaften.“ Und: „Die technischen Wissenschaften erforschen die Naturkräfte und ihre Verwendung durch den Menschen. Die ökonomischen Wissenschaften untersuchen die Produktionsverhältnisse, die Verhältnisse zwischen den Menschen ... Sie (die Ökonomik des Transportwesens) untersucht die Transportelbstkosten, welche die gesellschaftlichen Eigenschaften des Transportwesens — die Beziehungen zwischen Menschen — darstellen. Tarife, Einnahmen, Kosten — alles das sind ebenfalls Beziehungen zwischen Menschen und keine gegebenen Eigenschaften der Dinge.“

Mit seinen Bemerkungen über die notwendige Abgrenzung und Selbständigkeit der Verkehrsökonomie gegenüber der Verkehrstechnik nähert sich Chatschaturow den Bestrebungen in der modernen westlichen Verkehrswissenschaft. Allerdings bleibt sein Buch schließlich doch in der traditionellen, vorwiegend technischen Betrachtungsweise verhaftet. Der Durchbruch zu einer wirklichen Selbständigkeit der Verkehrsökonomie scheint also in der Sowjetunion noch nicht vollzogen zu sein. So handelt die größere Hälfte der deutschen Fassung (zweite Hälfte Kapitel V,

Kapitel VI—X) über Dinge wie Achslast, Zuggewicht, Reisegeschwindigkeit, Leerlaufleistung, Trassenführung, Arten der Zugförderung, Rekonstruktion des Wagenparks und der Gleisanlagen und Durchlaßfähigkeit der Strecken. Die Behandlung all dieser Dinge bleibt sehr stark im Technischen stecken, und *Chatschaturow* dringt in diesen Kapiteln nur stellenweise zu echten betriebswirtschaftlichen, selten zu verkehrspolitischen Folgerungen vor. Wir kennen dies in der deutschen Literatur aus älteren Lehrbüchern, wie etwa dem von *Carl Pirath*.

Eine andere Eigenheit, die das Buch von *Chatschaturow* mit anderen sowjetischen Lehrbüchern teilt, ist die naive Polemik gegen die „bürgerliche Ökonomie“. Hier kämpft *Chatschaturow* gegen Schatten: er nennt *Roscher*, *Knies* und *Menger* als Schulbeispiele bürgerlicher Irrlehren. Auf das Konto der Übersetzer scheint es zu gehen, daß ein gewisser *August Kont* (*Auguste Comte*?) in der Reihe der bürgerlichen Ökonomen erscheint.

Außer der Art der Polemik teilt das Buch auch das Bedürfnis mit anderen Ökonomie-Lehrbüchern, die Überlegenheit des sowjetischen Systems zu beweisen. Der Verfasser spricht (S. 24) von „der Überlegenheit des sozialistischen Eisenbahntransportwesens gegenüber dem kapitalistischen“. ... „Das sozialistische Transportwesen entwickelt sich“ — so heißt es auf S. 25 — „im Gegensatz zur spontanen Entwicklung des kapitalistischen Transportwesens mit seinem ungeheuren unproduktiven Arbeitsaufwand und seiner ständigen Disproportionalität — planmäßig“. Andererseits erfährt man auf S. 21 eine Einzelheit, die klarmacht, daß die Überlegenheit und Planmäßigkeit keineswegs das Ausmaß anzunehmen scheint, das *Chatschaturow* für wünschenswert hält: „Die Linie Taischet—Ust—Kut wurde ohne Berücksichtigung des bevorstehenden Baues des Bratsker Wasserkraftwerkes gebaut. Da ein bedeutender Teil dieser Strecke durch die Überschwemmungszone führt, mußten die Gleise auf eine andere Trasse verlegt werden.“

Die Fehlplanung ist die Geißel, die die sowjetische Wirtschaft zu schlagen scheint, wie die kapitalistische Wirtschaft von Krisen ge-

schlagen wurde, ehe man ihr seit den dreißiger Jahren das nötige Staatskorsett angezogen hat. *Chatschaturow* fordert denn auch, daß mit der Unterschätzung der komplexen Planung der verschiedenen Transportträger (d. h. also der Koordinierung nach westlichem Sprachgebrauch) Schluß gemacht werden soll (S. 29).

Diese komplexe Planung geschieht mit Hilfe eines Systems von Wert- und Naturalkennziffern. Und zwar wird zuerst von einer Analyse der Wertkennziffern ausgegangen, um eine Verteilung der Transporte zwischen den Transportträgern unter Berücksichtigung von deren zweckmäßigster Ausnutzung und eine umfassende Senkung der Transport-selbstkosten zu erreichen. Nun ist natürlich das Koordinierungsproblem in der Sowjetunion nicht derart schwierig wie bei uns, da die Wasserstraßen einen größeren Teil des Jahres zufrieren und das erst in den letzten Jahren stärker ausgebaute Straßennetz während der Regen- und Tauperioden auf einen sehr weitmaschigen Rest zusammenschrumpft. „Im Sowjetland gibt es keine unproduktive parasitäre Konsumtion“ (S. 25), also auch kein Privatautomobil, für das gewaltige Straßeninvestitionen nötig würden. Damit entfällt allerdings auch das wichtige Nebenprodukt, der Güterfernverkehr auf der Straße. Die Koordinierungsbemühungen bestehen praktisch — wie *Holland Hunter* (*Soviet Transportation Policy*, Cambridge 1957) einleuchtend dargestellt hat — in dem Versuch der Eisenbahner, den hydrophoben russischen Verladern den Binnenschifftransport anzuraten, wo immer es möglich ist.

Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß es auch in der Sowjetunion noch nicht gelungen ist, einen wirklich exakten Vergleich der Kostenstruktur der Verkehrsarten zu erarbeiten, was *Chatschaturow* beklagt (S. 66). Bei allen diesen Kostenberechnungen müssen eigenartige Umwege eingeschlagen werden, da nach der marxistisch-leninistischen Theorie die „gesellschaftliche Arbeit“ das Maß aller Dinge sein muß. „Eine Erfassung der einfachen Arbeitsstunden wird jedoch nicht durchgeführt. Die konkreten Arbeitsstunden ... sind unvergleichbar. Deshalb muß man noch als allgemeine

Meßwerte des Nutzeffektes Wertkennziffern verwenden. ... Wenn man auch den Wertkennziffern nicht die Bedeutung beimißt, die sie im Kapitalismus haben, verwendet man die Wertkennziffern bei der Planung und Abrechnung zum Zwecke einer richtigen Organisation der Produktion ...“ (S. 74); aber: „Leider wird der Wert der Produktion bis jetzt noch nicht berechnet. Anstelle des Wertes hat man die Selbstkosten zu benutzen ...“ (S. 75). Die Diskussion scheint sich also in der Sowjetunion an dem gleichen Punkt festgefahren zu haben wie bei uns.

