

terielle Vorschriften des Vertrages angewandt werden, soweit der Vorbehalt des Ratsbeschlusses nach Art. 84 Abs. 2 nicht umgangen bzw. die nationale Zuständigkeit für die See- und Luftverkehrspolitik nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Erkennt man die mit wissenschaftlicher Exaktheit gezogenen Schlußfolgerungen des Verfassers an, so bedeutet dies, daß eine gemeinsame Luft- und Seeverkehrspolitik der EWG-Staaten die bisherigen Grundzüge der nationalen Tarif- und Investitionspolitik kaum wesentlich verändern dürfte.

Dr. A. Rommel, Köln

Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 1964,
hrsg. von K. F. Reuss, Südwestdeutsche
Verlagsanstalt GmbH, Mannheim, 467 S.,
DM 19,80.

Mit der neuen Ausgabe des Jahrbuches der Luft- und Raumfahrt liegt der dreizehnte Band dieser Jahrbuchreihe vor. Wie bereits in den Vorjahren zeichnet sich das leicht zu handhabende Buch durch eine klare Übersichtlichkeit und Gliederung des Stoffes aus. Neben den bereits traditionellen Abschnitten des Buches wie „Die behördliche Organisation der Luftfahrt in der Bundesrepublik“, „Luftverkehr“, „Deutscher Luftsport“ etc. ist in dem vorliegenden Jahrbuch die bisherige Entwicklung der Raumfahrt in der BRD in einem besonderen Abschnitt zusammengefaßt worden.

Wenn auch — wie es dem Charakter eines derartigen Buches entspricht — zunächst der Eindruck entstehen kann, man habe es mit einem Adreßbuch der deutschen Luft- und Raumfahrt zu tun, so darf doch nicht übersehen werden, daß es durch seine Berichte und Sonderaufstellungen ein umfassendes Bild des Geschehens in der Luft- und Raumfahrt der BRD im letzten Jahr vermittelt. Durch die Sammlung der einzelnen Bände dieses Jahrbuches ergibt sich dann ein lückenloses Bild der Entwicklung der Luft- und Raumfahrt. Als Beispiele hierfür mögen die

Berichte über die Deutsche Lufthansa im Abschnitt „Luftverkehr“ sowie über die Tätigkeit der Abteilung Luftfahrt des Bundesverkehrsministeriums im Abschnitt „Die behördliche Organisation der Luftfahrt in der Bundesrepublik“ angesehen werden.

Da es den Rahmen dieses Buches sprengen würde, wollte man aus ihm ein internationales Jahrbuch machen, so ist es verständlich, daß nur die internationalen Institutionen in diesem Band berücksichtigt sind, die unmittelbar mit der deutschen Luft- und Raumfahrt verbunden sind, wie z. B. die ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, die Flughäfen der BRD bedienen, und Verbände wie ICAO und IATA.

Dieser dreizehnte Band des Jahrbuches wird denen, die mit der Luft- und Raumfahrt in der BRD zu tun haben, ebenso unentbehrlich sein wie die vorangegangenen Ausgaben.

W. Hermsen, Köln

Lorenz, W., Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs, Erster Teil, 4. Auflage (= Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung, Heft 3), Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1962, 436 S., DM 19,80.

Der Leitfaden will junge Menschen, die den Spediteurberuf erlernen wollen, in klarer, leichtverständlicher Sprache über ihr spezielles Sachgebiet unterrichten. Die schon bei früheren Auflagen bewährte Stoffeinteilung ist beibehalten worden. So wird eingehend über die rechtliche Stellung des Spediteurs und die Organisation des Speditions- und Lagergewerbes berichtet. Dazu tritt eine breite Schilderung der Rechtsverhältnisse des Tarifwesens, des Frachtvertrages, der Einrichtungen, Anlagen und Betriebsmittel der Verkehrsträger (Eisenbahn, Kraftwagen, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Luftfahrt). Insoweit eignet sich die Schrift auch als Nachschlagewerk.

B.

Margenttarife — ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs?*)

VON PROF. DR. RAINER WILLEKE, KÖLN

I.

In allen Bereichen des Wirtschaftslebens wechseln ruhige und unruhige Zeiten, und ich weiß nicht recht, welche für den Wissenschaftler, der beobachten, deuten und erklären soll, die ersprießlicheren sind. Sicher ist jedenfalls, daß die gegenwärtige verkehrspolitische Szene von Unruhe, Unsicherheit und heftigen Meinungskämpfen überschattet wird. Dieser Herausforderung darf sich der Verkehrswissenschaftler nicht entziehen, zumal der Meinungsstreit, mag er sich auch immer wieder an Teilfragen festbeißen, in Wirklichkeit doch um das Ganze geht, um die Grundlagen und Grundzüge einer im Werden begriffenen neuen Verkehrsordnung.

Die Verkehrswissenschaft muß sich dieser Tatsache stellen und ihren Beitrag leisten. Doch ist es ihr Recht, sogar ihre Pflicht, dabei ein wenig Distanz zu nehmen. Sie muß die größeren, umfassenden Zusammenhänge aufzeigen. Sie muß vor allem auch den längerfristigen Entwicklungsgängen nachspüren und darf deshalb manche Schwierigkeiten überspringen, die heute noch und ganz zu recht das A und O des täglichen Kampfes an der Verkehrsfront bilden, aber eben doch Schwierigkeiten des Übergangs und der Anpassung sind.

Diese Vorbemerkung sei mir gestattet, denn ich habe ein etwas waghalsiges Thema gewählt; ein Thema, das mich fast zwangsläufig dazu verurteilt, so ziemlich zwischen allen Stühlen Platz zu nehmen. Das Kunterbunt der Meinungen um die Margenttarife muß in der Tat erschrecken. Bei flüchtigem Zuschauen könnte es so scheinen, als ob die Einführung dieser Preisbildungsform, die nicht einmal neu ist, zum Eckstein der Verkehrsreform geworden sei, und als ob alle Hoffnungen und Erwartungen und auch alle Zweifel und Befürchtungen, die sich um einen verstärkten Wettbewerb im Verkehr ranken, auf die Gretchenfrage reduziert werden könnten: Wie hast Du's mit den Margenttarifen? Doch nichts wäre falscher als eine solche einseitige Blickrichtung; ja, es besteht heute die ernste Gefahr, daß die Einengung der Auseinandersetzung auf das Thema Margenttarife beginnt, das eigentliche Ziel und die wirkliche Aufgabe der Verkehrsordnungsreform zu verdunkeln. Ich möchte diese Aufgabe deshalb ganz betont an den Anfang stellen. Gesucht wird eine Ordnung des Verkehrs, die folgende Bedingungen erfüllt: Sie soll im Ganzen einer Marktwirtschaft den optimalen Leistungsbeitrag des Verkehrs sichern. Sie soll deshalb solche Steuerungs- und Kontrollelemente enthalten, die angesichts der besonderen Struktur- und Marktgegebenheiten im Verkehr die Voraussetzungen für die Erreichung des angestrebten Funktionszieles schaffen. Und diese Ordnung soll endlich in dem Maße Bestandteil einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik sein, wie dies zur Erreichung des Integrationszieles der EWG erforderlich erscheint. Eine solche umfassende Fixierung der Ordnungsabsicht muß eindeutig Vorrang behalten vor allen Teilproblemen. Aus ihr ergeben sich dann erst die Fragen nach den zielentsprechenden Mitteln, Wegen und Techniken sowie nach der rechten Zeitwahl für die notwendigen Schritte und Einzelmaßnahmen.

*) Vortrag, gehalten auf der Veranstaltung der Gesellschaft für Verkehrswissenschaft an der Universität Freiburg i. Br. am 21. 11. 1963 in Freiburg i. Br.

II.

Bei der Neuorientierung der deutschen Verkehrspolitik, die ihren Niederschlag in den Gesetzesnovellen vom 1. August 1961 fand, bleibt diese Sicht und Rangordnung auch grundsätzlich gewahrt. Als Ziel wird die bestmögliche Verkehrsbedienung angestrebt. Ein Mittel zur Verwirklichung dieses Zieles ist der Preiswettbewerb, der in den Grenzen eines lautereren und billigen Wettbewerbs zur Herstellung marktgerechter Entgelte und — auf der Basis marktgerechter Entgelte — zu einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern führen soll.¹⁾ Für die Form, in der sich dieser in kontrollierten Grenzen gehaltene Preiswettbewerb entfalten kann, stehen den rivalisierenden Verkehrsträgern grundsätzlich Festtarife und Margenttarife zur Wahl. Durch diese Alternative kommt ganz richtig zum Ausdruck, daß eine wettbewerbsorientierte Preispolitik auch auf der Basis von Festtarifen möglich ist; denn die bestehenden Festtarife können und müssen jetzt in der Regel auf Antrag der Verkehrsträger geändert werden, wenn der Tarifantrag die Bedingungen eines lautereren und billigen Wettbewerbs nicht verletzt. Denkt man hier etwa an die zahlreichen Ausnahmetarife der Eisenbahn, dann zeigt sich sofort, daß auch mit diesen sog. Festtarifen in sehr beachtlicher Feineinstellung Preiswettbewerb aufgenommen werden kann.

Eine Intensivierung des Preiswettbewerbs setzt also nicht notwendig einen Übergang zu Margenttarifen voraus. Allerdings zeigen die auf Antrag veränderlichen Festtarife doch wesentliche Beschränkungen der Wettbewerbsintensität. Sie setzen zunächst verkehrsträger-einheitliche Preise — also sog. Verkehrsträger-Tarife — voraus. Für die Eisenbahn als regionales Einheitsunternehmen liegt darin natürlich kein Problem, wohl aber für die in sich zersplitterten Angebotsgruppen der Binnenschifffahrt und des Straßenkraftverkehrs. Der Festtarif schließt einen Preiswettbewerb zwischen den Unternehmen des gleichen Verkehrsträgers aus. Außerdem ist eine Änderung von Festtarifen wegen der Genehmigungsprozedur immer zeitraubend, und sie steht notwendig im vollen Licht der Publizität. Hier würden Margenttarife eine Auflockerung bringen. Sie eröffnen bei Binnenschifffahrt und Kraftverkehr die Aufnahme eines von den einzelnen Unternehmungen getragenen Preiswettbewerbs innerhalb der Spanne zwischen den festgelegten Höchst- und Mindestsätzen. Sie gestatten im Spielraum der Marge zudem eine prompte und elastische Preisgestaltung, die nicht der Veröffentlichungspflicht unterliegt. Diese letztgenannten Möglichkeiten sind natürlich auch und gerade für die Eisenbahn von Interesse.

Das kleine Einmaleins der Margenttarife ist auf den ersten Blick bestechend. Sie gestatten einen elastischen Preiswettbewerb, und das ist erwünscht, soweit er funktioniert. Und diese Funktionsfähigkeit soll eben durch die Begrenzung des Preisbildungsspielraumes sichergestellt werden, die auf die Besonderheiten der Verkehrsmärkte Rücksicht nimmt. Die Obergrenze soll monopolistischen Marktmißbrauch verhindern, die Untergrenze den Schrecken ruinöser Wettbewerbsentartung bannen. Diese Argumentation ist jedoch viel zu simpel; sie beruht auf Annahmen, die keineswegs notwendig und in allen Verkehrsbereichen gegeben sind. Offenbar liegt dem Gedankengang doch folgende Idee zugrunde: Durch die Festlegung der Tarifachse wird das Gravitationszentrum einer zum Gleichgewicht strebenden Preisbil-

¹⁾ Diese m. E. zwingende Zweck-Mittel-Logik ist dem Wortlaut der Gesetzesnovellen nicht eindeutig zu entnehmen. Sie bleibt umstritten vor allem wohl wegen der Konsequenzen für die Kriterien und Ansatzpunkte der Tarifgenehmigung. Der oben entwickelten Zweck-Mittel-Abfolge entsprechen jetzt aber auch die Formulierungen im dritten Absatz der Präambel zu der „Diskussionsgrundlage für die Aufstellung von Richtlinien über die Genehmigung der Verkehrstarife“ des Bundesministers für Verkehr vom 18. März 1964.

dung gegriffen — also in etwa die Normallage fixiert.²⁾ Durch die Bestimmung der Margenbreite nach oben und unten sind dann jedoch noch begrenzte Preissoszillationen zugelassen, die den immer wirksamen Schwankungen im Angebots-Nachfrageverhältnis folgen sollen, die aber nicht Ausdruck der Marktstruktur und gegebenenfalls struktureller Ungleichgewichte sind. Bestünden z. B. die oft geäußerten Befürchtungen zu Recht, daß ein strukturbedingter Kapazitätsüberhang auf den wichtigsten Verkehrsmärkten zu einer unvermeidlichen Preisgravitation zur Margenuntergrenze und zu einem Festkleben der Preise an der jeweiligen Untergrenze führen müsse, so wäre das kleine Einmaleins der Margenttarife schon am Ende. Nun bin ich freilich nicht der Meinung, daß diese Befürchtung so allgemeingültig begründet ist. Immerhin zeigt der genannte und in Teilbereichen des Verkehrs durchaus gewichtige Einwand, daß für die Herstellung gleichgewichtiger Verkehrsmärkte zur Preisbildungsordnung eine Ordnung der Kapazitätsanspassung treten muß und daß zur Regulierung der marktwirksamen Kapazität besondere Vorkehrungen erforderlich sind, wenn die Bemessung des Angebots durch die Marktautomatik allein nicht ausreichend gesteuert werden kann.

III.

Schon dieser erste, kursorische Überblick dürfte klagemacht haben, daß Margenttarife kein in sich einheitliches und isoliert zu sehendes Problem bilden. Ihre Anwendung kann sinnvoll nur im Zusammenhang mit allen konstitutiven Elementen der Verkehrsordnung diskutiert werden. Dabei muß zunächst natürlich geklärt sein, unter welchen Voraussetzungen und ergänzenden Bedingungen sowie innerhalb welcher Grenzen ein Preiswettbewerb überhaupt befähigt ist, eine funktionsgerechte Koordination im Verkehrsmiteinsatz herbeizuführen. In diese ganz umfassende Fragestellung schiebt sich sodann die engere und präzisierende Frage, ob ein Übergang von veränderlichen Festtarifen zu Margenttarifen eine Verbesserung der Koordinationsfähigkeit des Preiswettbewerbs herzustellen vermag oder nicht. — Die Marge eröffnet ja einen bestimmten Spielraum freier marktlicher Preisbildung. Und deshalb muß die Beurteilung des Margenttarifsystems als Alternative zum System der Festtarife sofort das Problem der Bandbreite und insbesondere das Problem der Untergrenze für die Wettbewerbsstarifizierung in den Vordergrund rücken. In jedem Falle, auch bei einer wettbewerbsorientierten Senkung von Festtarifen, soll ja eine Grenze nach unten gezogen werden und für ihre Bestimmung ein systemgerechtes Kriterium Anwendung finden. Kann aber, so wäre zu fragen, bei einem Übergang von Festtarifen zu Margenttarifen diese Untergrenze gleichsam noch einmal gesenkt werden?

Ich denke dabei nicht konkret an die heute gegebene Tariflage und nicht an die Frage, wie eventuell kommende Margenttarife an dieser Tariflage anknüpfen sollen. Ich möchte das Problem vielmehr allgemeinbedeutsam stellen: Kann die Untergrenze einer Tarifmarge nach anderen Kriterien bestimmt werden und gegebenenfalls niedriger liegen als die Untergrenze für eine wettbewerbsorientierte Senkung von Festtarifen? Nun, für diese Frage gibt es keine einheitliche, für alle Anwendungsfälle gleichermaßen gültige Antwort. Wir stoßen hier auf einen ganz entscheidenden Punkt: Weil die Marktstellungen und Aktionsmöglichkeiten der

²⁾ Dies ist als Orientierungsmarke auch dann vorauszusetzen, wenn nicht die Tarifachse (Richtpreis), sondern nur die Ober- und Untergrenze „festgelegt“ sind. Selbst wenn die Marge bewußt zu dem Zweck eingerichtet wird, daß sich innerhalb der gesteckten Grenzen der noch nicht bekannte marktgerechte Preis erst herausstellen soll, ist von der gedanklichen Orientierung an einem Gravitationszentrum auszugehen. Ohne einen solchen Punkt ist eine dem Konstruktionsziel der Margenttarife entsprechende, bewußt kalkulierte Eingrenzung des Preisbildungsspielraumes unmöglich.

drei Verkehrsträger voneinander abweichen, bedeuten Margentariife für Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Kraftverkehr durchaus Unterschiedliches. Auf diese Feststellung werde ich zurückkommen; ich möchte sie aber schon hier an einem Beispiel erläutern.

Angenommen, die Eisenbahn bildet gegen das Transportaufkommen der Binnenschiffahrt oder des Straßenverkehrs einen Wettbewerbsstarif. Kann dann, so frage ich, die Untergrenze für eine solche Wettbewerbsaktion nach dem gleichen Kriterium bestimmt werden wie die Untergrenze der ausgelösten Wettbewerbsreaktion etwa der Binnenschiffahrt oder des Güterkraftverkehrs? Sicherlich nicht. Dem Angegriffenen muß es erlaubt sein, die Preise notfalls bis zu jener untersten Grenze der direkten Kosten zu senken, die überhaupt noch ein Verbleiben im Markte ermöglicht. Er wird in einen solchen Preiskampf natürlich nur eintreten, wenn sich ihm keine bessere Alternative — etwa durch eine Angebotsverlagerung — bietet. Für den Angreifer aber muß die Grenze eines leistungsechten Preiswettbewerbs nach anderen Maßstäben bestimmt werden; und gerade hier — bei der Begrenzung des initiativen Wettbewerbsdrucks — liegt die kritische und noch immer nicht einheitlich beantwortete Frage.³⁾

IV.

Auch dieser Ausblick zeigt, daß Margentariife nicht ein uniformes Problem, sondern eine Vielzahl miteinander verknüpfter Probleme stellen. Ein großer Teil der Verwirrung und des Meinungsstreits resultiert einfach aus der Tatsache, daß diese Vielschichtigkeit, die eine differenzierte Urteilsfindung erfordert, nicht immer ausreichend klar gesehen und gewürdigt wird. Vieles erklärt sich dabei leicht als Reaktion auf die verkehrspolitischen Vorstellungen und Vorschläge der EWG-Kommission.

In den seit 1961 aus Richtung Brüssel vorgelegten verkehrspolitischen Programmen und Initiativen spielt der einheitliche Übergang zu Margentariifen eine entscheidende Rolle, wobei dieser Übergang möglichst gleichzeitig in den sechs Partnerländern von allen drei binnländischen Verkehrsträgern, und zwar sowohl für den nationalen wie für den grenzüberschreitenden Verkehr, erfolgen soll. Dieser Vorstoß der EWG-Kommission, der in einem Ordnungsvorschlag vom 10. Mai 1963 gipfelt, begegnet nach wie vor härtester Kritik, nicht nur, aber vor allem in Deutschland. Am entschiedensten ist die Ablehnung der Binnenschiffahrt, nur wenig freundlicher die Stellungnahme des Straßenverkehrs. Fast alle Einwendungen sind verständlich, zu einem guten Teil auch berechtigt, besonders was den ursprünglich geplanten Terminkalender und die Reihenfolge der insgesamt angestrebten Reformschritte anbetrifft.

Dieser letzte Punkt, die vorgesehene Reihenfolge: zunächst schon Liberalisierungsschritte und wesentlich später erst Abbau der bestehenden, z. T. sehr groben Wettbewerbsverzerrungen, ist nicht nur grundsätzlich höchst unbefriedigend, sie stellt zudem in der heute bestehenden Lage eine gravierende Vorbelastung der deutschen Wettbewerbsposition dar. Hier haben wir eine ganz eigentümliche Situation vor uns. In Deutschland reichen die Versuche schon verhältnismäßig lange zurück, die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger einander anzunähern. Die Maßnahmen zur Kostenharmonisierung sind viel älter als der Start zu einem intensivierten Preiswettbewerb. Auf Teilgebieten, besonders in der Zulastung der Infra-

³⁾ Wesentliche Anregungen zu diesem Gedankengang, der gewiß noch nicht als in jeder Hinsicht abgeklärt und anwendungsfähig gelten kann, verdanke ich einem Vortrag von Harald Jürgensen über „Supranationale und nationale Verkehrspolitik“, gehalten am 14. 10. 1963 auf einer verkehrswissenschaftlichen Tagung der Deutschen Bundesbahn in Lübeck. — Vgl. den veröffentlichten Text in: Beiträge zur supranationalen und nationalen Verkehrspolitik (= Schriftenreihe Die Bundesbahn, Folge 12), Darmstadt (1963), S. 14 f.

strukturkosten konnten auch unbestreitbare Erfolge erzielt werden. Dies brachte uns auf einem Teilgebiet der Verkehrsordnungsreform um eine Runde weiter als unsere EWG-Partner; aber gerade dieser Vorsprung in der internen Harmonisierung bewirkt jetzt zu unseren Ungunsten Wettbewerbsverzerrungen auf den Märkten, wo deutsche und ausländische Unternehmen verstärkt in Wettbewerb treten. Hiervon ist besonders der Straßenkraftverkehr bei Wechsel- und Transittransporten betroffen.

Doch über allen Teilproblemen, so lastend sie gegenwärtig auch sind, sollte nicht vergessen werden, daß zwischen der Konzeption der deutschen Verkehrspolitik seit den Reformgesetzen und dem verkehrspolitischen Programm der EWG-Kommission ein beträchtliches Maß an Vereinbarkeit, ja an Übereinstimmung besteht. Ich meine, daß wir gerade deshalb nicht in der Verneinung und in der Defensive stecken bleiben dürfen. Wir müssen mit positiven Vorstellungen den Bau der Verkehrsordnungsreform mitzugestalten suchen. Gerade dann dürfte auch über den Terminplan und die Abfolge der Teilschritte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein.

Das gilt im besonderen für die Einführung von Margentariifen. Die Beurteilung wird entscheidend davon abhängen, in welchen ordnungspolitischen Gesamtrahmen Margentariife als Teilelement eingebaut werden. Die meisten der bislang ablehnenden Stellungnahmen beziehen sich auch im Grunde nicht auf Margentariife als solche, sondern auf die Voraussetzungen und Begleitbedingungen ihrer Anwendung. Ich glaube, daß es sich lohnt, hier klarer zu unterscheiden. Dann wird auch die Diskussion erfolgversprechender am jeweils richtigen Punkte ansetzen.

V.

Die umfassende Frage, welche Ordnungskonzeption für die Gestaltung des Verkehrs überhaupt möglich und erstrebenswert ist, kann von mir hier gewiß nicht erschöpfend beantwortet werden. Ich muß mich auf eine Reihe von Anmerkungen beschränken, die dann wieder in das Thema der Margentariife einmünden sollen.

Am Anfang wird für uns immer noch der Streitpunkt stehen, ob die alte deutsche Verkehrsordnung mit ihrem ausgeprägt interventionistischen und konservierenden Koordinationschema tatsächlich versagt hat. Das ist auch angesichts der Reformgesetze keine nutzlose Frage, denn noch steht dahin, in welchem Geist die neuen Möglichkeiten auf längere Sicht ausgeschöpft werden. Diese Frage, die Frage nach der Reformnotwendigkeit, sollte aber wirklich und über alle Streitpunkte hinweg mit Klarheit beantwortet werden. Ich möchte es mit Nachdruck sagen: Die Neuorientierung der deutschen Verkehrspolitik war keine Mode-laune, kein Werk praxisfremder Doktrinäer und auch kein Ergebnis außerdeutscher Einflüsse. Sie wurde vielmehr durch den offenkundigen Erfahrungstatbestand einer untragbar gewordenen Desorientierung erzwungen. Ursache der Reformnotwendigkeit sind die krassen Fehlentwicklungen in der Steuerung und Aufgabenteilung des Verkehrsmiteinsatzes.

Auch eine zweite Feststellung dürfte unbestreitbar sein, die Feststellung nämlich, daß die eingetretene Fehlentwicklung kein zufälliger Schicksalsschlag war, sondern das Resultat einer unzureichenden Ordnung, die in ihren wesentlichen Elementen noch aus Improvisationen bestand, die im Schatten der Weltwirtschaftskrise als Notmaßnahmen erdacht waren. Der entscheidende Fehler dieses Interventionswerkes lag in der zum System erhobenen Unterlassung von Anpassungen — besonders auch von Preisanpassungen —, die durch den rapiden Wandel in den Verkehrstechniken und damit in den Substitutionsbereichen und Strukturen der Verkehrsmärkte schon seit langem geboten waren. Die Erstarrung der Ver-

kehrpreisstruktur hat nicht nur fortlaufend falsche Koordinationsentscheidungen provoziert, sondern auch der Entfaltung des verkehrstechnischen Fortschritts und der Ausrichtung der Verkehrsinvestitionen fehlerhafte Signale gesetzt.

Das krassste Symptom ist hier die sattem bekannte Tatsache überfüllter Straßen bei gleichzeitig unausgenutzten Schienenkapazitäten, soweit diese Erscheinung mitverursacht ist durch unterlassene Preisanpassungen der Eisenbahn. Ein zweites Beispiel könnte eine Kanalbaupolitik sein, die sich statt an einem echten volkswirtschaftlichen Kostenvergleich an falschen oder falsch gewordenen Verkehrspreisrelationen orientiert. Diese Hinweise müssen zur Stützung der These genügen, daß eine Korrektur im Gefüge der Verkehrspreise unumgänglich geworden ist und daß zweitens diese Korrektur in Richtung auf markttechnische Preise zu erfolgen hat. Dies schließt dann aber selbstverständlich Veränderungen in der Wettbewerbsstellung zwischen den Verkehrsträgern ein, denn was real erreicht werden soll, sind ja Teilverlagerungen im Verkehrsaufkommen. Man kann auch hier den Pudel nicht waschen, ohne ihn naß zu machen.

Wenn man diese Feststellung als Startpunkt akzeptiert, dann stellt sich die Frage, wie die notwendigen Preiskorrekturen durchgesetzt werden sollen? Konkret: Soll die Anpassung primär durch staatliche Anweisung erfolgen, oder soll man sie sich weitgehend selbst vollziehen lassen? Der erste Weg ist über mehr als ein Dutzend von Jahren versucht worden. Unendliche Mühen wurden auf Kostenermittlungen und Kostenvergleiche gerichtet. Das Resultat war zwar nicht gleich null, aber doch ganz unzureichend. Warum soll man eigentlich auch eine solch schwierige Rechenaufgabe im Kopf zu lösen versuchen, wenn eine Rechenmaschine zur Hand ist, selbst wenn diese Rechenmaschine auf den meisten Verkehrsmärkten nicht so exakt und zweifelsfrei arbeitet wie auf einfacher strukturierten Märkten?

Das jedenfalls ist die Idee der seit 1961 angelaufenen neuen deutschen Verkehrspolitik, und insoweit besteht in der Richtung durchaus Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Vorstellungen der EWG-Kommission. Die Initiative zu Tarif- oder Frachtenänderungen ist den Verkehrsträgern übertragen, und das heißt m. a. W.: ihnen ist eigenverantwortlich die Möglichkeit zur Aufnahme von Preiswettbewerb eingeräumt. Solche Tarifänderungswünsche bedürfen allerdings der staatlichen Genehmigung, wodurch insbesondere eine als unbillig angesehene Wettbewerbsverschärfung verhindert werden soll. Gewiß, dieser Begriff des „unbilligen Wettbewerbs“ ist ausfüllungsbedürftig, und er scheint mir noch vertrackter als der vertraute, aber ebenfalls undeutlich schillernde Begriff des „ruinösen Wettbewerbs“. Ich will deshalb auch gar nicht expliziert in die laufende Begriffskontroverse eingreifen. Man sollte hier nur eines nicht aus dem Auge verlieren: nämlich das Ziel, das was erreicht werden soll, also die Anpassung der Verkehrspreisstruktur in Richtung marktgerechter Entgelte, die als solche selbstverständlich in Beziehung stehen müssen zu den echten volkswirtschaftlichen Kostenerfordernissen der im Wettbewerb angebotenen Verkehrsleistungsgruppen. Von dieser Zielsetzung will ich ausgehen und fragen, ob eine solche Korrektur durch selbstverantwortlich geplanten Preiswettbewerb der Verkehrsträger möglich ist und zweckgerecht erscheint.

VI.

Auf Grund der bei uns bestehenden Ausgangslage und Marktstruktur liegt die Anpassungsinitiative vorerst bei der Eisenbahn und die Anpassungsreaktion bei Binnenschifffahrt und Straßenkraftverkehr. Die Eisenbahn beabsichtigt — konkreter gesagt —, durch gezielte Tarifnachlässe zusätzliches Verkehrsaufkommen zu gewinnen oder drohende Verkehrsverluste

zu verhindern. Das von ihr angestrebte Wirtschaftsziel darf sich aber selbstverständlich nicht in einer Mengenbetrachtung erschöpfen: die geplante Tarifpolitik muß vielmehr auf eine Verbesserung der Ertragslage ausgerichtet sein; etwas anderes wäre bei einem im Verlust stehenden Unternehmen widersinnig und würde zudem — da die staatlichen Eisenbahnunternehmungen nicht konkursfähig sind — eine schwere Benachteiligung der konkurrierenden Verkehrsträger bedeuten. Tarifsenkungen der Bahn, die statt dessen eine nachhaltige Vergrößerung des Defizits bewirken, sind abzulehnen. Aber, muß nicht gerade dies als in vielen Fällen wahrscheinlich befürchtet werden? Sind nicht die Konkurrenten der Bahn gezwungen, auch ihrerseits mit Tarifsenkungen in den Preiswettbewerb einzutreten, so daß es zu einem Druck auf das gemeinsame Verkehrspreisniveau kommt, ohne daß die angestrebte Entzerrung der Tarifstruktur verwirklicht würde?

Nun, bei der Klärung dieses entscheidend wichtigen Problems empfiehlt es sich, Genauigkeit des Denkens und konstruktive Phantasie zu verbinden. Denn es sind hier eine ganze Reihe von Fällen und Möglichkeiten zu unterscheiden. Zunächst, die Eisenbahn könnte die Preise der Konkurrenten soweit unterlaufen, daß für diese auch kurzfristig ein Verbleiben im umkämpften Markte ausgeschlossen erscheint. Zum zweiten: der Eintritt in den Preiswettbewerb ist für die Angegriffenen nur befristet möglich, weil sie bei den noch erzielbaren Erlösen eine volle Kostendeckung nicht mehr erreichen. Und drittens endlich: ein Eintritt in den Preiswettbewerb wäre für den betrachteten Verkehrsfall zwar denkbar, es kommt aber nicht dazu, weil für die dem Wettbewerbsdruck ausgesetzten Verkehrsunternehmungen eine Verlagerung des Angebots möglich und günstiger ist.

Nun will ich gleich zugeben, daß diese Möglichkeiten für viele Verkehrsbeziehungen — und insbesondere für die Wettbewerbsstellung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt — hochtheoretisch klingen, vielleicht sogar als Provokation aufgefaßt werden könnten. Jetzt muß ich aber an die konstruktive Phantasie appellieren. Das anvisierte Problem würde auch mir praktisch unlösbar erscheinen, wenn wir es in der Wirklichkeit tatsächlich nur mit einer Neuverteilung eines gegebenen Verkehrsaufkommens zu tun hätten. So ist es aber gottlob nicht. Das gesamte Verkehrsaufkommen wächst ja mit der wirtschaftlichen Expansion, und gerade auch die Herstellung des gemeinsamen Marktes bringt zusätzliche Wachstumsimpulse, was die Größe und Zusammensetzung der induzierten Verkehrsströme anbetrifft. Daß hierin positive Chancen liegen, die eine Verbesserung der Aufgabenteilung erleichtern, kann wohl nicht bestritten werden. Und an diesen Möglichkeiten werden gewiß auch die deutschen Verkehrsunternehmen partizipieren, zumal wenn es gelingt, die größten Wettbewerbsverzerrungen abzubauen.