Die „Gemeinwirtschaftlichkeit“ tritt in Form der „Naturalkennziffern“ auf: Es werden nämlich „... bei den Wertkennziffern (d. h. den kapitalistischen Selbstkosten) gewöhnlich Faktoren gesellschaftspolitischen Charakters, Anforderungen hinsichtlich der Landesverteidigung und ähnliches mehr nicht berücksichtigt. Deshalb müssen neben Wertkennziffern unbedingt auch Naturalkennziffern benutzt werden“ (S. 75). Die Naturalkennziffern sind Arbeitsproduktivität, Verbrauch an Brennstoffen, Metall und anderem Engpaßmaterial, Ausnutzungsgrad der Grundmittel, Beförderungsgeschwindigkeit und Betriebssicherheit. Wertkennziffern sind die Selbstkosten und die Investitionskosten.

Wertkennziffer bei *Investitionen* ist der Nutzeffekt-Koeffizient (= Zinssatz), der mit dem durchschnittlichen Nutzeffekt-Koeffizienten der Volkswirtschaft verglichen wird; im einfachen Falle einer einmaligen Investition rechnet man mit der „Abdeckungsfrist“, die wiederum mit der durchschnittlichen Abdeckungsfrist der gesamten Volkswirtschaft verglichen wird. Naturalkennziffern zur Messung des Nutzeffektes von Investitionen sind die Arbeitsproduktivität, Brennstoff- und Materialeinsparung, insbesondere von Metall und anderem Engpaßmaterial, Ausnutzung der „Grundmittel“ (Beschleunigung des Wagen- und Lokomotivumlaufs usw.), Qualität der Beförderung, Betriebssicherheit. Abzuziehen sind bei der Ermittlung des Nutzeffektes von Investitionen jedoch diejenigen Verbesserungen, „wozu keine finanziellen Mittel erforderlich sind, sondern nur eine höhere Arbeitskultur“ (S. 89).

Wertkennziffern im Eisenbahnbetrieb sind

die Unterhaltungskosten, Transport-selbstkosten, Einsparung an Investitionsmitteln und Wert der im Transportprozeß befindlichen Gutmasse.

Die Kosten sind also in drei relativ unabhängige Bestandteile zerlegt: Investitionskosten (siehe oben), Unterhaltungskosten und Transport-selbstkosten. Aus den Ausführungen *Chatschaturows* geht nicht deutlich hervor, wie eine Verbindung hergestellt wird.

Untersuchungen über die Grenzkosten oder besser über die Variabilität der Kosten in Abhängigkeit von verschiedenen Bezugsvariablen (Transportumfang und verschiedene qualitative Kennziffern, wie Zuggewicht, Achslast, mittlere Tageslaufleistungen, Wagenumlaufzeit usw.; sie sind zu unterscheiden von den Naturalkennziffern, die für den Betrieb die gleichen sind wie für die Investitionen) nehmen einen breiten Raum ein, lassen aber die saubere theoretische Grundlegung vermissen. Bezeichnend ist etwa folgende Aussage: „Handelt es sich um eine Veränderung des Transportumfangs im Verlauf eines Jahres, so kann man das Verhältnis zwischen dem vom Transportumfang abhängigen und den bedingt unabhängigen Kosten gleich 60:40 annehmen. Handelt es sich dagegen um einen längeren Zeitraum, so wird ein Teil der unabhängigen Kosten zu abhängigen, und das Verhältnis verändert sich auf Grund der Erhöhung des Anteils der abhängigen Kosten auf 70% und mehr“ (S. 104).

Hier wird nicht nur von der marxistisch-leninistischen These der Einheit von Theorie und Praxis zum Nachteil der Theorie abgewichen, sondern es wird auch der Eindruck erweckt, daß alle diese Kostenberechnungen nicht in so exakter Form stattfinden, daß eine Preispolitik darauf aufgebaut werden könnte. Über die Preispolitik findet sich übrigens in dem ganzen Buch keine zusammenhängende Aussage, wahrscheinlich eine Folge der (dann ungerechtfertigten) Kürzungen, wenn auch *Rehbein* in dem Vorwort für die deutsche Ausgabe darauf hinweist, daß „der ökonomische Nutzeffekt“ auch im Originalwerk im Mittelpunkt des Interesses stehe.

Wir haben also ein in der ganzen Anlage ungleichgewichtiges Buch vor uns, das mehrere selbstgestellte Aufgaben sehr unvollkommen erfüllt, darunter — wie oben angedeutet — besonders auch die folgende:

„Eine wichtige Aufgabe der Ökonomik des Transportwesens besteht darin, den Kampf um die Reinheit der marxistisch-leninistischen Theorie zu führen und apologetische Ansichten, die im Ausland, in der kapitalistischen Welt, unter anderem auch in den dort verlegten Büchern über die Ökonomik des Transportwesens weit verbreitet sind, zu entlarven“ (S. 22).

Immerhin bietet die Übersetzung von *Chatschaturows* Buch für jeden, der nicht russisch zu lesen vermag, einen interessanten Einblick in den Stand der sowjetischen Verkehrswissenschaft im Jahre 1959.

Dr. E. Rudolf, Hamburg

De Waele, Arthur, Die Koordinierung der Binnenverkehrsmittel in Belgien (= *Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 28*), Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1962, 34 S., DM 2,50.

Wenn schon die Koordinierung der Verkehrsträger in den wirtschaftlich und verkehrsmäßig höher entwickelten Staaten als das derzeit dringendste und wohl auch schwierigste Problem auf nationalem Verkehrssektor angesehen werden muß, so kommt diesem Komplex unter dem Aspekt der Bemühungen um eine gemeinsame europäische verkehrspolitische Konzeption und um eine Integration des Verkehrs innerhalb der EWG eine ganz besondere Bedeutung zu. In dieser Sicht ist die Darstellung *De Waeles*, die die spezielle Problematik einer Koordinierung der Binnenverkehrsmittel in Belgien aufzeigt, sehr zu begrüßen.