Doch damit ist noch nicht alles und nicht einmal das Wichtigste gesagt. Die Entzerrung des Verkehrspreisgefüges soll ja nur ein Mittel zum Ziel, nicht aber schon das Ziel selber sein. Die im Wettbewerb hergestellten Preisanpassungen können bei gleichzeitigem Wachstum des gesamten Verkehrsaufkommens zu einer neuen und besseren Schwerpunktbildung in der Betätigung der Verkehrsträger hinführen. Der reale Zweck und die wirkliche Chance der Verkehrsordnungsreform werden gar nicht erfaßt, wenn immer nur der gerade anstehende Kampf um die eine oder andere Scheibe des Verkehrskuchens in den Vordergrund gerückt wird. Im Gesamtbild sieht es anders aus, jedenfalls auf längere Sicht. Hier wird in bezug auf die anfallenden Transportaufgaben durch Hinwendung zu den lohnenden und gleichzeitige Abkehr von den nicht mehr lohnenden Aufgaben eine Auslüftung der Produktionsprogramme und damit für alle Verkehrsträger eine verstärkte Spezialisierung erzwungen. Und diese Tendenz zu einer Funktionskonzentration bringt nicht nur für sich gesehen schon

Produktivitätsfortschritte, sie eröffnet erst den ganzen Umfang der bestehenden technischen und organisatorischen Rationalisierungsmöglichkeiten. Die anstehende Verkehrsordnungsreform müßte jedenfalls verpuffen, wenn sie sich auf der Ebene tarifpolitischer Maßnahmen erschöpfen würde. Trotzdem, die Tarifanpassungen sind unumgänglich; sie haben den Weg zu bahnen für die erwünschten organisatorischen Umstellungen und technischen Verbesserungen. Dieser Hinweis ist bei der Eisenbahn aktuell z. B. für den Stückgüterverkehr. Verstärkte Anstrengungen sind ferner besonders geboten für bestimmte Bereiche der Personenbeförderung, und hier muß es auch zu einer verstärkten Zusammenarbeit mit den Unternehmungen des öffentlichen Orts- und Nahverkehrs kommen.

Daß auch der Wasserstraßenverkehr über beträchtliche Rationalisierungsreserven verfügt, darüber geben die jüngst erschienenen „Gedanken zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt“ sehr instruktiven Aufschluß.

Nimmt man alle diese Hinweise zusammen und ist damit das Problem in die Wachstumsdynamik der Wirtschaft gestellt, dann erscheint das Koordinationsvermögen des Preiswettbewerbs doch in einem verheißungsvolleren Licht, als es beim ersten Blick auf die Verkehrsmärkte erscheinen mag.

VII.

Eine entscheidende Frage ist dabei aber noch offen geblieben, die Frage nach der Untergrenze des Preiswettbewerbs und im Zusammenhang damit endlich wieder die Frage nach der Funktion von Margentariifen. Ich möchte diese Fragestellung etwas vereinfachen und auf die Aspekte reduzieren, die vorerst bei uns in Deutschland im Mittelpunkt der Diskussion stehen. Ich nehme deshalb bei meinen Überlegungen an, daß die Initiative für wettbewerbsorientierte Tarifsenkungen bei der Eisenbahn liegt, die konkurrierenden Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Straßenkraftverkehr also die Betroffenen sind. Dann heißt die Frage: Wie weit darf die Eisenbahn bestimmte Einzeltarife senken, wenn das Ziel bester Verkehrsversorgung auf der Basis marktgerechter Entgelte erreicht werden soll?

Nun, hierüber bestehen zahlreiche und oft recht einseitige Vorstellungen. Mit der Meinung z. B., es dürften keine Unternehmungen bedroht werden, die vorher, vor Aufnahme des Wettbewerbs, als existenzfähig galten, kann ich beim besten Willen nichts anfangen. Aber auch ein alleiniger Hinweis auf bestimmte einzuhaltende Kostengrenzen führt zu keinem eindeutigen und praktischen Ergebnis. Mir scheint, daß hier nur ein Mehrfachtest weiterführen kann, der zumindest drei Komponenten enthält: 1. die Kostenlage der Eisenbahn in dem umstrittenen Verkehrsausschnitt; 2. die Auswirkung der geplanten Tarifsenkung auf das Wirtschaftsergebnis der Eisenbahn und 3. die Ausstrahlungen des Wettbewerbsschrittes auf die langfristigen Leistungsbedingungen der konkurrierenden Verkehrsträger.

Die beiden ersten Bedingungen gehören notwendig zusammen; sie bilden im Grunde eine Einheit. Dies zu sehen ist überaus wichtig; denn dann kann — wie mir scheint — die leidige Kontroverse um „Vollkostenorientierung“ oder „Grenzkostenorientierung“ weitgehend entschärft werden. Der oft vertretenen Auffassung, die Eisenbahn dürfe als Angreifer im Wettbewerbsbereich die vollen Anteilskosten des betrachteten Verkehrs im geforderten Tarif nicht unterschreiten, vermag ich nicht beizutreten. Nach der Marktstellung der Eisenbahn und der ihr eigentümlichen Kostengestaltung kann die Zulastung der Fixkostendecke nicht schematisch, sondern nur als ein marktstrategisches Problem gelöst werden, d. h.: die Fixkostenzuteilung muß der Tragfähigkeit der Teilmärkte folgen. Nun wäre es aber ein totales Mißverständnis, daraus eine allgemeine Tarifaufsicht nach den Grenzkosten abzuleiten,

was ja notwendig zu einem Dauerdefizit und damit auch zu einer untragbaren Wettbewerbsverzerrung führen müßte. Das Erfordernis, daß jeder Tarifänderungsschritt auf die Wiedergewinnung der Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtverkehrs ausgerichtet sein muß, wird durch den zweiten Teilstest gefordert. Er soll Tarifsenkungen ausschließen, die das Defizit der Eisenbahn nachhaltig erhöhen, und zwar ganz unabhängig von der isoliert gesehenen Kostenlage in dem umstrittenen Verkehrsbereich.

Die dritte Forderung, auch die Ausstrahlungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Konkurrenten zu berücksichtigen, mag im Sinne der Steuerungslogik des Wettbewerbs problematisch klingen. Gewiß liegt es im Wesen des Wettbewerbs und der an ihn geknüpften positiven Erwartungen, daß er für den jeweils Betroffenen eine Beeinträchtigung bringt. Trotzdem muß man aber vor Radikalismen warnen. Den betroffenen Verkehrsträgern ist in jedem Fall Gelegenheit gegeben, diejenigen marktlichen und organisatorischen Anpassungen einzuleiten, die nun auch ihren optimalen Leistungsbeitrag sicherstellen. Man sollte dabei auch nicht übersehen, daß das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt dyopolistische Elemente enthält, die jedenfalls auf die Dauer eine bewußte und auch organisatorisch gestützte Koordination nahelegen.

Wenn ich somit für behutsame Schritte plädiere, dann rede ich damit keiner Abkehr von einer wettbewerbsorientierten Verkehrsreform das Wort. Ich selbst habe mich schon zu einer Zeit für marktwirtschaftliche Reformschritte in der Verkehrspolitik eingesetzt, als das in Theorie und Praxis noch fast einhellig verpönt war. Und gerade deshalb möchte ich nicht, daß ein fruchtbares Prinzip, das gewiß nicht alle, aber doch einige der wesentlichen Probleme lösen kann, durch eine Kurzschlußanwendung diskreditiert und zu Tode geritten wird.

VIII.

Nach diesem sehr gedrängten Aufriß dessen, was Wettbewerbsordnung im Verkehr anstrebt, voraussetzt und zu erreichen vermag, bleibt die Frage nach der Funktion von Margentariifen in diesem System. Ich glaube, daß sich die Antwort aus den vorangegangenen Überlegungen zwanglos ableiten läßt. Margentariife bedeuten zusätzliche Preisflexibilität über die Änderungsmöglichkeiten von Festtarifen hinaus. So ist die Sicht jedenfalls, wenn man von der heute in Deutschland noch gegebenen Lage ausgeht.

Im Gegensatz zu zahlreichen anderslautenden Meinungsäußerungen möchte ich den Margentariifen im Anwendungsbereich der Eisenbahn die vergleichsweise geringste Bedeutung zu messen; denn offensichtlich muß bei ihr die Bestimmung der Margenuntergrenze nach den gleichen Kriterien erfolgen wie die Beurteilung von wettbewerbsorientierten Ausnahmetarifen in der heute üblichen Form. Margentariife können sich aber aus Zweckmäßigkeitsgründen empfehlen, und zwar als Ersatz für eine weitere Aufsplitterung der Ausnahmetarife, als Ersatz vielleicht für außertarifliche Sonderabmachungen, als Ersatz endlich für ein abgekürztes Genehmigungsverfahren und verringerte Publizitätspflichten. Die Wirkung könnte jedenfalls für das Einheitsunternehmen Eisenbahn nur in einer zusätzlichen Feineinstellung der Preisdifferenzierung bestehen, wobei es aber ganz im Ermessen der Eisenbahnverwaltungen liegt, ob und in welchem Ausmaß von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird. In jedem Fall treten dabei aber keine wirklich neuen Beurteilungsmaßstäbe auf. Es wäre deshalb auch abwegig zu meinen, ein System von Margentariifen könnte ein für allemal festgelegt und dann die gesamte Tarifstrategie auf Bewegungen innerhalb der gegebenen Margen beschränkt werden. Das wäre nur bei sehr großen Bandbreiten denkbar, die dann aber

eine für die Einzelfälle notwendige Tarifkontrolle illusorisch machen würden. Umgekehrt aber: je enger die Bandbreite und je geringer damit der Unterschied gegenüber Festtarifen ist, desto häufiger werden auch Änderungen im Gefüge des Margentarifsystems notwendig werden. Weil die Obergrenze der Margen für die Eisenbahn nach Lage der Dinge keine größere praktische Bedeutung besitzt, bleibt das kritische Problem im wesentlichen der Preis-spielraum nach unten. Anders liegen die Dinge bei der Binnenschifffahrt und beim Straßenkraftverkehr.

Für die Binnenschifffahrt sind die Möglichkeiten der Frachtgestaltung durch die Konkurrenz-tarife der Eisenbahn eindeutig nach oben begrenzt. Trotzdem unterliegen die Binnenschiff-fahrtsmärkte aber einer Eigendynamik, die Preisfluktuationen möglich und innerhalb bestimmter Grenzen auch erwünscht macht. Die Abneigung der Binnenschifffahrt gegenüber Margentarifen richtet sich — wenn ich recht sehe — primär auch nicht so sehr gegen die eigenen Margen, sondern gegen die zusätzlichen preisstrategischen Möglichkeiten, die Margentarife der Eisenbahn bringen könnten. Die Grenzen, die hier von den Bahnen eingehalten werden müssen, habe ich aber bereits eindeutig abgesteckt.

Das zweite Gegenargument der Binnenschifffahrt resultiert aus der Furcht, daß es eben doch zu keinen nennenswerten Preisfluktuationen nach unten und oben kommen werde; daß die Preise vielmehr auf der jeweiligen Untergrenze einfrieren würden. Hinter diesem Argument steht die Auffassung, daß für das Binnenschifffahrtsangebot mit einem chronischen Kapazi-tätsüberhang zu rechnen sei, so daß der interne Wettbewerb und die Marktmacht der Groß-verlader eine stete Preisgravitation zur untersten Frachtengrenze erzwingen werde. Es schei-nen dann an den Eisenbahntarifen orientierte, nach Art von Zwangskartellen gesicherte Festfrachten günstiger zu sein, selbst wenn als Folge ein etwas geringeres Maß an Beschäf-tigung in Kauf genommen werden müßte.

Dieses Problem kann und darf aber nicht isoliert betrachtet und beurteilt werden. Wichtig ist zunächst das tatsächlich zugelassene Ausmaß des Eisenbahnwettbewerbs, dann die weitere Kapazitätsentwicklung im Verhältnis zur Entwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens und im Zusammenhang damit die privaten oder öffentlich gestützten Vorkehrungen im Sinne einer Investitionskontrolle oder auch zeitweiliger Kapazitätsreduktionen. Diese Dinge sind gewiß kompliziert, und die Probleme der praktischen Verwirklichung erscheinen noch schwie-riger als die grundsätzliche Abklärung der Tatbestände und Gestaltungsmöglichkeiten. Man sollte aber trotz dieser Schwierigkeiten nicht übersehen, daß Gleichgewicht und Stabilität auf den Binnenschifffahrtsmärkten letztlich nur von der Kapazitätsseite und von der Organi-sation des Angebots her erreicht werden können. Und ich glaube, daß hier unter dem Druck der Verhältnisse Lösungen möglich werden, die früher als unmöglich galten. Es ist jedenfalls zu hoffen, daß die wiederaufgenommene Wirtschaftskonferenz der internationalen Rhein-schifffahrt zu größerer Einmütigkeit und zu weitertragenden Vorschlägen findet als die ersten beiden Tagungsabschnitte. Denn eins steht wohl fest: Wenn die Stützung des Marktes von der Kapazitätsseite gelingt, dann liegt ein Spielraum freier elastischer Frachtenbildung und Frachtauf-fächerung sowohl im Interesse der Binnenschifffahrt wie auch im Interesse einer volkswirtschaftlich zweckdienlichen Koordination. Und außerdem: eine Angleichung zwi-schen der innerdeutschen Festfrachtenordnung und der freizügigen Frachtenbildung im inter-nationalen Binnenschiffsverkehr wird kommen. Es wäre deshalb nur weitsichtig, parallel mit den Überlegungen zur Kapazitäts- und Organisationsfrage auch die positiven Ansätze zu verfolgen, die in einer zunächst schrittweise vollzogenen Anwendung von Margentarifen liegen.

Das gleiche gilt im Grundsatz für den gewerblichen Güterfernverkehr auf der Straße, wenn-gleich hier neben der Kapazitätsfrage das Problem unzumutbarer Vorbelastungen gegenüber ausländischen Wettbewerbern einer vordringlichen Lösung bedarf. Doch auch in diesem An-wendungsbereich sollte unterschieden werden zwischen notwendigen Voraussetzungen und wünschenswerten Ergänzungen einerseits und den längerfristigen Vorteilen einer in Grenzen elastischen Preisgestaltung andererseits. Der komparative Leistungsvorsprung des Kraftver-kehrs liegt doch gerade in der Individualisierung, und das wird im Zangengriff des Wett-bewerbs von Eisenbahn und ausländischen Frachtführern noch klarer, noch existenzentschei-dender werden.

IX.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Durchbruch zu einer Wettbewerbsordnung im Verkehr notwendig war und bleibt. Der Akzent sollte aber auf beiden Wortteilen liegen und weder das Element der freigesetzten Wettbewerbsaktivität noch das Element notwendi-ger Marktstützen einseitig herausgestellt werden.

Die Probleme und Schwierigkeiten, die weiterhin bestehen und die vorerst nicht einmal alle überschaubar sind, können bestimmt nicht mit einem einzigen Geniestreich gelöst und abge-baut werden. Dazu sind in der Zielsetzung gleichgerichtete und in der zeitlichen Abfolge sinnvoll gekoppelte Anstrengungen auf verschiedenen Problemebenen erforderlich. In dieser Dynamik einer sich formenden Gesamtordnung des Verkehrs hat auch das Element des Preiswettbewerbs seinen Platz, und erst hier wiederum können Margentarife einen ergän-zenden Beitrag leisten.

Gewiß übersehen wir noch nicht alle Möglichkeiten und Konsequenzen. Das sollte niemand bestreiten. Deshalb empfiehlt sich ein schrittweises Vorgehen. Dann lassen neue Erfahrun-gen die Möglichkeit zu Korrekturen und Berichtigungen offen. Auch dazu wächst das Maß an Bereitschaft auf der deutschen und auf der europäischen Ebene der Verkehrspolitik.

Es erfordert Mut, zum Wettbewerb ja zu sagen. Doch dieser Mut erst und die Bereitschaft zu Eigeninitiative geben das Recht, Fairneß und Leistungsgerechtigkeit für die eigene Sache zu fordern. Sie begründen dann aber auch den Anspruch, daß nur das Ordnung heißen darf, was die Grundlagen und Leistungsbedingungen aller Glieder unseres Verkehrssystems wieder in Ordnung bringt.