Ein wirtschaftspolitisches Programm bzw. eine Verkehrskonzeption hinsichtlich einer Koordinierung aufzustellen und durchzuführen wird durch die Mentalität der Belgier erschwert, die durch einen wenig organisierbaren Individualismus geprägt ist und in einer Vielzahl

von Gruppen und Interessenverbänden praktisch zum Ausdruck kommt. Dieser Tatbestand bedingt Gegensätze, die der Fassung einer einheitlichen Konzeption ebensowenig dienlich sind wie der Umstand, daß in Belgien auf die Verkehrspolitik zwei Ministerien maßgeblich Einfluß nehmen: Das Ministerium für öffentliche Arbeiten ist für den Bau und die Unterhaltung der Straßen und Wasserstraßen zuständig, das Verkehrsministerium dagegen für alle anderen, den Verkehr betreffenden Fragen. Als hemmend erweist sich des weiteren, daß der Verkehr bisher als Instrument der Raumordnungs-, Sozial- und Familienpolitik eingesetzt wurde. Eine ökonomisch ausgerichtete, auf eine Koordinierung abzielende Verkehrspolitik begegnet zudem, wie *De Waele* ausführt, personellen und sachlichen Schwierigkeiten; das maßgebende Personal ist weitgehend technisch ausgebildet (Ingenieure), und es fehlt an verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen, Fachliteratur und statistischen Unterlagen.

Einige wesentliche Merkmale seien aus der Darstellung *De Waeles* herausgegriffen, die in etwa die Verkehrsstruktur Belgiens und von daher das Koordinierungsproblem zu kennzeichnen vermögen. Die relativ kurzen Entfernungen und die starke Streuung der Bevölkerung haben den individuellen Personenverkehr sehr gefördert (1 Pkw auf 10 Einwohner). Aus den gleichen Gründen hat der Straßengüterverkehr, der in dem räumlich kleinen Land weitgehend Nahverkehrscharakter hat und der in einem hohen Prozentsatz Werkverkehr darstellt, einen großen Teil des anfallenden Verkehrsaufkommens an sich gezogen. Der Straßenverkehr steht aber auch deswegen an erster Stelle in der Beförderung von Personen und Gütern (keine statistischen Unterlagen darüber!) und zugleich in einem starken Wettbewerb zum Schienenverkehr, weil der Eisenbahn hohe politische und betriebsfremde Lasten auferlegt sind und weil in den letzten Jahren eine Rückkehr zu größerer Freiheit im Güterkraftverkehr zu verzeichnen ist (Auflockerung der Kontingente). Die belgischen Staatsbahnen erbringen als einzige unter den Bahnen der EWG-Staaten eine Güterverkehrsleistung, die unter der des Jahres

1929 liegt (und zwar um 33 %!) und die auch in den Jahren 1951 bis 1960 zurückgegangen ist. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr dürfte in den nächsten Jahren weiter wachsen, weil neue leistungsfähige Wasserstraßen zur Verfügung stehen werden, deren Bau volkswirtschaftlich allerdings keineswegs immer zu vertreten ist, zumal die Wegekosten der Binnenschifffahrt nicht entsprechend angelegt werden.

Mit Nachdruck betont *De Waele* die Notwendigkeit, über die Anlastung der tatsächlich anfallenden Kosten bei allen Verkehrsträgern und über gleiche Wettbewerbsbedingungen Fehlinvestitionen zu vermeiden und zu einer gesunden Verkehrspolitik zu kommen. So sieht er als Hauptprobleme der belgischen Verkehrspolitik die politischen Lasten der Eisenbahn und den volkswirtschaftlich bedenklichen Ausbau der Verkehrswege an. Theoretisch bieten sich für ihn als Lösungsmöglichkeiten an: „eine einheitliche Verkehrsbehörde, gründlichere verkehrswissenschaftliche Kenntnisse, betriebliche Unabhängigkeit der Bahnen, angemessene Entschädigung jeder gemeinwirtschaftlichen Belastung, Überprüfung der volkswirtschaftlichen Rentabilität jeder Investition, Kontingentierung, kostenorientierter Eisenbahntarif.“

Da derartige Reformen aber eine Änderung der Mentalität der Belgier bedingen würden, glaubt *De Waele* eher, „daß die EWG Belgien allmählich zur Lösung dieser Fragen in einem internationalen Rahmen bringen wird“.

Daß es sich bei der vorliegenden Abhandlung um das überarbeitete und um einen Tabellenanhang erweiterte Manuskript eines Vortrages handelt, erklärt die kurze — wenn auch übersichtliche — Darstellung einer Problematik, die von ihrer Bedeutung her einer eingehenden Behandlung bedarf.

Dr. L. Opladen, Köln

Francke, F., Die Straße gehört Gott — *Theologische Gedanken eines Verkehrsjuristen*. Furche-Verlag, Hamburg 1962, 47 S., DM 2,40.

In eigenständigen Überlegungen wertet ein Christ seine Erfahrungen als Verkehrsstraf-

richter aus, um sie sowohl für den Straßenverkehr als auch für die Theologie nutzbar zu machen. Dem Strafrechtswissenschaftler wird durch die Arbeit Franckes bestätigt, daß er sich heute nicht darauf beschränken darf, Dogmatik zu treiben, sondern daß die eigentliche Arbeit des Strafrechters ein ständiges Hin- und Herpendeln zwischen der strafrechtlichen Dogmatik und den lebendigen Randgebieten des Strafrechts ist.

Der Verfasser schneidet so viele Probleme an, daß die Rezension den Umfang der besprochenen Schrift annehmen würde, wollte man auf jede dieser Fragen eingehen.

Francke ist zu der Einsicht gekommen: „Im Straßenverkehr ist der Mensch in einer seit Jahrhunderten nicht mehr dagewesenen Weise an seine eigenen Grenzen gelangt, seinem eigenen armseligen Inbild gegenübergestellt und dem gleichartigen anderen Menschen unheimlich nahe gerückt und ausgeliefert.“ Der Straßenverkehr brauche die Theologie, weil die Gefahren des modernen Straßenverkehrs nur durch das Vertrauen auf die Gnade Gottes und die Liebe zu den Mitmenschen ertragen und gemeistert werden können. Andererseits brauche die Theologie den Straßenverkehr; sie benötige das, was er lehre, damit die Theologie aus ihrer Erstarrung und Verbannung hinter den Kirchenmauern herauskomme. Die Botschaft der Kirche richte sich an den einen „Sünder“ und nicht an die neunundneunzig „Gerechten“. Dieser Sünder sei überall vorhanden, wo die Botschaft der Kirche heute nicht mehr hindringe oder verlacht werde, erscheine aber nirgends so deutlich, so öffentlich und entlarvt, so allgemein gültig wie im Straßenverkehr.