Die schweizerische Verkehrspolitik im Blickpunkt von Theorie und Praxis*)

VON PRIV.-DOZ. DR. CLAUDE KASPAR, ST. GALLEN

Carl Pirath, einer der bedeutendsten Verkehrswissenschaftler, hat seinerzeit den treffenden Satz geprägt: „Es ist das Gesetz der Verkehrswirtschaft, niemals zu sein, sondern immer zu werden.“ Pirath wollte damit die Dynamik des Verkehrs kennzeichnen und gleichzeitig die nachhaltige Wechselwirkung zwischen dem Verkehr — als Gesamtheit der Vorgänge, die im Bereich der Wirtschaft der Raumüberwindung dienen — und den übrigen Sektoren der Volkswirtschaft aufzeigen. Es ist kaum verwunderlich, daß sich gegenwärtig — angesichts der Bedeutung des Verkehrs und der Verkehrspolitik für Staat und Wirtschaft und ihrer Problematik — weite wissenschaftliche Kreise gegen die bisher übliche Bezeichnung des Verkehrs als bloße Dienerin der Wirtschaft, als reines Mittel zur Erreichung wirtschaftspolitischer Ziele auflehnen und dem Verkehr vielmehr eine unter den andern Wirtschaftszweigen mindestens gleichbedeutende Stellung einräumen wollen. Die Basisfunktion und Schlüsselstellung des Verkehrs wird insbesondere in der folgenden Feststellung des schweizerischen Bundesrates zur Rechnung 1962 der Schweizerischen Bundesbahnen unterstrichen: „Es ist kein Zufall, daß alle Länder mit hohem Lebensstandard über ein leistungsfähiges Verkehrsnetz verfügen, ist doch der wirtschaftliche Aufstieg untrennbar mit der Verkehrsbedienung verbunden.“ Die in der Verkehrspolitik zum Ausdruck kommende bewußte Gestaltung wirtschaftlicher Entwicklung spricht deshalb mehr als nur Fachleute und Politiker an, wodurch die Gefahr einseitiger und interessengebundener Stellungnahmen besteht. Es muß deshalb Aufgabe der Hochschulen und ihrer Institute sein, eine Versachlichung der Diskussion um Verkehrsfragen herbeizuführen und zu provozieren.

I.

Mit der Themenstellung ist angedeutet, daß die Verkehrspolitik — wie übrigens auch die Wirtschaftspolitik — gleichsam wissenschaftlich-theoretisch und praktisch betrachtet und verstanden werden kann. Dabei bestehen definitorisch meines Erachtens keinerlei Unterschiede zwischen der von Meyer¹⁾ bezeichneten äußeren Seite der Verkehrswissenschaft und der theoretischen Verkehrspolitik, die oft ebenfalls als Verkehrswissenschaft bezeichnet wird. Der *theoretischen Verkehrspolitik* kommt die Aufgabe zu, das Richtmaß für die Einordnung der Verkehrspolitik in die allgemeine Wirtschaftspolitik zu geben. Vorurteils- und wertfrei hat sie auf Grund einer Analyse der gegebenen Ziele die geeigneten Instrumente und den Aufwand zu ihrer Erreichung zu bestimmen. Demgegenüber ist die *praktische Verkehrspolitik* nach Predöhl²⁾ „nichts anderes als die Resultante der unterschiedlichsten Kräfte in Wirtschaft und Politik“, oder mit anderen Worten, die Gesamtheit der hoheitlichen Ord-

*) Gekürzte Fassung der Antrittsvorlesung an der Hochschule St. Gallen für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, gehalten am 10. Februar 1964.

¹⁾ Meyer, H. R., Wesen und Aufgabe der Verkehrswissenschaft, in: Zeitschrift für schweiz. Statistik und Volkswirtschaft, Bern 1944, S. 401.

²⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 207.

nungs- und Eingriffstätigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Predöhl warnt dabei vor einer Überschätzung des praktischen Wertes wissenschaftlicher Lösungen, da es nicht genüge, die rationalen Lösungen zu finden und darzustellen, sie müßten auch durchgesetzt werden können. Die tatsächlich befolgte Verkehrspolitik, die sich von theoretischen Leitsätzen oft stark unterscheidet, entsteht denn auch aus der Berücksichtigung zahlreicher politischer sowie irrationaler Momente und entspricht vielfach dem Mittelweg des Kompromisses. Die Bedeutung verkehrswissenschaftlicher Betrachtung ergibt sich jedoch aus der Tatsache, daß Theorie letzten Endes nichts anderes als fachkundig vorausgedachte Praxis bedeutet.³⁾

Die Verkehrspolitik kann und darf nicht losgelöst von den volkswirtschaftlichen Zweck- und Zielsetzungen betrieben werden. Auch wenn heute gegenüber früher die Dienerfunktion des Verkehrs abgelehnt wird, so bedeutet dies lediglich eine vermehrte Betonung marktwirtschaftlichen Verhaltens der Verkehrsträger, was in einer zunehmenden Eigenständigkeit der einzelnen Verkehrsmittel im Sinne unternehmerischer Selbstverantwortung gipfelt.

Bei der Festlegung und Beurteilung der Verkehrspolitik ist jedoch von der allgemeinen Aufgabenstellung der Wirtschaftspolitik auszugehen.

Bresciani-Turroni hat in seinem vielbeachteten Werk „Einführung in die Wirtschaftspolitik“⁴⁾ die Zwecksetzung der Wirtschaftspolitik, summarisch gefaßt, in drei Gruppen eingeteilt:

- a) politische Zwecke, insbesondere mit Bezug auf die Sicherheit des Landes gegenüber dem Ausland,
- b) wirtschaftliche Prosperität,
- c) soziales Gleichgewicht.

Wenden wir uns im Rahmen dieser Betrachtung den beiden letztgenannten Zielsetzungen zu.

Die Wirtschaftspolitik strebt allgemein eine *Maximierung des Sozialprodukts* an, wobei wir uns bewußt sein müssen, daß dabei eine Konkurrenz von Teilzielen besteht. Die Schweizerische Bundesverfassung umschreibt die Aufgabe der eidgenössischen Wirtschaftspolitik u. a. in Art. 31 bis wie folgt: „Der Bund trifft im Rahmen seiner verfassungsmäßigen Befugnisse die zur Mehrung der Wohlfahrt des Volkes und zur wirtschaftlichen Sicherung der Bürger geeigneten Maßnahmen.“ Dieser Grundsatz findet in zahlreichen gesetzgeberischen Erlassen Anwendung, in welchen die allgemeine Aufgabe der Förderung der Volkswohlfahrt näher umschrieben wird und die zur Erreichung dieses Zieles erlassenen Maßnahmen enthalten sind.

Bei der Übertragung wirtschaftspolitischer Zielsetzungen auf den Verkehr ist zu beachten, daß die Maximierung des Sozialprodukts vor allem durch die Postulate der Raumpolitik, d. h. der gleichmäßigen wirtschaftlichen Erschließung aller Landesteile durch den Verkehr im Sinne eines sozialen Gleichgewichts, eine erste Einschränkung bzw. Präzisierung erfährt. Ohne Berücksichtigung der von wirtschaftlich schwachen Gegenden geforderten besseren Verkehrserschließung dürfte das Ziel einer größtmöglichen Volkswohlfahrt, eine möglichst weitgehende Befriedigung individueller und kollektiver Bedürfnisse auf Grund gegebener Einkommens- und Vermögensverteilung nicht oder nur bedingt erreicht werden. Die Bedeutung des Verkehrs für Volk und Wirtschaft einerseits und die vielfältige und heterogene Struktur von Nachfrage und Angebot andererseits haben deshalb dem Staate die Funktionen sowohl eines Ordners als auch eines Förderers und Wegleiters überbunden. Predöhl⁵⁾ spricht

³⁾ Meyer, H. R., Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, Basel 1956, S. 125.

⁴⁾ Bern 1948, S. 100.

⁵⁾ Predöhl, A., a.a.O., S. 265.

im letzten Falle, d. h. bei den staatlichen Maßnahmen zur Ausrichtung des Verkehrs auf bestimmte Ziele der Volkswirtschaft (Raum-, Sozialpolitik), von *materieller Verkehrspolitik*, im Gegensatz zur *formellen*, die Ordnungsaufgabe des Staates umfassende Verkehrspolitik.

II.

Der theoretischen Verkehrspolitik obliegt es, das Richtmaß für die Einordnung der Verkehrspolitik in die allgemeine Wirtschaftspolitik näher zu umschreiben. Die erste Richtlinie geht auf eine *Minimalisierung des Verkehrsaufwandes* aus und besagt, daß jeglicher Verkehrsaufwand so niedrig wie möglich zu halten ist. *Napp-Zinn* hat diese Forderung mit den Worten charakterisiert, daß der beste Verkehr derjenige sei, der überhaupt nicht entstehe; „jeder Transport, der irgendwo zwischen der Produktion im weitesten Sinne auftritt, ist Aufwand, den man am liebsten missen möchte.“⁶⁾

Nachdem diese Maxime aus naheliegenden Gründen nicht oder ungenügend verwirklicht werden kann, hat das vorhandene Verkehrssystem der Wirtschaft Transportleistungen zu möglichst niedrigen Preisen anzubieten. Dies bedeutet nichts anderes, als daß *jedes Verkehrsmittel* (Eisenbahn, Motorfahrzeug, Schiff, Flugzeug) *seinen Qualitäten und Vorteilen entsprechend einzusetzen ist*. Garant dieser Forderung ist zweifellos der Wettbewerb in der Form der Preis- und Leistungskonkurrenz. So erfolgten unter dem Druck des Wettbewerbs beachtliche Qualitätsverbesserungen der angebotenen Transportleistungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Reisekomfort, Sicherheit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit. Problematischer ist hingegen die Funktion der Preiskonkurrenz im Verkehr. Wettbewerbsverzerrungen entstehen aus dem ungleichen Kostendeckungsgrad der Verkehrswege, durch steuerliche oder sonstige Begünstigungen, unternehmungswirtschaftlich nachteilige Beschneidung des Angebots durch Beschränkung des Marktzuganges (Konzessionierung) und Statuierung eines *numerus clausus*. Eine Entzerrung durch sog. Harmonisierung der Kosten oder Angleichung der Startbedingungen in dem Sinne, daß die von Unterstützungen aller Art unverfälschten unterschiedlichen Kosten der Transportleistungen in ihren Preisen zum Ausdruck kommen sollen, bildet die Voraussetzung zu einer volkswirtschaftlich richtigen Aufgabenteilung, die auch der Forderung nach *Eigenwirtschaftlichkeit* zur Vermeidung einer künstlichen Aufblähung des Verkehrsapparates dient.

Die Basisfunktion des Verkehrs, die vielfach mit derjenigen des Geldes verglichen wird, verlangt die Erbringung eines gewissen Minimums an Transportleistungen. Würde das in der Marktwirtschaft als Richtschnur des Verhaltens der einzelnen Verkehrsunternehmungen geltende Gewinnmaximierungsprinzip uneingeschränkt angewandt, so blieben bestimmte Verkehrsbedürfnisse unerfüllt. Die Ausführungen über die Strukturpolitik des Verkehrs, zur Zielsetzung der Wirtschaftspolitik in Parallele gesetzt, zeigen, daß auch der *Bedarfsmaximierung* größte Bedeutung zukommt. Mit anderen Worten hat auch die theoretische Verkehrspolitik die nicht-komplementären, für die Volkswirtschaft unentbehrlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Damit ist der öffentliche Verkehr gemeint mit seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und Bindungen.

Die von der theoretischen Verkehrspolitik aufgestellten Richtlinien Minimalisierung des Verkehrsaufwandes, zweckmäßigster Einsatz der Verkehrsmittel nach Maßgabe ihrer quali-

tativen und kostenmäßigen Vorteile, Eigenwirtschaftlichkeit und Aufrechterhaltung nicht-komplementärer Verkehrsmittel erfahren jedoch durch die praktische Verkehrspolitik zahlreiche ins Gewicht fallende Retuschen, die am Beispiel der schweizerischen Verkehrspolitik darzustellen sind.

III.

Die *Ordnungsaufgabe des Staates* geht in erster Linie aus der Bedeutung des Verkehrs für Volk und Wirtschaft hervor. Auch wenn Konzessionshoheit und Staatsbahngedanke zu Beginn der Eisenbahnära in der Schweiz vorerst nicht ins Pflichtenheft des neuen Bundesstaates eingeschrieben wurden, versuchte der Staat seit der Revision der Bundesverfassung im Jahre 1874 vermehrt auf die Eisenbahnpolitik — gemäß Art. 26 der Bundesverfassung (BV) ist die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache — sowie mit dem Aufkommen anderer Verkehrsmittel auch auf diese Einfluß zu gewinnen (Art. 24 ter BV über Schifffahrt, Art. 26 bis BV über Rohrleitungen, Art. 37 bis BV über Motorfahrzeugverkehr und Art. 37 ter BV über Luftschifffahrt). Dies war um so gerechtfertigter, als die Verkehrswege — Schienenstrang, Straßen, Schifffahrtswege und Flugplätze — vom Staat bzw. von ihm untergeordneten Hoheitsträgern geplant, gebaut und den einzelnen Verkehrsmitteln verfügbar gemacht werden. Bei den beträchtlichen im Verkehrswesen investierten Kapitalien — Bundesrat *Dr. Spühler* ging im Jahre 1960 von rund 25 Milliarden Franken aus, was nahezu einem Achtel des schweizerischen Volksvermögens entspricht — würde die Finanzierung solcher Anlagen die Kraft privatwirtschaftlicher Unternehmungen übersteigen. Überdies hat ein Verkehrsnetz der Erfüllung zahlreicher staats-, militär-, kultur- und gesellschaftspolitischer Aufgaben zu dienen. Zu vergegenwärtigen ist auch, daß die Kapitalintensität und Nicht-speicherbarkeit der Verkehrsleistungen von jedem Verkehrsmittel eine größtmögliche Auslastung der angebotenen Leistungen erstreben lassen. Dies bringt jedoch die Gefahr einer ruinösen Konkurrenz mit sich. „Ruinös“ ist diese Konkurrenz mit *Seidenfus*⁷⁾ deshalb zu bezeichnen, „weil sie dazu führen kann, langfristig auf den Ersatz der wirtschaftlich notwendigen Abschreibungen zu verzichten, um die Beschäftigung zu erhalten“. Folge davon muß auf die Dauer ein Substanzverzehr mit notwendigem Leistungsabbau sein, wodurch die Aufrechterhaltung eines volkswirtschaftlich wichtigen Verkehrsleistungsangebotes als Grundlage einer entwickelten arbeitsteiligen Wirtschaft, wie sie die Schweiz in hohem Maße besitzt, in Frage gestellt würde. Die Ordnungsfunktion staatlicher Verkehrspolitik hat sich deshalb insbesondere auf die Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrssystems zu konzentrieren. Dies wiederum setzt voraus, daß die dem Wettbewerb eigene Gestaltungskraft kanalisiert wird.

Die erste Streitfrage lautet nun, wieweit und wie stark der Staat ordnend eingreifen darf, nachdem „der Verkehrsablauf offensichtlich weder rein marktwirtschaftlich noch rein planwirtschaftlich eine ökonomisch zureichende Ordnung erfahren kann“⁸⁾. Das Schweizer Volk hat sich in verschiedenen Abstimmungen gegen einen koordinationspolitischen Eingriff des Bundes ausgesprochen und bis auf den heutigen Tag eine starke Abneigung gegenüber einer staatlichen Verkehrsordination behalten. Erinnerung sei an die in Volksabstimmungen verworfenen Vorlagen eines Verkehrsteilungsgesetzes im Jahre 1935, eines Artikels 23 ter (Verkehrsordnung) im Jahre 1946 und der Autotransportordnung im Jahre 1951, womit

⁶⁾ *Napp-Zinn, A.*, Prinzipien der Verkehrspolitik, in: Schweiz. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 12. Jg. (1957), S. 288.