Der Christ „wirft das Maskottchen aus seinem Wagen und rechnet wieder mit der unsichtbaren Gegenwart von Gottes starken Engeln. Er befiehlt sich dem Schutz der Engelsmächte auf jeder Fahrt an und vertraut ihnen mehr als seinem eigenen Können und Aufmerken. Er sieht ihr wunderbares rettendes Eingreifen in Unfällen, in die ihn seine eigene Unzulänglichkeit oder die Schuld anderer je und dann doch einmal verwickeln“.

Der Mensch ohne Gott ist eingesponnen in sein Eigenleben, umpanzert von dem Bewußt-

sein seines Wertes und seiner Leistung, blind für den anderen und sehend höchstens dessen Schuld. Der Mensch ohne Gott kennt nur den eigenen Weg und nicht den des Mitmenschen, des anderen Verkehrsteilnehmers. Zu diesem Bild des Menschen ohne Gott ist der Verfasser gekommen, indem er das Wesen folgender Tätertypen untersucht hat, denen er als Verkehrsrichter häufig begegnete: der bisher unfallfreie Pharisäer, der seine Grenzen nicht kennt; der rechthaberische, der rücksichtslose Ellenbogenmensch, der nur das Recht des Stärkeren kennt; der rücksichtslose Egoist aus Schwäche und Nervosität; der gedankenlose Schnellfahrer, der nach dem Unfall Fahrerflucht begeht; der Fahrer unter Alkoholeinwirkung.

Die Untersuchung dieser Tätertypen liefert zugleich wertvolles Material für die Strafrechtswissenschaft. Die so bedeutsame Frage der Rücksichtslosigkeit wird hier einmal anders als sonst üblich beleuchtet. Das heikle Problem des Verhältnisses von geringer Schuld und schwerem Erfolg im Straßenverkehrsrecht wird angeschnitten.

Hervorzuheben ist, daß der Verfasser die Verstöße gegen die Regeln des Straßenverkehrs nicht als Verstöße gegen Ordnungsvorschriften, sondern als echtes kriminelles Unrecht ansieht. Dieser Hinweis ist deshalb so bedeutsam, weil viele Rechtsgenossen immer noch nicht erkannt haben, daß der frühere Verwaltungsgehorsam (Ordnungswidrigkeiten und Übertretung) im Straßenverkehr echtes kriminelles Unrecht geworden ist. Ist eine Handlung nur für die Gesellschaft schädlich, ohne zugleich ethisch verwerflich zu sein, dann ist sie als Verwaltungsungehorsam zu werten. In den Bereich des kriminellen Unrechts steigt eine solche Handlung auf, wenn man sie zugleich als unmoralisch, als ethisch verwerflich ansehen muß. Kriminelles Unrecht ist alles das, was sozialetisch verwerflich, d. h. individualetisch verwerflich und zugleich sozialschädlich ist (vgl. *Franzheim*, Zur strafrechtlichen Relevanz von Individual- und Sozialetik, in *Goldammers Archiv* 1962, S. 129, 136 ff.). Verkehrswidriges Verhalten ist sozialschädlich. Daß die Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung bezüglich des bewegenden Verkehrs heute als

unmoralisch gewertet werden müssen, ist auf die gesteigerten Gefahren im Straßenverkehr zurückzuführen. *Künne* (Die Technik als anthropologisches=ethisches Problem, in: *Studium Berolinense* 1960, S. 21 ff., 30) weist darauf hin, die Gefahren der Technik im Straßenverkehr rufe den Menschen zu erhöhter Aufmerksamkeit und Konzentration auf. Die ethischen Anforderungen des Menschen werden mithin gesteigert; die Technik besitze ethischen Appellcharakter. Zu ähnlichen Erwägungen kommt auch der Bonner Moraltheologe *Schöllgen* in seinem Buch „Aktuelle Moralprobleme“ (1950).

Es ist der Wunsch des Rezensenten, das Buch möge als guter Samen viele Früchte tragen.

Dr. H. Franzheim, Köln

Fromm, Robert, Die Anfertigung maßstabsgerechter Verkehrsunfallskizzen und -zeichnungen leicht gemacht, 3. erweiterte Aufl., Verlag für Polizeiliches Fachschrifttum, Lübeck 1962, 176 S., 175 Abb. u. viele Tab., DIN A 5, DM 6,80.

Durch einen Blick in die Statistik der Straßenverkehrsunfälle wird man über die erschütternde Tatsache belehrt, daß die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr Jahr für Jahr steigt. Da die meisten dieser Unfälle ein gerichtliches Nachspiel haben, ist die Bedeutung der vorliegenden Schrift besonders hervorzuheben. Sie dient dem Zweck, die subjektiven und in der Regel widersprüchlichen Aussagen der Beteiligten und Unfallzeugen durch eine objektive, auf meßbaren Unterlagen beruhende polizeiliche Erhebung zu korrigieren oder zu ergänzen. Der Verfasser hat mit dieser bereits in der dritten Auflage erscheinenden Schrift ein Lehrbuch entwickelt, das dem Verkehrspolizisten die Möglichkeit gibt, die sachgerechte Aufnahme eines Verkehrsunfalls durchzuführen. Die Schrift besticht durch ihren klaren, auch für den Laien leicht verständlichen Aufbau. Bis in die kleinsten Einzelheiten wird die vom Polizeibeamten zu leistende Arbeit dargelegt. Es wird aber nicht nur geschildert, was getan werden muß, sondern auch, wie es technisch

durchzuführen ist. Dieses Buch gehört zweifellos nicht nur in die Hände des Beamten, sondern auch in die des Verkehrsteilnehmers, da dieser dadurch in die Lage versetzt wird, sich nach einem Unfall richtig zu verhalten.

Dipl.-Volksw. E. Schaefer, Köln

Schnettler, A., Steuerbelastungsvergleich zwischen Bundesbahn und Binnenschiffahrt, Binnenschiffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort 1962, 32 S.

Im Auftrag des Zentralausschusses der deutschen Binnenschiffahrt hat Prof. Dr. Schnettler in seinem Gutachten durch einen Vergleich der unterschiedlichen steuerlichen Belastung der Deutschen Bundesbahn und der Binnenschiffahrt die fiskalisch verursachten Wettbewerbsverfälschungen im Verhältnis dieser beiden Verkehrsträger festzustellen versucht. Die Beschränkung auf die Wettbewerbsverfälschung durch die Besteuerung ist allerdings durch die Berücksichtigung des Kostenfaktors Zinsen für investiertes Kapital durchbrochen worden, die „zur Erklärung und Begründung der ermittelten steuerlichen Be- und Entlastung“ herangezogen werden mußten.

Als Hauptursachen der Besteuerungsunterschiede nennt *Schnettler* die Fakten, daß das öffentliche Unternehmen DB mit den privatwirtschaftlichen Unternehmen der Binnenschiffahrt verglichen werden muß, daß die DB im Gegensatz zur Binnenschiffahrt rechtlicher Eigentümer und alleiniger Benutzer ihres Fahrweges ist und daß für beide Verkehrsträger einige steuerrechtliche Sondervorschriften gelten. Die auf Grund dieser Ursachen von dem Gutachter ermittelte Gesamtentlastung der Bundesbahn (Güterverkehr) auf steuerlichem Gebiet beläuft sich auf 1,557 Mrd. DM, die der Binnenschiffahrt auf 0,198 Mrd. DM — allerdings unter Einbeziehung der Verzinsung des Eigen- und Fremdkapitals. Um die jährliche Begünstigung der DB gegenüber der Binnenschiffahrt in Höhe von 1,359 Mrd. DM feststellen zu können, hat *Schnettler* für seine Vergleichsrechnung, auf die hier nicht im einzelnen eingegangen werden kann, eine

„Abstraktion von den bestehenden Rechtsvorschriften“ vorgenommen, indem er die Bundesbahn als ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen behandelt. Auf Grund dieser Fiktion ergibt sich auch die Notwendigkeit, die Kapitalzinsen zu berücksichtigen und sie letztlich der steuerlichen Entlastung zuzurechnen.

Es kann an dieser Stelle nicht Aufgabe des Rezensenten sein, in gegengutachtlicher Form zur *Schnettler*-Studie Stellung zu nehmen und deren Aussagen und Ergebnisse im einzelnen kritisch zu betrachten. Andererseits kann der Rezensent nicht umhin, einige Bedenken anzumelden.

Wenn schon das Gutachten auf der Fiktion einer privatwirtschaftlich geführten DB in der Absicht, Besteuerungsdivergenzen gegenüber der Binnenschiffahrt aufzuzeigen, die sich weitgehend als Begünstigung der DB erweisen, aufgebaut wird, dann müssen unter Anlegung objektiver Maßstäbe die der Bundesbahn aus ihrem Status als öffentliches Unternehmen erwachsenden Auflagen in Gestalt der gemeinwirtschaftlichen Belastungen gleichfalls in Anrechnung gestellt werden. Es ist wissenschaftlich unzulässig, einseitig die Vorzüge des öffentlichen Unternehmens Bundesbahn hervorzuheben, auch wenn die Berücksichtigung der Auflagen die Beschränkung auf den Steuersektor ausschließen würde.

Daß in dem Gutachten ein Gewinn der Bundesbahn fiktiv ermittelt und daß dieser fiktive Gewinn der entsprechenden Besteuerung zugrunde gelegt wurde, widerspricht offensichtlich dem deutschen Steuerrecht. Dieses sieht nämlich allein für einen tatsächlich angefallenen, nicht aber für einen angenommenen bzw. für einen ohne die Belastungen aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung wirtschaftlich möglichen Gewinn eine Besteuerung vor. Zudem fehlt in diesem Zusammenhang im Gutachten der Hinweis, daß die Bundesregierung nach § 33 (1) des Bundesbahngesetzes über die Verwendung eines Jahresüberschusses der Bundesbahn beschließt, soweit er nicht für die gesetzlich vorgeschriebene Rücklagenbildung in Anspruch genommen wird, — eine Auflage, von der kein privates Unternehmen betroffen ist.

An zwei Stellen der Untersuchung (S. 10 und S. 19) ist zwar bezüglich der Verwendung von Zahlen die Einschränkung gemacht, daß „die quantitativen Angaben nur die Größenordnungen erläutern sollen“; trotz dieses Hinweises müssen konkrete Zahlenangaben, die weitgehend auf Schätzungen beruhen und auf die man sich somit wirklich nicht festlegen kann, hinsichtlich ihres Aussagewertes äußerst fragwürdig erscheinen. Zur skeptischen Haltung gegenüber dem Gutachten tragen weiter ungenaue Angaben, wenig oder nicht begründete Annahmen (z. B.: das Vermögen der DB ist im Abschluß erheblich unterbewertet, S. 21) und grobe Schätzungen (z. B. bezüglich der Vermögensabgabe der DB, S. 19) an zahlreichen entscheidenden Stellen der Untersuchung bei. Der Rezensent möchte dem Gutachter nicht eine bewußt einseitige, ungenaue oder gar falsche Darlegung der Probleme nachsagen, obwohl die Binnenschiffahrt selbst von einem „Parteigutachten“ spricht, sondern annehmen, daß die Unzulänglichkeiten in erster Linie in der Schwierigkeit der Materie und im Fehlen von eindeutigen Unterlagen begründet sind. Daß bei der Abfassung des Gutachtens die Ergebnisse verschiedener anderer Stellungnahmen herangezogen wurden, um eben diesen Schwierigkeiten wenigstens zum Teil zu begegnen, kann nur als eine unbefriedigende Methode bezeichnet werden; außerdem hätte zumindest eine so einschlägige Studie wie die von F. Hereth (Steuerbegünstigungen und Wettbewerbslage der Deutschen Bundesbahn, 6. Beiheft zu Die Bundesbahn, Darmstadt 1960) nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Nicht nur aus der Sicht der Unterlagenbeschaffung, sondern auch aus grundsätzlichen Erwägungen hätte es der Sache — und das Ziel eines echten Leistungswettbewerbs als Voraussetzung für eine optimale Verkehrsbedienungsleistung ist eine bedeutsame „Sache“ — weit mehr gedient, wenn sich ein neutrales Gutachter-Gremium, bestellt von der Binnenschiffahrt und der Deutschen Bundesbahn, wie es jetzt von Seiten der Binnenschiffahrt vorgeschlagen worden ist, diesem schwierigen und strittigen Komplex gewidmet hätte.

Dr. L. Opladen, Köln

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., Der Hubschrauber und andere Senkrecht- und Steilstartflugzeuge im gewerblichen Luftverkehr. Bisherige Entwicklung und Wachstumsprognose bis 1965 und 1970. (Projekt Hummingbird.) Ein Bericht der Federal Aviation Agency (Economics Branch Office of Plans) vom November 1960. Bearbeitet von der Geschäftsführung der ADV, Stuttgart, November 1962, 59 S.