⁷⁾ *Seidenfus, H. St.*, Verkehrsmärkte (= Veröffentlichungen der List-Gesellschaft e. V., Bd. 14), Basel/Tübingen 1959, S. 104.

⁸⁾ *Meyer, H. R.*, Der Verkehr, in: Festschrift für Fritz Marbach, Bern 1962, S. 141.

eine Einschränkung der Kapazität des gewerbsmäßigen Straßengüterverkehrs in der Schweiz, im Gegensatz zu zahlreichen Nachbarländern, fehlt. Die konzessionsmäßige Regelung der Rohrleitungsanlagen löste noch kürzlich heftige Diskussionen aus, weil eine mit der Konzessionserteilung verknüpfte koordinationspolitische Stellungnahme abgelehnt wurde. Dabei bleibt allgemein die Frage offen, ob die Bestimmung des günstigsten Einsatzes der Verkehrsmittel überhaupt staatliche Aufgabe sein kann. Im Gegensatz zur Planwirtschaft des kommunistischen Staates geht die schweizerische Wirtschaftsverfassung von der freien Konsumwahl auf der Nachfrageseite und — von gewissen Einschränkungen abgesehen — von der freien Produktionsmöglichkeit auf der Angebotsseite aus. Soweit die Verkehrsleistung selbst durch Qualität und Quantität Kriterium der Auswahl ist, muß eine Intervention des Staates abgelehnt werden: das Postulat der theoretischen Verkehrspolitik zugunsten des zweckmäßigsten Einsatzes der Verkehrsmittel nach Maßgabe seiner Qualitäten wird am besten durch eine marktwirtschaftliche Ordnung gewährleistet.

Doch auf der Preisseite ist die staatliche Einwirkung im Sinne eines Ordners auch aus der Sicht der theoretischen Verkehrspolitik vonnöten. Die Kostenlage der verschiedenen Verkehrsmittel wird in mancher Hinsicht verfälscht, wodurch die Ordnungsfunktion des Preises sich nicht nach marktwirtschaftlich optimalen Voraussetzungen abspielen kann und somit die Gefahr eines unrationellen Einsatzes der Verkehrsmittel besteht. Einmal werden den Verkehrsmitteln ihre Wegekosten ungleich angelastet. Während die SBB und die Privatbahnen die Aufwendungen für ihren Unterbau (Bahntracé, Brücken, Tunnel), Oberbau (Schienen und Schienenunterlage), Hochbau, Fahrleitungs-, Fernmelde- und Sicherungsanlagen grundsätzlich selbst zu tragen haben und in ihrer Preiskalkulation berücksichtigen müssen, werden dem Straßenverkehr, der Schifffahrt und dem Luftverkehr die Anlagen teilweise vom Staat zur Verfügung gestellt. Erleichterungen aller Art, wie Steuerfreiheit der Bahnen, unterschiedliche Besteuerung der Motorfahrzeuge je nach Kanton und Kategorie, Zuschüsse und Subventionen, wie sie insbesondere aus der später zu umschreibenden Strukturpolitik des Verkehrs hervorgehen, verschleiern die Kostengrundlagen. Um einer volkswirtschaftlich richtigen Aufgabenteilung nahezukommen, hat somit die staatliche Verkehrspolitik eine Kostenharmonisierung anzustreben, die auch die Voraussetzung zur Eigenwirtschaftlichkeit bildet. Ob beispielsweise der Straßenverkehr seine Kosten deckt, wird die im Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1959 verankerte, von der seinerzeitigen Expertenkommission verlangte Straßenkostenrechnung weisen. Leider sind die Resultate dieser Untersuchung noch nicht veröffentlicht, könnten sie doch zu einer überaus wünschbaren Versachlichung des Streitgesprächs über die Finanzierung des Nationalstraßenbaues führen. Auch bei dieser Frage geht es darum, der Eigenwirtschaftlichkeit des Nationalstraßenbaues durch Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages oder Reduktion der vom Bunde vereinnahmten Zölle aus Treibstoffen gerecht zu werden.

Die Aufgabenteilung im Verkehr auf Grund der Verkehrspreise wird überdies wesentlich durch das Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr erschwert. Die sich ergebende ungleiche Marktsituation ist historischen Ursprungs. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen sind eine bedeutende Verbesserung des Beförderungsangebotes und Verbilligung der Transportleistung einhergegangen. Die Eisenbahn kam dadurch in den Genuß einer starken, dem Monopol nahekommenden Marktstellung. Um eine zum Nachteil der Bevölkerung und Wirtschaft geführte Betriebs- und Tarifpolitik zu verhindern, wurden den Eisenbahnen in Konzessionen Auflagen in Form der sog. Grundpflichten gemacht. Der Beförderungs-, Betriebs-, Fahrplan- und Tarifpflicht sind übrigens in unterschiedlichem Maße auch die konzessionierten

sionierten Automobilunternehmungen im Personenverkehr, die Autoreisepost, die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen und der Linienluftverkehr unterworfen. Die Eisenbahn wurde weitgehend in den Dienst staatlicher Wirtschaftspolitik gestellt, ohne daß dabei ernsthafte finanzielle Ungleichgewichte auftraten. Solange eine Konkurrenz anderer, diesen Grundpflichten nicht unterworfenen Verkehrsmittel ausblieb, konnten die finanziellen Ausfälle nicht-kostendeckender Tarife aus wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen durch über den Kosten liegende Tarife ausgeglichen werden.

Diese Möglichkeit stieß mit dem Auftreten des Motorfahrzeugverkehrs auf wachsende Schwierigkeiten. Der private Straßenverkehr erfreut sich auf Grund seiner qualitativen Vorteile, insbesondere des sog. Haus-Haus-Dienstes sowie der günstigen Kostenbehandlung (geringe Belastung durch Wegekosten), einer zunehmend stärker werdenden Konkurrenzstellung. Die Auseinandersetzung zwischen Schiene und Straße gipfelte in der Forderung der Bahnen auf verbesserten Schutz des öffentlichen Verkehrs vor der Konkurrenz des Automobils. Auch wenn heute im Hinblick auf die stark gestiegene Nachfrage und die gute Auslastung der einzelnen Verkehrsmittel die Frage eines besonderen Schutzes des öffentlichen Verkehrs in den Hintergrund getreten ist, bleibt die Problematik des Nebeneinanders von öffentlichem und privatem Verkehr bestehen. Doch ist meiner Meinung nach das Problem nicht durch einen vermehrten Schutz, sondern im Gegenteil durch eine Lockerung der den Bahnen und den konzessionierten Straßenverkehrsunternehmungen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Pflichten zu lösen. Es ist festzustellen, daß die Konkurrenz des individuellen Straßenverkehrs beim Personentransport weniger preis- als leistungsbedingt ist. Den Leistungsvorteilen des eigenen Autos, bestehend in einer weitgehenden Freizügigkeit und Unabhängigkeit, kann lediglich durch ein qualitativ verbessertes Angebot einschließlich Preiswürdigkeit der anderen Verkehrsmittel begegnet werden. Zudem ist die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in quantitativer Hinsicht angesichts der Vielfalt des Leistungsangebots privater Verkehrsmittel und der ungeheuren Zunahme des Motorfahrzeugbestandes nicht mehr so ausgeprägt wie noch vor 10 und 20 Jahren. Bereits heute entfallen in der Schweiz 8,6 Einwohner auf einen Personenwagen gegenüber 31,9 im Jahre 1950 oder sogar 56,5 im Jahre 1938.

Der im Gegensatz zur gewerblichen Personenbeförderung von behördlichen Einschränkungen (Konzessionierung) freie Straßengüterverkehr hat seit dem Kriege um ein Vielfaches zugenommen. Eine völlige Aufhebung gemeinwirtschaftlicher Pflichten im heutigen Zeitpunkt wäre allerdings ihrer schwerwiegenden Auswirkungen auf die Wirtschaft wegen undenkbar. Durch die Möglichkeit von Sonderabkommen zwischen Bahn und Verfrachter und durch zahlreiche Ausnahmetarife ist die gemeinwirtschaftliche Wirkung der Eisenbahngütertarife bereits heute stark abgeschwächt. Eine weitere Lockerung der Tarifpflicht müßte in dem Sinne erfolgen, daß eine bessere Anpassung der Tarifstruktur an die Nachfrage- und Kostenverhältnisse gewährleistet wird. Welche Problematik jedoch diese Frage enthält, wird uns vor allem im heutigen Zeitpunkt verstärkter Konjunkturdämpfungsmaßnahmen bewußt. Die Tarifentwicklung der Bahnen vermochte der Aufwandssteigerung — sowohl der Personal- als auch der Sachkosten — keineswegs zu folgen. Eine Angleichung ist aus politischen Gründen immer wieder unterlassen worden, womit eine sich insbesondere in den letzten Jahren entstandene Diskrepanz von Aufwand und Ertrag mit der Wirkung einer relativen Verbilligung der Transportpreise gebildet hat. Eindrücklich ist dabei die Gegenüberstellung von Lohn- und Fahrpreisentwicklung. Ein heißes Eisen ist die Frage einer Lockerung der Betriebspflicht insofern, als dies zu vermehrter Stilllegung unrentabler Eisenbahnlinien führen würde, ein

Postulat betriebswirtschaftlicher Unternehmungsführung, welches in der Schweiz auf größten Widerstand stößt.

In Erfüllung der Ordnungsaufgabe staatlicher Verkehrspolitik hält das Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1957 das Gebot des wirtschaftlichsten Einsatzes von Verkehrsmitteln in Artikel 57 fest. Danach „kann der Bund die Einführung von Straßentransportdiensten als Ergänzung oder an Stelle der Bahn fördern, wenn dadurch der Verkehr wirtschaftlicher bedient werden kann“. Allerdings wird die Bedingung daran geknüpft, daß „die bisherige Bedienung des Verkehrs, im ganzen betrachtet, gewährleistet bleiben oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen werden soll“. Einen Schritt in Richtung rationellsten Einsatzes der Verkehrsmittel entsprechend ihrer Leistungsvorteile bedeuten die Studien der Bundesbahnen zugunsten eines Gares-Centre-Systems. Dieses zielt darauf ab, den ganzen Verkehrsapparat der Bahnen leistungsfähiger zu gestalten und insbesondere den Rangieraufwand zu senken. Der Stückgutverkehr soll nach dieser Konzeption nur noch zum Teil auf der Schiene rollen, indem die Feinverteilung zwischen Gruppenbahnhof und Empfangsdomizil dem Motorfahrzeug überlassen wird.

Zur Ordnungsfunktion der staatlichen Verkehrspolitik gehört schließlich die adäquate Führung einer Investitionspolitik, welche auf die Forderung der Gesamtwirtschaft Rücksicht nimmt. Soll dadurch nicht einer staatlichen Koordinierung der Verkehrsinvestitionen das Wort gesprochen werden, so zeigt lediglich die anhand der in Aussicht genommenen langfristigen Programme auf weitere 25 Milliarden Franken geschätzte Investitionssumme im Verkehr, was der gesamten Kapitalinvestition im schweizerischen Verkehrsapparat im Jahre 1960 entspricht, daß eine gegenseitige Abstimmung ins Auge gefaßt werden sollte. Ich denke insbesondere an die beim Ausbau der National- und Staatsstraßen hie und dort aufgetretenen Doppelspurigkeiten. Da hier die Verantwortung für die Entscheidungen hinsichtlich der Infrastruktur, d. h. der Verkehrswege bei der öffentlichen Hand liegt und Investitionen für das Rollmaterial grundsätzlich Sache der Unternehmungen bzw. Privater ist, muß auch in diesem Falle eine Harmonisierung gesucht werden, da sonst die bereits bestehende Diskrepanz z. B. zwischen Motorfahrzeugbestand und Straßenausbau zu noch größeren Schwierigkeiten, wie dies ausgeprägt in Städten der Fall ist, führen wird.

IV.

An die Seite der Ordnungsaufgabe staatlicher Verkehrspolitik oder ihr sogar übergelagert — wenn vom Blickpunkt der praktischen Verkehrspolitik betrachtet — tritt die *Struktur- oder Raumpolitik des Verkehrs*. Unter diesen Begriff der Strukturpolitik sind alle Maßnahmen und Ziele der Verkehrspolitik zu subsummieren, die sich aus der Aufgabenstellung der Volkswirtschaft ergeben (Raum-, Sozial-, Landwirtschafts-, Handelspolitik usw.). Bereits die Aufzählung der Zielsetzungen der Wirtschaftspolitik — wirtschaftliche Prosperität und soziales Gleichgewicht sozusagen im gleichen Atemzug — mußte bedeuten, daß sich diese Aufgaben nicht nur ergänzen, sondern auch widersprechen können. Über das Gebot der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs hinweg geht die wirtschaftspolitische Forderung nach gleichmäßiger, frachtkostengünstiger Erschließung einer wirtschaftlich wenig entwickelten Landesgegend, wie es die Hochrheinschiffahrt, eine Ostalpenbahn oder ein Gotthard-Alpenstraßentunnel postulieren. Dies enthebt die theoretische Verkehrspolitik keineswegs, die Probleme vorzudenken und vorurteilsfrei in den Gesamtzusammenhang zu stellen. Wissenschaftlich gesehen ist beispielsweise die umstrittene Frage einer Hochrheinschiffahrt durchaus lösbar. Die

beim bundesrätlichen Bericht über die Frage zur Schiffbarmachung des Hochrheins vom 2. März 1956 angewandten Methoden der transportwirtschaftlichen Bilanz und der Frachtersparnisse dürften methodisch als einwandfrei gelten. Unbeantwortet bleibt allerdings die Frage, wieweit wirtschaftliche Rückwirkungen eines Ausbaus rechnerisch vorausbestimmbar sind.

Unter den Beispielen politisch bedingter Standortaufwertungen sind in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik u. a. die zugunsten peripher gelegener Gebiete bestehende Staffeltarifpolitik der Bundes- und Privatbahnen oder der sich als Berghilfe auszeichnende Wegfall von Distanzzuschlägen auf dem Netz der SBB bzw. die seit dem 1. Oktober 1959 bestehende Annäherung überhöhter Privatbahntarife an diejenigen der Bundesbahnen zu nennen. Den Ausfall der auf Bundesbahntarifniveau gesenkten Privatbahntarife übernimmt dabei der Bund. Seit dem 1. Januar 1963 sind auch die Tarife der Reisepost und der konzessionierten Automobilunternehmungen angenähert.

Mit diesen Beispielen ist angedeutet, daß sich die staatliche Verkehrspolitik bei der Verfolgung wirtschaftsstruktureller Aufgaben vielfach der Tarife öffentlicher Verkehrsmittel bedient. Dies kommt in den der Tarifpflicht zugrundegelegten Grundsätzen deutlich zum Ausdruck. Tarifeinheit für das gesamte Netz und nicht nur für einzelne Strecken, Tarifgleichheit für jedermann unter entsprechenden Verhältnissen und Tarifausgleich mit gleichen Tarifen für alle Strecken ohne Rücksicht auf Rentabilität sind weitgehend nicht betriebswirtschaftlich-unternehmungspolitisch gerechtfertigt, sondern entspringen volkswirtschaftlicher Zielsetzung zugunsten einer möglichst günstigen Verkehrsbedienung wirtschaftlich schwacher Gebiete und Bevölkerungskreise. Trotzdem ist im Sinne eines Strebens nach Eigenwirtschaftlichkeit dahin zu wirken, daß einseitig gemeinwirtschaftliche Tarife abgebaut oder dann nicht zulasten der Verkehrsunternehmung gehen, wodurch die Preisbildung verfälscht wird, sondern vom Staate abzugelten sind, wie dies allgemein im 6. Abschnitt des Eisenbahngesetzes über Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten vorgesehen ist. Welche unerfreuliche Situation bei Mißachtung dieser Forderung entsteht, zeigt die mit Vehemenz geführte Diskussion gegen Tariferhöhungen u. a. beim Bahnstückguttarif. Bei der ungenügend berücksichtigten Kostenentwicklung der Bahnen durch die Tarife kommen Wirtschaft und Bahnbenutzer in den Genuß von Subventionen in Form künstlich tief gehaltener Transportpreise. Linden⁹⁾ hat diese im Zeitpunkt heutiger Überkonjunktur überholte Gemeinwirtschaftlichkeit mit den Worten charakterisiert, daß der Verkehr wohl dafür sorgen muß, seiner Schlüsselstellung und Basisfunktion in Staat und Wirtschaft gerecht zu werden, aber nicht im Sinne eines genormten Wohlfahrtsspenders, dessen Segen möglichst gleichmäßig und wohlfeil wie eine Art Atemluft der Wirtschaft auf Stadt und Land verteilt werden müsse.

Als Strukturpolitik ist auch die den Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs seitens des Bundes und der Kantone zukommende Förderung und Hilfeleistung nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 zu bezeichnen. Die Eigenwirtschaftlichkeitsthese wird aus raumpolitischen Gründen dabei weitgehend preisgegeben, wenn auch einerseits die Bedingungen zu dieser finanziellen Hilfe die erhebliche Bedeutung (Art. 56) bzw. Unentbehrlichkeit (Art. 58) der betreffenden Privatbahn für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend voraussetzen, andererseits die Finanzhilfe in Form von Beiträgen für technische Verbesserungen oder zur Aufrechterhaltung des Betriebes nur gewährt wird, wenn die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich gehoben bzw. Maßnahmen

⁹⁾ Linden, W., Die Emanzipation des Verkehrs, in: Zeitenwende im Verkehr, Hamburg 1963, S. 111.

zur Verbesserung der finanziellen Lage getroffen werden. Die Aufgabe der Aufsichtsbehörde besteht somit darin, die bei Zuschußbetrieben bestehende Gefahr mangelnder betriebswirtschaftlicher Unternehmungsführung zu dämmen, indem eine strikte Einhaltung der im Eisenbahngesetz und den einschlägigen Verordnungen enthaltenen Bedingungen gefordert wird.

Auch die Frage weiterer Privatbahnverstaatlichungen ist vielfach in den Dienst finanzieller Entlastung der sog. Privatbahnkantone und somit der Strukturpolitik gestellt worden. Nachdem die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes zur Förderung und Hilfeleistung an Privatbahnen dem Argument ungleicher finanzieller Belastung der kantonalen und kommunalen Finanzen durch Aufwendungen zugunsten der Privatbahnen die scharfe Spitze genommen haben, muß auf die strukturpolitisch wichtige Tatsache hingewiesen werden, daß bei einer Verstaatlichung der von den Kantonen und Gemeinden ausgeübte Einfluß zugunsten einer besseren regionalen und lokalen Verkehrsbedienung dahinfallen würde. Die in jahrzehntelanger Zusammenarbeit entstandene Aufgabenteilung zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen würde durch eine neue Verstaatlichungsaktion, die sich ohnehin nicht nur auf die zur Diskussion stehenden Berner Alpenbahn Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) und mitbetriebene Linien sowie Rhätische Bahn beschränken könnte, gestört. Es darf insbesondere dabei nicht vergessen werden, daß die Bundesbahnen aus betriebswirtschaftlichen Gründen ihre Betriebs- und Baupolitik vermehrt in den Dienst einer Konzentration auf die wichtigsten und einträglichsten Verkehrsrelationen (Transitverkehr) stellen.¹⁰⁾

Nachdem aus dem Gesagten dem Verkehr eine nachhaltige raumordnende und standortbildende Kraft zukommt, ist die Frage einer zweckmäßigen Landes-, Regional- und Ortsplanung mit in unsere Betrachtung einzubeziehen. Die zunehmende Zusammenballung der Bevölkerung auf relativ engem Raum bei gleichzeitiger Entvölkerung anderer Landesteile kann durch eine entsprechend geführte Verkehrspolitik abgeschwächt oder im Gegenteil beschleunigt werden. Wie eine richtig durchgeführte Landesplanung eine Konzentration verhindern und ein gleichmäßigeres demographisches und wirtschaftliches Wachstum aller Landesteile gewährleistet, so dürfte als Voraussetzung hierzu ein gut ausgebautes Verkehrsnetz an Eisenbahnen, Straßen und an anderen Verkehrsträgern wie Binnenschifffahrt und Rohrleitungen gelten. Die Notwendigkeit, aus der beschränkten räumlichen Ausdehnung der Schweiz jeden Quadratkilometer nutzbarer Fläche wirtschaftlich zu erschließen, bestimmte Wirtschaftszweige aus Wettbewerbsgründen zu schützen und aus der föderativen Staatsstruktur die kulturelle und wirtschaftliche Eigenständigkeit der Kantone und Regionen zu fördern, erklärt die gegenüber anderen Staaten in der Schweiz stark betonte Komponente der Strukturpolitik des Verkehrs. Den Ausführungen Voigts¹¹⁾ zugunsten gewisser Starthilfen für neue Verkehrsmittel (Eisenbahnverkehr hinsichtlich neuer Transitlinien, Binnenschifffahrt und Luftverkehr) im Sinne eines befristeten Verzichts auf die Deckung der Wegekosten durch Einnahmen kommt deshalb für die schweizerische Verkehrspolitik besondere Bedeutung zu.

V.

Die vorstehenden Ausführungen über die schweizerische Verkehrspolitik im Blickpunkt von Theorie und Praxis, die sich angesichts der Fülle des Stoffes mehr auf Andeutungen und Hin-

¹⁰⁾ Vgl. Geschäftsbericht der Schweiz. Bundesbahnen 1962, S. VI: „Hier (befriedigende Bewältigung von Transportaufgaben) gilt es in vermehrtem Maße europäisch zu denken und zu erkennen, daß sich regionale Wünsche oft kaum mit den Anforderungen einer europ. Verkehrsintegration in Einklang bringen lassen.“

¹¹⁾ Voigt, F., Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems (= Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Bd. 1), Berlin 1960, S. 313.

weise beschränken mußten, haben hinlänglich die Dynamik und den Problemreichtum dieses Wirtschaftszweiges aufgezeigt. Dies bedeutet, daß die Verkehrspolitik nicht grundsatzlos, rein auf pragmatischer Basis geführt werden darf, ohne Gefahr zu laufen, dem volkswirtschaftlichen Erfordernis der Minimalisierung des Verkehrsaufwandes nicht gerecht zu werden. Damit öffnet sich der Lehre und Forschung ein weites, dankbares Tätigkeitsfeld. Die Hochschule St. Gallen für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften erfüllt dadurch, daß sie das Studienfach Verkehr in ihr Lehrprogramm aufgenommen hat, im Rahmen der wirtschaftswissenschaftlichen Lehre eine wichtige Aufgabe. Verfehlt wäre es jedoch, lediglich mit doktrinären Thesen der Verkehrsdynamik beikommen zu wollen. „Es bedarf“, wie Meyer richtig ausführt, „eines beweglichen und aufgeschlossenen Denkens, um jenen Kurs zu halten, auf welchem das Neue und Fortschrittliche und das Beharrende, Grundsätzliche miteinander zur versöhnenden Synthese kommen.“¹²⁾ Theorie und Praxis müssen bei der Gestaltung der schweizerischen Verkehrspolitik berücksichtigt werden, wobei „immer nur die sich in die lebendige Praxis einfügende Theorie gut und nützlich ist“¹³⁾. Diese Feststellung ist insofern von größter Bedeutung, als es, wie zu Beginn festgehalten, das Gesetz der Verkehrswirtschaft ist, niemals zu sein, sondern immer zu werden.

¹²⁾ Meyer, H. R., a.a.O., S. 381.

¹³⁾ Ebenda, S. 387.

Die Zulastung der Wegekosten in den Niederlanden an einige Gruppen von Straßenbenutzern

Versuch einer Rechnungsmethode und Anwendung auf das Jahr 1961

VON DR. J. WALTER UND DIPL.-VOLKSW. J. W. H. GEERLINGS, SOEST (NIEDERLANDE)

I. Einleitung

Diese Abhandlung umfaßt die Ergebnisse einer Untersuchung über die Zulastung der Wegekosten an einige Straßenbenutzergruppen. Im Mittelpunkt der Untersuchung stand dabei die Frage, um wieviel mehr oder weniger einige ausgewählte Kraftfahrzeuggruppen im Vergleich zum bestehenden Zustand belastet werden müßten. Alle Berechnungen beziehen sich auf das Jahr 1961, das letzte Jahr, aus dem ausreichende Unterlagen vorliegen. Die Lösung dieser Frage ist von großer Wichtigkeit für die optimale Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse in den Niederlanden. Aber auch die Interessen aller Verkehrsträger hängen mit der Lösung dieser Frage eng zusammen.

Der Ausschuß „Wegekosten“ veröffentlichte in den Jahren 1955 und 1959 Berichte, in denen die dem motorisierten Straßenverkehr für die Jahre 1950 bis einschließlich 1957 anzulastenden Gesamtkosten erwähnt wurden. Der Ausschuß ist jedoch noch nicht zu einer Anlastung dieser Kosten an die verschiedenen Gruppen der Straßenverkehrsteilnehmer gekommen. Eine solche Arbeit dürfte noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

In Deutschland hat *Alfons Schmitt* bereits im Jahre 1954 den Versuch unternommen, die Frage zu beantworten, ob der Straßengüterverkehr hinreichend zu den Wegekosten beiträgt.¹⁾ Mangels eines besseren Maßstabes nahm er als Ausgangspunkt „bezahlte Steuer pro Brutto-Tonnenkilometer“; er ging dabei von der Unterstellung aus, daß jedes Fahrzeug pro Brutto-Tonnenkilometer einen gleichen Steuerbetrag zahlen müßte.

Wie *Alfons Schmitt* nachdrücklich erklärte, fehlten ihm die objektiven Maßstäbe, um die den verschiedenen Kategorien der Verkehrsteilnehmer zuzulastenden Wegekosten zu ermitteln. Mangels einer feineren Abstufung nahm er als Grundlage den nicht differenzierten Maßstab des Steuerertrages je Brutto-Tonnenkilometer; er ging dabei — und nicht zu unrecht — von der Überlegung aus, daß sowohl das Gesamtgewicht des Fahrzeuges (also einschließlich Personen und Güter) als auch die gefahrene Strecke die bedeutendsten Faktoren für die Bestimmung der Kosten seien.

Schmitt stellte fest, daß bei den damaligen Tarifen der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer die Personenkraftwagen je Brutto-Tonnenkilometer das Vielfache von dem zahlten, was von den Lastkraftwagen an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer aufgebracht wurde. Diese Untersuchung hat dazu beigetragen, daß die genannten Steuern später wesentlich geändert wurden. In einer darauf aufbauenden späteren Untersuchung von *J. H. Müller* und *R. J. Willeke* wurde ermittelt, daß, obwohl im LKW-Verkehr noch immer bedeutend weniger

¹⁾ *Schmitt, A.*, Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens — ein Beitrag zu marktkonformer Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg. (1954), S. 199 ff.

Steuern je Brutto-Tonnenkilometer bezahlt wurden als im PKW-Verkehr, die Unterschiede sich im Vergleich zu 1954 wesentlich ermäßigt hatten.²⁾

Inzwischen sind die Ergebnisse des in Amerika von der *American Association of State Highway Officials* veranlaßten Straßentests veröffentlicht.³⁾ Zwar sind die von der *AASHO* bekanntgemachten Ergebnisse rein technischer Art; aber sie verschaffen doch hinreichende Möglichkeiten, um auf das im Wesen wirtschaftliche Gebiet der Wegekosten in Anwendung gebracht zu werden.

II. Umfang und Zusammenstellung der Wegekosten und ihre Zulastungsmaßstäbe

Von den Jahren 1950 bis einschließlich 1957 ist bekannt, wie hoch sich in den Niederlanden die Straßenkosten stellten und wie sie zusammengesetzt waren. Der Gesamtbetrag der dem Straßenverkehr zugelasteten Kosten stieg von hfl. 234 Millionen im Jahre 1950 auf hfl. 400 Millionen im Jahre 1957. Der langsame Verkehr (Fahrräder, Mopeds und dergleichen) sollte davon rund 10 % tragen müssen, während die restlichen 90 % zu Lasten des übrigen motorisierten Straßenverkehrs kämen.

Der Betrag der Gesamtkosten im Jahre 1961 ist nicht bekannt. Wohl ist bekannt, daß in diesem Jahr der Gesamtbetrag der vom motorisierten Straßenverkehr gezahlten Benzinsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Benzineinfuhrzoll etwa hfl. 586 Millionen betrug.

Zweck dieser Untersuchung ist nicht festzustellen, ob die Wegekosten durch die Einnahmen, die dem Staate infolge des Bestehens des Straßenverkehrs zufließen, gedeckt werden oder nicht. Es soll vielmehr geprüft werden, ob die einzelnen Straßenbenutzer oder Gruppen von Benutzern für die Wegekosten, die sie verursachen, den entsprechenden Anteil in den Erhebungen zahlen. Bei dieser Problemstellung wird — ungeachtet der Frage, ob der vom motorisierten Straßenverkehr erhobene Betrag in Höhe von hfl. 586 Millionen dem Gesamtbetrag der Wegekosten entspricht — lediglich geprüft, ob alle Benutzergruppen verhältnismäßig zu diesem Gesamtbetrag beitragen.

Auf der Grundlage der für die Zeitspanne 1950–1957 ermittelten Kostenstruktur kann für das Jahr 1961 die folgende Zusammensetzung der Wegekosten angenommen werden (Tabelle 1):

Zusammensetzung der Wegekosten (1961)

Tabelle 1:

a) Zinsen und Abschreibung für Straßendecke, Brücken und sonstige Kunstbauten, Eisenbahnübergänge und Fähren	40 %
b) Instandhaltung der unter a) genannten Objekte	28 %
c) Zinsen auf Boden und Bahnkörper	16 %
d) Sonstige Kosten (u. a. z. B. Verkehrspolizei und Überwachung der Eisenbahnübergänge)	16 %
	<u>insgesamt 100 %</u>

Es ist selbstverständlich, daß nicht alle Kostenkategorien nach dem gleichen Maßstab den verschiedenen Kraftfahrzeugarten zugelastet werden können. In diesem Sinne muß bei den

²⁾ *Müller, J. H.* und *Willeke, R. J.*, Zum Problem einer systemgerechten Belastung des Kraftverkehrs mit Wegekosten, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 200 ff.

³⁾ *Highway Research Board*, The AASHO Road Test, Special Reports 61 A–61 G, Washington D. C., 1961–1962.

Kosten für die Instandhaltung der Nachdruck auf die Jahres-Fahrleistung gelegt werden, desgleichen auf das Fahrzeuggewicht als einen die Abnutzung verursachenden Faktor. Demgegenüber sind die Kosten für Verkehrspolizei und dgl. nicht von dem Fahrzeuggewicht abhängig; sie müssen restlos nach der Fahrleistung angelastet werden. Eine Betrachtung der verschiedenen Kostenkategorien zeigt allerdings, daß die Fahrleistung eines jeden Kraftwagens ausnahmslos für alle Fälle ein wichtiger kostenverursachender Faktor ist. Für die Kategorie d) kann dies sogar genügen; die Zulastung der Kostenkategorien a), b) und c) erfordert jedoch die Berücksichtigung bzw. Anwendung noch anderer Faktoren.

Bei a) (Zinsen und Abschreibung für Straßendecke usw.) müssen neben der Fahrleistung das Fahrzeuggewicht und die an die Straße zu stellenden Konstruktionsanforderungen in Zusammenhang gebracht werden. Bei b) (Instandhaltung der Straße usw.) muß ein ähnlicher Zusammenhang zwischen dem Fahrzeuggewicht und der Abnutzung der bestehenden Straßen gesucht werden. Bei c) (Zinsen für Boden und Bahnkörper) ist es schließlich von Bedeutung zu wissen, wieviel Straßenfläche die einzelnen Kraftfahrzeugtypen beanspruchen. Eine Zusammenfassung des Gesagten führt zu der folgenden Aufstellung (Tabelle 2).