Im Zuge ihrer Bestrebungen, die Entwicklung des Hubschrauberverkehrs aufmerksam zu verfolgen, hat die ADV einen Bericht der US-amerikanischen Bundesluftfahrtbehörde FAA zum Anlaß genommen, ihn in deutscher Übersetzung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Die FAA hat die bisherigen Erfahrungen und die eventuell abzusehenden Einflußgrößen zusammengestellt, um ein objektives Bild über die zukünftige Entwicklung des Hubschrauberverkehrs zu vermitteln und um die echten Chancen, aber auch die technischen und ökonomischen Grenzen dieser Luftfahrzeugkategorie aufzuzeigen.

Es dürfte interessant sein, auf diese in der Luftverkehrswirtschaft strittige Frage, zu der eine staatliche Institution unter Mitwirkung der Flugzeugproduzenten und Hubschrauber-gesellschaften kritisch Stellung genommen hat, einmal näher einzugehen.

Herausragendstes Merkmal der Hubschrauber und der Senkrecht- und Steilstartflugzeuge, das sie von den Starrflüglern unterscheidet und sie daher zu optimalen Kurzstreckenflugzeugen macht, ist ihre geringe Inanspruchnahme von Start- und Landeplätzen. Sie eignen sich besonders zur Verbindung zwischen Flughafen und Stadt, im Kurzstreckenverkehr zwischen Städten und zum Verkehr innerhalb der Städte.

Gegenwärtig findet in den Städten New York, Chicago und Los Angeles ein planmäßiger Hubschrauberverkehr statt, der von der wirtschaftlichen Seite her gesehen bis 1959 noch defizitären Charakter trug. Einsatzmäßig hat er sich am besten im Verkehr zwischen den oben genannten Flughäfen und den Städten bewährt.

Größtes Problem der Hubschraubergesellschaften, die zum Untersuchungszeitraum nur über einmotorige Kolbenmotorhubschrauber verfügten, sind die hohen Betriebskosten. Von den neuen mit Strahltriebwerken ausgerüsteten Modellen erhofft man sich in dieser Hinsicht eine spürbare Senkung und gleichzeitig eine Belebung des Kurzstreckenverkehrs. Trotz der optimistischen Prophezeiehungen der Herstellerwerke glaubt man auch hier noch nicht an eine Kostendeckung, so daß der Kurzstreckenverkehr nach wie vor nicht ganz frei von Belastungen sein wird, die allerdings durch staatliche Hilfe gemildert werden sollen (Subventionen).

Die FAA knüpft an den Einsatz der neuen Hubschraubertypen die Erwartung, daß zwischen 1960 und 1970 die Beförderungsergebnisse steigen werden, zumal angesichts des zunehmenden Starrflüglerverkehrs auch die Zubringerlinien zwischen Flughafen und City an diesem Nahverkehr partizipieren dürften. Eine Flugpreissenkung erscheint dagegen nicht realisierbar. Die Schätzungen gehen dahin, daß 1970 etwa 2,0 Mio. Fluggäste der Gesellschaften der drei oben genannten Städte zu verzeichnen sein werden.

Eine Zunahme der Hubschrauberdienste wird auch für andere Städte erwartet. Was das Eindringen in den Kurzstreckenmarkt betrifft, so ist die FAA in ihren Prognosen so realistisch, daß zwar bei Vorhandensein von geeignetem Senkrecht- und Steilstartfluggerät dieses durchaus möglich wäre; trotzdem mißt man dem keine nennenswerten Erfolgchancen bei, da die Wettbewerbsfähigkeit von der Kostenseite in Frage gestellt ist.

Die FAA hat in ihren Untersuchungen die Grenzen und Möglichkeiten der Hubschrauber und Senkrecht- und Steilstartflugzeuge klar erkannt und ist demzufolge zu einem Ergebnis gekommen, das vor allen Dingen von wirtschaftlichen Betrachtungen stark beeinflusst worden ist, eine Einstellung, die vom verkehrswirtschaftlichen Standpunkt nur zu begrüßen ist.

Dipl.-Kfm. H. D. Heinrich, Köln

Hoog, Günter, Die Genfer Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960. Hrsg. v. d. Forschungsstelle für Völkerrecht und ausländisches Recht der Universität Hamburg; Institut für Internationales Recht an der Universität Kiel; Institut für Völkerrecht der Universität Göttingen, Verlag Alfred Metzner, Frankfurt/M., 138 S., DM 32,50.

Seekriegsrecht und Seeprivatrecht standen bisher in der internationalen Diskussion seerechtlicher Materien im Vordergrund, das Seevölkerrecht in Friedenszeiten — der Gegenstand der beiden Genfer Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960 erweckte dagegen bisher nur geringes Interesse. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um die Rechtsordnung des Hohen Meeres und der den Küstenstaaten vorgelagerten Meereszonen sowie um die Ordnung des Fischfanges auf dem Hohen Meer und die erst seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges aktuell gewordene Frage des Festlandssockels. Bisher hatten sich mit den Gegenständen des Seevölkerrechts in Friedenszeiten hauptsächlich private Vereinigungen und zwischenstaatliche Organisationen befaßt. Hinzu kamen noch die Organisationen, die sich auf Grund völkerrechtlicher Verträge mit Problemen des Fischfanges beschäftigten, wobei allerdings technische Fragen im Vordergrund standen.

Die nun vorliegende Arbeit bringt die auf der Genfer Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen von 1958 abgeschlossenen Konventionen sowie Auszüge aus den Vorarbeiten, um die Entstehung der einzelnen Artikel deutlich zu machen, die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen und eine objektive Würdigung der auf der Konferenz geleisteten Arbeit zu ermöglichen. Die sehr übersichtlich gestaltete Arbeit gliedert sich in die Teile Vorgeschichte, Verhandlungen und Dokumente und schließt sich als Band XXXVI den von den obigen Herausgebern veröffentlichten Forschungsergebnissen des öffentlichen und internationalen Rechts an.

In kurzer aber prägnanter Form gibt der Verfasser zunächst einen Überblick über die Vorgeschichte der Konferenzen. Es ist dabei von besonderem Interesse, daß die vielfältigen Bemühungen des Haager Gerichtshofes

und des Völkerbundes, die sich auf mehreren Konferenzen der dreißiger Jahre bereits mit der Materie befaßten, von den Vereinten Nationen in relativ kurzer Zeit zu einem Abschluß gebracht werden konnten. Ein kurzer historischer Rückblick erscheint allerdings bei der langwierigen und vielgestaltigen Tätigkeit, der derartigen Konferenzen auf internationaler Ebene voranzugehen pflegt, unbedingt notwendig.