Tabelle 2: *Kostenkategorien und Verteilungsschlüssel*

Kostenkategorie	Teil der Gesamtkosten	Verteilungsschlüssel
a) Zinsen und Abschreibung für Straßendecke usw.	40 %	1) Jahresfahrleistung 2) Zusammenhang zwischen dem Fahrzeuggewicht und der erforderlichen Stärke des Straßenoberbaues
b) Instandhaltung der Straßendecke usw.	28 %	1) Jahresfahrleistung 2) Zusammenhang zwischen dem Fahrzeuggewicht und der Abnutzung der Straßendecke
c) Zinsen für Boden und Bahnkörper	16 %	1) Jahresfahrleistung 2) Straßenraum, den die Fahrzeuge beanspruchen
d) Sonstige Kosten	16 %	Jahresfahrleistung

Bis vor kurzem standen hinsichtlich der Verteilungsschlüssel a-2 und b-2 keine ausreichenden Daten zur Verfügung. Nach dem Vorliegen des AASHO-Road-Tests sind darüber jetzt Unterlagen vorhanden. Wie sich noch herausstellen wird, bilden gerade diese beiden Schlüssel die bei weitem bedeutendste Ursache der großen Unterschiede zwischen den einzelnen Kraftfahrzeugtypen anzulastenden Straßenkosten.

Es sind noch andere Faktoren denkbar, die bei der Verteilung der Straßenkosten eine Rolle spielen könnten. Als solche könnten in Betracht kommen der Einfluß der Spitzenbelastungen (Schwankungen im Verkehr je nach Saison, Wochentag oder Tagesstunde), der unterschiedliche Fahrstil, die Beweglichkeit der Fahrzeuge, Fahrgeschwindigkeit, Antrieb- und Bremsvermögen u. a. m. Diese Faktoren müssen in einer verfeinerten Analyse bestimmt in Ansatz gebracht werden; aber im jetzigen Stadium der Wegekostenrechnung erscheint uns die Vernachlässigung dieser Punkte wohl verantwortbar. Deshalb wird in der vorliegenden Untersuchung weiterhin lediglich mit den in der Tabelle 2 genannten Verteilungsschlüsseln gearbeitet. Die zwei bedeutendsten Kraftfahrzeuggruppen sind die Personenkraftwagen (PKW) und die Lastkraftwagen (LKW). Die PKW bilden nach Gewicht und Abmessungen eine nahezu homogene Kategorie; die LKW dagegen eine sehr heterogene. Deshalb sind die PKW als Gruppe behandelt, während bei den LKW aufgrund der größeren Unterschiede in Gewicht und Abmessungen bestimmte Gruppen gebildet werden.

Dabei wurde die folgende Arbeitsmethode angewandt. Im Abschnitt III wird berechnet, welcher Teil der gesamten Wegekosten dem PKW-Verkehr zugelastet werden muß. So dann wird im Abschnitt IV errechnet, wieviel Wegekosten den verschiedenen LKW-Typen zugelastet werden müssen, und zwar im Verhältnis zu dem am häufigsten vorkommenden PKW, nämlich dem Volkswagen 1200. Im Abschnitt V wird ermittelt, ob der von einem VW 1200 in Wirklichkeit gezahlte Betrag mit den ihm zuzulastenden Wegekosten übereinstimmt. Auf der Grundlage der Schlußfolgerungen in den Abschnitten IV und V werden im Abschnitt VI die Beträge errechnet, welche die verschiedenen LKW-Typen zahlen müßten. Ein Vergleich dieser Beträge mit denen, die in Wirklichkeit entrichtet werden, führt zu der Feststellung, welche Beträge zu viel bzw. zu wenig gezahlt werden. Schließlich wird in den Abschnitten VII und VIII erörtert, zu welchen Konsequenzen dies führt und welche Verschiebungen in dem Gesamtsteueraufkommen erwünscht sind. Dabei wird den Kraftomnibussen und den Krafträdern ebenfalls gebührende Aufmerksamkeit gewidmet.

III. Feststellung des dem PKW-Verkehr zuzulastenden Teils der Gesamtkosten

Aufgrund der Angaben u. a. von *Rijkswaterstaat*, dem *Centraal Bureau voor de Statistiek* und *Centraal Overleg*⁴⁾ gelten für die genannten Kategorien Verkehrsteilnehmer die durchschnittlichen Daten laut Tabelle 3 (S. 96).

Die Angaben in der Tabelle 3 (Spalten 2 und 4) ergeben, daß im Jahre 1961 insgesamt 16,6 Milliarden Fahrzeugkilometer⁵⁾ geleistet worden sind, wovon 10,84 Milliarden oder 65,3 % auf den PKW entfallen. Damit ist der Verteilungsmaßstab „Jahresfahrleistung“ bestimmt.

Die Anwendung dieses Maßstabes im Zusammenhang mit den in Spalte (5) der Tabelle 3 gemachten Angaben bezüglich der Straßenfläche, welche die einzelnen Fahrzeugtypen in Anspruch nehmen, führt zu der Schlußfolgerung, daß von dem PKW-Verkehr 63,1 % der gesamten jetzt verfügbaren Straßenfläche⁶⁾ in Anspruch genommen wird. Dieser Prozentsatz ist etwas niedriger als der der Fahrzeugkilometer, weil die bedeutenden Kategorien

⁴⁾ Spitzenverband verschiedener Vereine von Verkehrsinteressenten.

⁵⁾ Summe der Multiplikationen – je Kategorie – von Fahrzeuganzahl (Spalte 2) und durchschnittlicher Jahresfahrleistung (Spalte 4).

⁶⁾ Straßenfläche = Jahresfahrleistung (Spalte 4) multipliziert mit der – je Kategorie – beanspruchten Straßenfläche (Spalte 5).

Tabelle 3:

Durchschnittliche Daten der vier Kraftfahrzeugkategorien

Kraftfahrzeugkategorie	Anzahl am 1. August 1961	durchschnittliches Verkehrsgewicht *)	durchschnittliche Jahresfahrleistung	durchschnittlich in Anspruch genommene Straßenfläche***)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Personenkraftwagen	602 493	1,2 t	18 000 km	31,7 m ²
Kraftomnibusse	9 158	7,3 t	60 000 km	47 m ²
Lastkraftwagen	170 186	7,0 t	23 100 km**)	41,5 m ²
Motorräder	170 257	0,21 t	8 000 km	11,2 m ²

*) Eigengewicht zuzügl. Gewicht der Insassen und Ladung.
 **) Bestellwagen 22 000 km }
 Lastkraftwagen 23 000 km } durchschnittlich 23 100 km
 Sattelschlepper mit Anhänger 45 000 km }
 ***) Oberfläche des Fahrzeuges zuzügl. 25 m² Zwischenraum; für Motorräder zuzügl. 10 m² Zwischenraum.

Kraftomnibusse und Lastkraftwagen pro Einheit mehr Straßenfläche beanspruchen als die PKW.

Die Berechnung der zwei anderen Verteilungsschlüssel bezüglich der erforderlichen Stärke der Straßendecke bzw. der verursachten Abnutzung des vorhandenen Wegenetzes ist weit komplizierter. Für beide Schlüssel fanden wir zweckdienliche Angaben im 5. Teil der AASHO-Berichte, der sowohl für Asphalt (flexible pavement) als auch für Beton (rigid pavement) folgende Graphiken enthält.⁷⁾ (S. 97)

Diese graphische Darstellung kann wie folgt interpretiert werden:

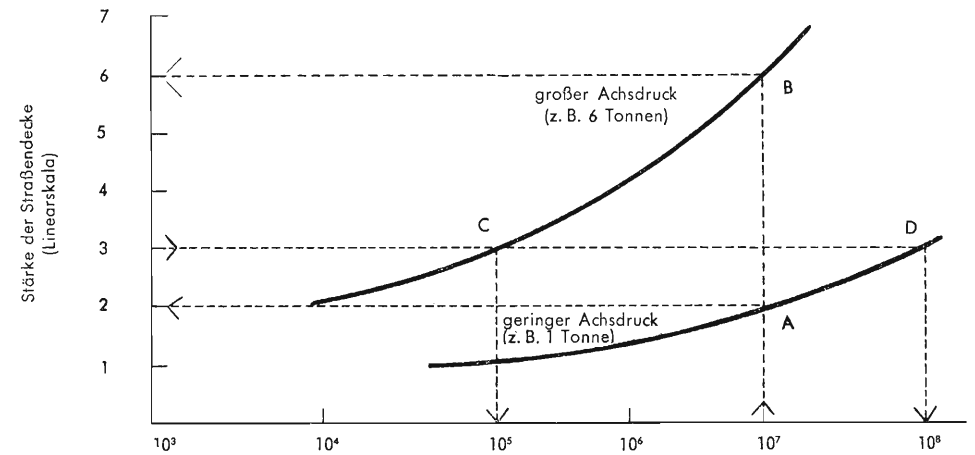
Erforderliche Stärke der Straßendecke

Um 10 Millionen Passagen einer Achse mit einem Achsdruck von 1 Tonne zu ermöglichen, ist eine Stärke von 2 erforderlich (Punkt A). Eine gleiche Anzahl Passagen einer Achse mit einem Achsdruck von 6 Tonnen erfordert eine dreifache Stärke, nämlich 6 (Punkt B).

Verursachte Abnutzung der Straßendecke

Über eine Straße von Stärke 3 können 100 000 Achsen mit einem Achsdruck von 6 Tonnen fahren (Punkt C) oder 100 Millionen Achsen mit einem Achsdruck von 1 Tonne (Punkt D). Die Lebensdauer ist im zweiten Falle das tausendfache des ersten Falles; oder anders ausgedrückt: Achsen mit einem Achsdruck von 6 Tonnen verursachen das tausendfache an Abnutzung (und folglich auch an Kosten für die Instandhaltung) wie Achsen mit einem Achsdruck von 1 Tonne.

⁷⁾ Report 5, Pavement Research, Seite 27 und 39 (Asphalt) bzw. 152 und 153 (Beton).
 Anmerkung d. Schriftleitung: Dieser Bericht Nr. 5 über den AASHO-Road-Test liegt inzwischen auch in deutscher Übersetzung vor. (AASHO-Road-Test, Bericht Nr. 5: Verhalten der Befestigungen [= Schriftenreihe Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 27; hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau], Bonn 1963).



Anzahl möglicher Passagen einer Achse mit angegebenem Achsdruck, bis die Abnutzung der Straßendecken eine Reparatur erfordert (logarithmische Skala).

Aus den in den AASHO-Berichten aufgenommenen Originalgraphiken (aufgrund des oben erwähnten Verfahrens) können die in der Tabelle 4 erwähnten Verhältnisziffern hergeleitet werden. In dieser Tabelle werden für Fahrzeuge mit durchschnittlichem Verkehrsgewicht die erforderliche Stärke der Straßendecke sowie die verursachte Abnutzung des bestehenden Wegenetzes angegeben; der PKW mit durchschnittlichem Verkehrsgewicht ist in beiden Fällen auf 1 gesetzt. Aus der Tabelle 4 geht hervor, daß die erforderliche Stärke der Straße degressiv ist in bezug auf das Fahrzeuggewicht. Die Abnutzung dagegen ist stark progressiv.

Tabelle 4:

Stärke und Abnutzung der Straßendecke bei Benutzung durch Fahrzeuge durchschnittlichen Verkehrsgewichtes

Fahrzeugtyp	durchschnittliches Verkehrsgewicht in Tonnen *)	erforderliche Stärke der Straße für 10 Millionen Passagen	verursachte Abnutzung der Straßendecke
(1)	(2)	(3)	(4)
Personenkraftwagen	1,2	1	1
Kraftomnibusse	7,3	2,40	417
Lastkraftwagen	7,0	2,29	353
Motorräder	0,21	0,74	0,24

*) siehe Spalte (3) der Tabelle 3.

Spalte (3) zeigt den Durchschnitt der Verhältnisziffern für Asphaltstraßen und Betonstraßen. Der wechselseitige Unterschied ist nur gering; eine Anwendung auf die in den

Niederlanden häufig vorkommenden Klinkerstraßen erscheint uns verantwortlich. Eine Anzahl Passagen von 10 Millionen Achsen (5 Millionen Fahrzeuge) entspricht bei einer Lebensdauer der Straßendecke von z. B. 10 Jahren einem Verkehr von etwa 1400 Fahrzeugen am Tag. Dies ist eine reelle Größenordnung. Im übrigen sind die Verhältnis­ziffern unge­fähr gleich, wenn andere Passagenzahlen als Ausgangspunkt genommen werden.

Spalte (4) enthält die bedeutendsten Daten, weil sich herausstellen wird, daß bei den schwe­reren LKW=Typen die Vergütung für die Abnutzung der Straßendecke der größte Posten ist. Um zufälligen Abweichungen bei der Lesung und Auslegung vorzubeugen, sind für je zwei Stärken von Asphaltdecken und je zwei Stärken von Betondecken die erwähnten Ver­hältnis­ziffern berechnet. Es zeigt sich, daß trotz der Unterschiede in Art und Stärke der Decke diese Ziffern sehr gut übereinstimmen. Auch hier erscheint uns die Anwendung auf die Klinkerstraßen verantwortlich.

Die Anwendung der *Tabelle 4* geschieht folgendermaßen: Die Multiplikation der Zahlen über die Fahrzeugkilometer aus der *Tabelle 3* mit den in der Spalte (3) der *Tabelle 4* an­gegebenen Verhältnis­ziffern, die sich auf die erforderliche Stärke der Straßendecke beziehen, ergibt, in welchem Verhältnis die genannten vier Fahrzeug=Kategorien Zinsen und Abschrei­bungen auf die Straßendecke usw. zu tragen hätten. Dabei wird angenommen, daß die Investitionen in Straßendecken in gleichem Maße mit deren Stärke zunehmen. Den Per­sonenkraftwagen werden danach 49,4 % der genannten Kosten angelastet.

Dem gleichen Verfahren wird gefolgt bei den Verhältnis­ziffern aus der Spalte (4) der *Tabelle 4*, die sich auf die Abnutzung der Straßendecke beziehen. Die Wiegung der Zahl der Fahrzeugkilometer mit den genannten Verhältnis­ziffern führt zu der Schlußfolgerung, daß die PKW nur für 0,678 % der Instandhaltungskosten aufzukommen haben. Dieser geringe Prozentsatz ist eine Folge des sehr progressiven Charakters der Abnutzung. Leichte Fahrzeuge verursachen eine weit geringere Abnutzung, als man aufgrund der gefahrenen Fahrzeugkilometer erwarten dürfte; das Umgekehrte trifft für schwere Fahrzeuge zu.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die PKW aufkommen müßten für

- a) 49,4 % der Zinsen und Abschreibungen auf die Straßendecke usw.,
- b) 0,678 % der Instandhaltungskosten der Straßen,
- c) 63,1 % der Zinsen auf Boden und Bahnkörper,
- d) 65,3 % der sonstigen Kosten.

Unter Benutzung der Zusammensetzung der gesamten Wegekosten (*Tabelle 1*) kann er­rechnet werden, wieviel Prozent von den gesamten Wegekosten den Personenkraftwagen zugela­det werden muß (*Tabelle 5*). (S. 99)

Spalte (4) dieser Tabelle zeigt, daß den Personenkraftwagen im Jahre 1961 40,5 % der gesamten Kosten zugela­det werden kann; die Zusammensetzung ist in Spalte (5) er­wähnt.