Die erste der vier auf der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 angenommenen Konventionen — Konvention über das Küstenmeer und die Anschließzone — enthält vorwiegend die Kodifikation geltender und allgemein anerkannter Regeln des Völkerrechts, aber auch positive Lösungen bisheriger Streitpunkte. Abgesehen von einer Festlegung der Ausdehnung des Küstenmeeres und einer Entscheidung in der Frage der „historischen Gewässer“ enthält die Konvention eine umfassende Normierung der völkerrechtlichen Bestimmungen über das Küstenmeer. Wie der Verfasser bemerkt, stellt diese nicht zu unterschätzende Leistung einen erfreulichen Beitrag zur Rechtssicherheit auf einem Gebiete dar, auf dem es immer wieder zu rechtlichen und politischen Auseinandersetzungen gekommen war.

Unter welchen schwierigen Verhältnissen die Konvention zustande gekommen ist, zeigen die Anträge der einzelnen Teilnehmerstaaten, die deutlich die jeweiligen politischen Auffassungen bzw. machtpolitischen Absichten widerspiegeln. Die Auffassungen über die Dreimeilenzone oder Zwölfmeilenzone gehen hier sehr stark auseinander. Eines der wichtigsten konkreten Ergebnisse stellen die daraus abgeleiteten Bestimmungen über das Recht auf friedliche Durchfahrt für die Schifffahrt dar.

Während die Konvention über das Küstenmeer und die Anschließzone ein Gemisch von geltendem Völkerrecht und neuen Vereinbarungen darstellt, hat die Konvention über das Hohe Meer fast ausschließlich gewohnheitsrechtlich geltende Regeln des Völkerrechts zum Inhalt. Neben den völkerrechtlich bedeutsamen Grundsätzen der Freiheit der Meere und des Rechts auf freien Zugang der Binnenstaaten sind hier besonders die Fra-

gen der Schifffahrt in den Mittelpunkt gestellt. Status der Schiffe, Sicherheit der Schifffahrt, Probleme der Verunreinigung des Meeres und die Rechte auf unterseeische Kabel und Rohrleitungen sind die einzelnen Gegenstände dieser Konvention.

Es ist zu bedauern, daß ein heute so bedeutsamer Gegenstand wie Schutz des Meeres vor Verunreinigung durch Öl und radioaktive Stoffe nur einen bescheidenen Ansatz innerhalb der Konvention über das Hohe Meer erkennen läßt. Wie der Verfasser darstellt, haben nur zehn Staaten diese Sonderregelungen ratifiziert. Einen weiteren Ausfluß aus dem Grundsatz der Meeresfreiheit stellt das Recht jedes Staates auf das Legen von Kabeln und Rohrleitungen auf dem Hohen Meer dar, das zwar mit dem Recht der Küstenstaaten am Festlandssockel kollidiert, aber von der Konferenz einstimmig angenommen worden ist.

Die dritte Genfer Konvention — Konvention über die Fischerei und die Erhaltung der lebenden Schätze des Hohen Meeres — knüpft z. T. an bestehende völkerrechtliche Normen an. Der Verfasser schildert in ausführlicher Form die Gestaltung dieser so bedeutsamen Regelungen, die als ein Kompromiß aus den divergierenden Interessen der einzelnen Staaten am Fischfang zustande gekommen ist. Eine allgemeine vertragliche Regelung im Rahmen der Vereinten Nationen war wünschenswert geworden, weil die Entwicklung moderner Verfahren des Fischfangs die Gefahr des Raubbaues verstärkte und mehrere Staaten sich weitere Meeresstreifen an ihren Küsten ihrer Kontrolle hinsichtlich des Fischfangs unterstellt hatten.

Mit der Darstellung über die Konvention über den Festlandssockel, ihren Sinn und die dazu notwendigen Begriffserklärungen schließt der Verfasser seine Kommentierung der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 und 1960 ab. Hierbei gestalteten sich die Vorarbeiten der verschiedenen Kommissionen besonders schwierig, da die rechtstheoretische Begründung für die Inanspruchnahme von Rechten auf dem Festlandssockel nicht einheitlich ist, Ansprüche auf vorgelagerte Inseln jedoch von den meisten Staaten auf dieses Rechtsinstitut begründet werden.

Im dritten und letzten Teil seiner Arbeit bringt der Verfasser eine Sammlung der einzelnen Dokumente, gewissermaßen als Anhang zu seinem vorhergegangenen Kommentar. In übersichtlicher Form wird hier dem englischsprachigen Originaltext die deutsche Übersetzung gegenübergestellt. Die Fundstellen der Dokumente werden ebenso wiedergegeben wie die früheren Fassungen der Konventionsvorschläge aus den Jahren 1930 bis 1958.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß es sich bei der vorliegenden Arbeit um eine sehr gründliche, übersichtlich konzipierte Darstellung dieser völkerrechtlich schwierigen Materie handelt. Vielleicht wäre es aber zum noch besseren Verständnis der Problemkreise ratsam gewesen, die jeweilige Vorgeschichte und historische Entwicklung noch ausführlicher zu gestalten. Trotzdem wird die Arbeit dem völkerrechtlich und historisch Interessierten ein wertvoller Beitrag über die Tätigkeit der Vereinten Nationen sein.

Dr. H.-J. Gaffron, Essen

Technische Vorschriften für Kraftfahrzeuge, Bestimmungen der StVZO, Richtlinien, erläuternde Vorschriften und Auszüge aus den Begründungen in systematischer Ordnung nebst Stichwortverzeichnis, hrsg. von Hans Kleinau, 2. Neubearb. u. erw. Aufl., Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München 1962, 427 S., DIN A 6, 9,80 DM.

Es ist äußerst schwierig, auf Grund der Vielzahl von Ausführungsbestimmungen, Einzelerlassen, Hinweisen und Richtlinien zur Erläuterung und Ergänzung der StVZO alle Vorschriften zu kennen. Obwohl die Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die Grundlage für den Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen aller Fabrikate und Typen bilden, enthalten sie selbst nur allgemeine Regeln.

Diese Zusammenstellung dürfte deshalb von allen Fachleuten sehr begrüßt werden. Sie ist für alle, die mit Kraftfahrzeugen zu tun haben und sich für die technischen Fragen interessieren, für die Mitarbeiter der Her-

stellerfirmen der Kraftfahrzeug- und der gesamten Kraftfahrzeug-Zubehör-Industrie, für Werkstätten etc. eine unentbehrliche Arbeitsgrundlage. Ausgehend von den „Voraussetzungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen“ werden anschließend „die Bauvorschriften“, die „Richtlinien für die Fahrzeugüberwachung“, „Mögliche Ausnahmen von den Vorschriften“ und „die zusätzlichen technischen Vorschriften für den öffentlichen Personenverkehr“ zusammengestellt. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis erleichtert das Auffinden der gesuchten Begriffe.

Infolge der Entwicklung der Technik waren zahlreiche Ergänzungen der Vorschriften notwendig geworden. Dies und die Tatsache, daß die erste Auflage bereits nach kurzer Zeit vergriffen war, ließen es für angebracht erscheinen, schon nach relativ kurzer Zeit eine zweite, neubearbeitete und erweiterte Auflage folgen zu lassen.

Dipl.-Volksw. E. Schaefer, Köln

Walter, Hans, Die Haftung des Kraftfahrzeughalters, Erich-Schmidt Verlag, Berlin/Bielefeld/München 1962, 268 Seiten, kart., DM 18,60.

Es ist löblich, daß der Verlag diesen Sonderdruck aus „Kraftverkehrsrecht von A—Z“ vorlegt und damit die Schrift Walters einem weiteren Kreise zugänglich macht. Die Meinung des Verfassers wird überall unbefangenen vorgetragen, sie ist auch für Nichtjuristen durchaus verständlich.

Ausgehend von der Bestimmung der Begriffe des Kraftfahrzeughalters und des Betriebes werden die Rechtsgrundlagen der Halterhaftung dargestellt. Zu begrüßen ist es besonders, daß dabei die Entwicklung der Rechtsprechung bis zur Gegenwart berücksichtigt wird. Art und Umfang der Halterhaftung nach dem StVG werden ausführlich dargestellt. Die wichtige Frage des Entlastungsbeweises nach § 7 Abs. 2 StVG wird umfassend und überzeugend behandelt.

Anschließend befaßt sich die Schrift mit den Vorschriften des BGB über unerlaubte Handlungen unter Einschluß der Haftung für

Minderjährige und der Billigkeitshaftung gemäß § 829 BGB. Hierbei sind die vom Großen Senat für Zivilsachen des BGH (GSZ 1/56) zum Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens aufgestellten Grundsätze berücksichtigt worden.

Weitere Kapitel behandeln die sich aus dem StVG und dem BGB ergebende Haftung für Schwarzfahrtunfälle, wobei außer der Halterhaftung auch die Haftung Dritter (Werkstatt- und Garageninhaber u. a.) für Obhutspflichtverletzung erörtert werden. Schließlich wird die Gefälligkeitsfahrt, das Problem des Haftungsverzichts und der Gefahrübernahme (Risikoübernahme, Handeln auf eigene Gefahr) besprochen. Die Rechtsprechung findet ausführliche Berücksichtigung.

Prof. Dr. Dr. W. Böttger, Köln

Arbeitsgemeinschaft für Ausbildungshilfsmittel (Hrsg.) im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Verkehrsgeographie (= Eisenbahn-Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn, Bd. 91), J. Keller Verlag, Starnberg 1960, 2. Aufl., Textband 112 S. — Kartenband 71 S., DM 7,65.

Wenn schon allgemein die Nahtstellen zwischen zwei Wissenschaftsbereichen als weitgehend vernachlässigt gelten müssen — nicht zuletzt, weil der jeweilige Betrachter sich nur in einer der Disziplinen gründlich auskennen und somit eine ausgewogene Darstellung schwierig wird —, so kann dies im besonderen für die Verkehrsgeographie gelten.

Damit das vorliegende „Lehrbuch“ der allzu selten angesprochenen Verkehrsgeographie mit seinem Kartenanhang aus der einzigen Sammlung der von der Deutschen Bundesbahn herausgegebenen Lehrbücher keine Enttäuschungen auf Grund zu hoher Erwartungen und Ansprüche hervorruft, sei auf die Absicht der Reihe verwiesen. Diese ist für die Ausbildung von Nachwuchskräften der DB, für die dienstliche Fortbildung im Dienstunterricht und für die Selbstfortbildung bestimmt.

Daß darüber hinaus dieser Band in seinem Vorwort als für Hochschulen u. a. geeignet bezeichnet wird und den allgemein gefaßten Titel trägt, rechtfertigt seine Besprechung.

Wenn als Zweck der Verkehrsgeographie herausgestellt wird, „das Netz der Verkehrslinien zu entwirren und verständlich zu machen“, und die Betrachtung dazu weitgehend einseitig auf die Bundesbahn abgestellt ist, muß der eine grundsätzliche Erörterung versprechende Titel allzu hochtrabend erscheinen; dem allgemeingültigen Charakter, den der Titel beansprucht, widerspricht auch die Beschränkung auf Deutschland — erfreulicherweise sind allerdings die Teile im kommunistischen Herrschaftsbereich mitberücksichtigt.

Über eine allzu kurze Darlegung der geographischen Grundlagen Deutschlands aus der Sicht des Verkehrs hinaus ist das Buch in zwei große Abschnitte unterteilt. In dem ersten werden die deutschen Netze der verschiedenen Verkehrsträger (mit Ausnahme der Pipelines) beschrieben — am ausführlichsten das der Eisenbahn, für die außerdem im wesentlichen alle Fernverbindungen aufgeführt werden. Der Beschreibung der Verkehrswege gehen jeweils einige wenige grundsätzliche Bemerkungen über die Verkehrsträger voran. Der zweite Hauptteil bringt eine Erklärung für die Richtung der Ströme des Personenverkehrs in seinen verschiedenen Arten (Berufs-, Erholungsverkehr usw.) und des Güterverkehrs in seinen vielfältigen Formen auf Grund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur Deutschlands — allerdings beschränkt auf den Eisenbahnverkehr.

Die in Inhalt und Ausdruck recht einfache Darstellung mag dem lehrbuchhaften Charakter, dem die textbezogenen schematischen Kartendarstellungen in dem gesondert gebundenen Anhang sehr entgegenkommen, und der Bestimmung für den oben abgegrenzten Interessentenkreis der Reihe entsprechen, kann aber keinesfalls wissenschaftlichen Ansprüchen genügen.

Dr. L. Opladen, Köln