Bei den oben gemachten Ausführungen ist davon ausgegangen worden, daß alle Kosten für die Instandhaltung gemäß den Verhältnis­ziffern, welche die AASHO für den Straßenober­bau festgelegt hat, angelastet werden müssen. Ein Teil der Instandhaltungskosten (etwa 10 %) bezieht sich aber nicht auf die Straßendecken, sondern auf Brücken, Wegeüberfüh­rungen und dergleichen. Es ist möglich, daß für solche Objekte ein weniger progressives Instandhaltungs=Verhältnis besteht als für die Straßendecke. Ferner ist es möglich, daß die Witterungseinflüsse Anlaß zu gewissen Instandhaltungskosten geben, die nichts mit dem Gewicht der Fahrzeuge zu tun haben. Diese Faktoren können dazu führen, nicht alle Kosten

Tabelle 5:

Teil der dem PKW=Verkehr anzulastenden gesamten Wegekosten

Kostenkategorie	Teil der gesamten Wegekosten	der dem PKW=Verkehr anzulastende Teil	der zu Lasten des PKW=Verkehrs gehende Teil der Gesamtkosten	Zusammensetzung der Kosten, die zu Lasten des PKW= Verkehrs gehen (40,49 = 100 %)
(1)	(2)	(3)	(4) = (2) × (3)	(5) = $\frac{100}{40,49} \times (4)$
a) Zinsen und Ab­schreibung für Straßendecke usw.	40 %	49,4 %	19,75 %	48,8 %
b) Kosten für In­standhaltung der Straßendecke usw.	28 %	0,678 %	0,19 %	0,469 %
c) Zinsen für Boden und Bahnkörper	16 %	63,1 %	10,10 %	24,9 %
d) Sonstige Kosten	16 %	65,3 %	10,45 %	25,8 %
Total	100 %		40,49 % abgerundet 40,5 %	100,0 %

für die Instandhaltung gemäß dem aus dem AASHO=Road=Test hergeleiteten Verteilungs­schlüssel zu verteilen, sondern nur einen Teil. Der verbleibende Teil könnte dann im Ver­hältnis zu den Fahrzeugkilometern aufgeteilt werden. Um sicher zu gehen, sind im Ab­schnitt VI die Ergebnisse einer Berechnung angeführt, bei der nur 50 % der Instandhal­tungskosten nach den AASHO=Daten angelastet worden sind und die restlichen 50 % gemäß den Fahrzeugkilometern, d. h. in gleicher Weise, wie die „sonstigen Kosten“ (Kosten für Verkehrspolizei u. dgl.).

IV. Festlegung der den verschiedenen Lastkraftwagentypen anzulastenden Wegekosten im Verhältnis zu einem Volkswagen 1200 (Personenwagen)

Bei den folgenden Erörterungen wird der VW 1200, der etwas leichter ist als der Durch­schnitts=PKW, als Grundlage für die Berechnungen genommen. Der VW 1200 ist der meist­gefahrene PKW und ist auch in den genannten deutschen Untersuchungen als Vergleichs­Grundlage gewählt. Darüber hinaus bilden die Personenkraftwagen — wie bereits erwähnt — in bezug auf Gewicht und Oberfläche eine im Gegensatz zum Lastkraftwagen ziemlich ho­mogene Gruppe, so daß der VW 1200 als genügend repräsentativ für den PKW=Park be­trachtet werden darf.

Setzt man die von einem VW 1200 zu zahlenden Wegekosten mit 100 an, dann können in der im Abschnitt III beschriebenen Weise die Wegekosten für einige repräsentative Fahrzeugtypen im Verhältnis zum VW 1200 errechnet werden.

Als repräsentative Fahrzeuge auf dem Sektor des Güterverkehrs werden die in der *Tabelle 6* angeführten Typen betrachtet.

Tabelle 6:

Repräsentative Fahrzeugtypen auf dem Sektor des Güterverkehrs

Fahrzeugtyp und Ladefähigkeit	Eigengewicht (Tonnen)	Gesamtgewicht einschl. Personen u. zwei Drittel Beladung (Tonnen)	Jahresfahrleistung in km	Kraftstoffverbrauch (Liter pro 100 km)
VW 1200	0,73	0,93	18 000	8,0
Bestellwagen 1 t	1,25	1,92	22 000	11,9
LKW 4 t	3,50	6,17	20 000	23,2
LKW 6 t	4,70	8,70	30 000	(Diesel)
Sattelschlepper mit Anhänger 12,9 t	9,95	18,50	45 000	(Diesel)

Gegebener Typ und Achsenzahl sowie die Verteilung des Gesamtgewichtes auf die Achsen sind die Werte für die Verteilungsmaßstäbe (pro Kilometer) in der folgenden *Tabelle 7*.

Tabelle 7:

Verteilungsschlüssel für die Wegekosten für einige repräsentative Fahrzeugtypen

Fahrzeugtyp	Konstruktion	Abnutzung	Raum	Sonstige Kosten
VW 1200	1	1	1	1
Bestellwagen	1,41	3,75	1,06	1
LKW 4 t	2,98	3,08	1,28	1
LKW 6 t	3,75	12,60	1,37	1
Sattelschlepper mit Anhänger	6,09	29,60	1,65	1

Im Verhältnis zum VW 1200 sind die Wegekosten für die ausgewählten Fahrzeugtypen nach den erwähnten Maßstäben und nach der für einen PKW bereits berechneten Kostenzusammenstellung (Abschnitt III) pro Kilometer in der *Tabelle 8* aufgeführt (S. 101).

Aus der letzten Spalte ist zu ersehen, wieviel jeder Fahrzeugtyp pro Kilometer mehr zu zahlen hätte als ein VW 1200. Um aus den Verhältniswerten pro Kilometer die Verhältniswerte pro Jahr herzuleiten, muß auf die Jahresfahrleistung zurückgegriffen werden.

Die Jahresfahrleistung eines VW 1200, als repräsentativer PKW, ist 18 000 km, die eines Bestellwagens jedoch 22 000 km.

Tabelle 8:

Aufstellung über die von ausgewählten Fahrzeugtypen im Verhältnis zum VW 1200 pro Kilometer zu zahlenden Wegekosten (VW = 100)

Fahrzeugtyp	Konstruktion	Abnutzung	Raum	Sonst.Kosten	Total
VW 1200	48,8	0,469	24,9	25,8	100
Bestellwagen	69 *)	2	26	26	123
LKW 4 t	145	144	32	26	347
LKW 6 t	183	590	34	26	833
Sattelschlepper mit Anhänger	296	1385	41	26	1748

*) Beispiel der Berechnung: aus der *Tabelle 7* folgt für einen Bestellwagen eine 1,41 mal so schwere Straßen-deckenstärke wie für einen PKW; $1,41 \times 48,8 = 69$.

Pro Kilometer muß der Bestellwagen 1,23 mal soviel zahlen (*Tabelle 8*, letzte Spalte) wie ein VW 1200. Auf ein Jahr berechnet ist dieses Verhältnis somit:

$$\text{Bestellwagen} \quad \frac{22\,000}{18\,000} \times 1,23 = 1,50.$$

Für die anderen Typen ist dieses Verhältnis:

$$\text{LKW 4 t} \quad \frac{20\,000}{18\,000} \times 3,47 = 3,86,$$

$$\text{LKW 6 t} \quad \frac{30\,000}{18\,000} \times 8,33 = 13,90,$$

$$\text{Sattelschlepper mit Anhänger} \quad \frac{45\,000}{18\,000} \times 17,48 = 43,70.$$

V. Festlegung der von den verschiedenen LKW-Typen im Jahre 1961 tatsächlich gezahlten Beträge und der Beträge, die hätten gezahlt werden müssen

Im Abschnitt III wurde festgestellt, daß dem PKW-Verkehr 40,5 % der gesamten Straßenkosten anzulasten wäre. Zu den Erträgen aus der Kraftfahrzeug- und Benzinsteuer trugen die PKW in weit höherem Maße⁸⁾ bei, und zwar in Höhe von 55,0 %. Im Durchschnitt zahlten die PKW also $100 \times \frac{55,0 - 40,5}{55,0} = 26,4$ % zuviel. Ein VW 1200 zahlt bei einer

Jahresfahrleistung von 18 000 km insgesamt hfl. 429,— an diesen Steuern. Wird dieser Betrag um 26,4 % ermäßigt, dann verbleiben hfl. 316,—.

⁸⁾ Berechnet nach Gewicht (und aufgrund dessen: Kraftfahrzeugsteuer) und Benzinverbrauch (und aufgrund dessen: Benzinsteuer) eines PKWs mittleren Verkehrsgewichtes.

Von diesem Betrag und von den im Abschnitt IV ermittelten Verhältnisziifern ausgehend, hätten die anderen Fahrzeugtypen im Jahre 1961 folgendes zahlen müssen:

Bestellwagen: $1,50 \times \text{hfl. } 316 = \text{hfl. } 475,-$,
 LKW 4 t $3,86 \times \text{hfl. } 316 = \text{hfl. } 1\,220,-$,
 LKW 6 t $13,90 \times \text{hfl. } 316 = \text{hfl. } 4\,400,-$,
 Sattelschlepper
 mit Anhänger: $43,70 \times \text{hfl. } 316 = \text{hfl. } 13\,800,-$.

In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme im Abschnitt II hinsichtlich der Verbindung zwischen Straßenkosten und etwaigen Bestimmungserhebungen Bezug genommen.

In Wirklichkeit werden ganz andere Beträge gezahlt. In der folgenden *Tabelle 9* werden die beiden Beträge miteinander verglichen und die Unterschiede herausgestellt.

Tabelle 9:

Vergleich zwischen den im Jahre 1961 tatsächlich gezahlten Beträgen und den zu zahlenden Beträgen (100 % der Instandhaltung laut AASHO)

Fahrzeugtyp	im Jahre 1961 wären zu zahlen gewesen (hfl.)	im Jahre 1961 sind bezahlt worden (hfl.)	Differenz in Prozent (bezogen auf die tatsächl. Zahlungen)
VW 1200	316	429	+ 26 %
Bestellwagen	475	783	+ 39 %
LKW 4 t	1 220	1 537	+ 21 %
LKW 6 t	4 400	1 635	- 169 %
Sattelschlepper mit Anhänger	13 800	3 605	- 283 %

VI. Andere Methoden der Zulastung

Im vorhergehenden wurden bereits zwei andere Annäherungsmethoden genannt, nämlich eine Methode, nach der die Instandhaltungskosten der Infrastruktur nicht vollständig aufgrund der Abnutzungsdaten der AASHO angelastet wurden, sondern nur zur Hälfte, und die „deutsche Methode“.

Straßen- und Brückenbaumeister werden entscheiden müssen, welcher Teil der Instandhaltungskosten aufgrund der Abnutzungsdaten der AASHO angelastet werden muß. In den vorhergehenden Abschnitten ist von einer gesamten Anlastung nach dem erwähnten Maßstab ausgegangen worden. Sollte z. B. nur die Hälfte dieser Kosten nach jenem Maßstab angelastet werden müssen (eine Minimum-Voraussetzung) und die andere Hälfte z. B. nach dem Maßstab der Fahrzeugkilometer, dann werden die Unterschiede geringer. Die Tendenz bleibt jedoch die gleiche. Bei der folgenden *Tabelle 10* ist von einer 50 %igen Anlastung der Instandhaltungskosten ausgegangen worden.

Tabelle 10:

Vergleich zwischen den im Jahre 1961 tatsächlich gezahlten Beträgen und den zu zahlenden Beträgen (50 % der Instandhaltung laut AASHO)

Fahrzeugtyp	im Jahre 1961 wären zu zahlen gewesen (hfl.)	im Jahre 1961 sind bezahlt worden (hfl.)	Differenz in Prozent (bezogen auf die tatsächl. Zahlungen)
VW 1200	386	429	+ 10 %
Bestellwagen	558	783	+ 29 %
LKW 4 t	1 040	1 537	+ 33 %
LKW 6 t	2 950	1 635	- 81 %
Sattelschlepper mit Anhänger	8 550	3 605	- 137 %

Auch in diesem Falle zahlt der leichte Verkehr zuviel und der schwere Verkehr bedeutend zuwenig.

Ausgangspunkt der „deutschen Methode“ ist — wie bereits einleitend erwähnt — die Zahlung eines gleichen Betrages pro Brutto-Tonnenkilometer für jedes Fahrzeug. Aufgrund der bereits genannten Durchschnitts-Verkehrsgewichte und Jahresfahrleistungen leistete der motorisierte Straßenverkehr im Jahre 1961 etwa 44,8 Milliarden Brutto-Tonnenkilometer. Im großen und ganzen zahlte dieser Verkehr hfl. 586 Millionen an Steuern, d. h. durchschnittlich 1,31 Cent pro Brutto-Tonnenkilometer.

Die ausgewählten Fahrzeugtypen zahlten durchschnittlich:

VW 1200	2,55 Cent	} Benzin-Fahrzeuge
Bestellwagen	1,86 Cent	
LKW 4 t	1,25 Cent	
LKW 6 t	0,63 Cent	} Diesel-Fahrzeuge
Sattelschlepper mit Anhänger	0,42 Cent	

Hieraus ergibt sich der Vergleich in der *Tabelle 11* (S. 104).

Die Ergebnisse der „deutschen Methode“ stimmen in der Tendenz mit dem überein, was in den vorhergehenden Abschnitten aufgrund der AASHO-Methode abgeleitet worden ist (vgl. *Tabelle 12*). (S. 104)

Die bedeutendsten Unterschiede zwischen den Ergebnissen nach der AASHO-Methode und denen nach der „deutschen Methode“ können wie folgt geklärt werden:

beim Personenkraftwagen:

PKW leisten infolge ihrer geringen Nutzlast verhältnismäßig wenig Brutto-Tonnenkilometer; nach der „deutschen Methode“ zahlen sie also relativ viel pro Brutto-Tonnenkilometer. Die von ihnen gezahlten Steuern müßten also mehr herabgesetzt werden als dies bei der Anwendung der AASHO-Methode der Fall wäre;

Tabelle 11:

Vergleich zwischen den im Jahre 1961 tatsächlich gezahlten Beträgen und den zu zahlenden Beträgen in Cents pro Brutto-Tonnenkilometer (deutsche Methode)

Fahrzeugtyp	im Jahre 1961 wären zu zahlen gewesen	im Jahre 1961 sind bezahlt worden	Differenz in Prozent (bezogen auf die tatsächl. Zahlungen)
VW 1200	1,31	2,55	+ 49 %
Bestellwagen	1,31	1,86	+ 29 %
LKW 4 t	1,31	1,25	- 5 %
LKW 6 t	1,31	0,63	- 108 %
Sattelschlepper mit Anhänger	1,31	0,42	- 212 %

Tabelle 12:

Vergleich der verschiedenen Ergebnisse (Tabellen 9, 10 und 11)

Fahrzeugtyp	Zuviel (+) bzw. zuwenig (-) gezahlt in Prozent von dem, was im Jahre 1961 gezahlt wurde		
	AASHO		deutsche Methode
	100 % der Instandhaltung laut AASHO	50 % der Instandhaltung laut AASHO (das übrige auf km=Basis)	
VW 1200	+ 26 %	+ 10 %	+ 49 %
Bestellwagen	+ 39 %	+ 29 %	+ 29 %
LKW 4 t	+ 21 %	+ 33 %	- 5 %
LKW 6 t	- 169 %	- 81 %	- 108 %
Sattelschlepper mit Anhänger	- 283 %	- 137 %	- 212 %

beim Lastkraftwagen:

Die „deutsche Methode“ berücksichtigt nicht die Progression bei den Kosten für die Instandhaltung der Straßen (der bedeutendste Bestandteil der Kosten für den schweren Verkehr, laut AASHO-Methode). Dadurch wird dem schweren Lastkraftwagen ein zu geringes Manko und infolgedessen dem leichten Lastkraftwagen ein zu geringes Surplus angerechnet.

VII. Schlußfolgerungen aus den festgestellten Unterschieden und Vorschläge zu ihrer Beseitigung

Die in den Abschnitten V und VI festgestellten Unterschiede zwischen dem, was in Wirklichkeit gezahlt wird, und dem, was eigentlich hätte gezahlt werden müssen, sind sehr groß. Im allgemeinen kann festgestellt werden, daß der leichte Verkehr zuviel und der schwere Verkehr viel zuwenig zahlt. Der PKW-Verkehr subventioniert mehr oder weniger den mit schweren Diesellastkraftwagen durchgeführten Güterverkehr. Dieses Mißverhältnis führt dazu, daß gewisse Verkehre nicht durch denjenigen Transporteur, der die niedrigsten Gesamtkosten hat, ausgeführt werden. Dadurch erleidet die niederländische Wirtschaft Schaden.

Diese Mißverhältnisse können im allgemeinen nach zwei Gesichtspunkten gegliedert werden:

- der leichte Verkehr zahlt verhältnismäßig mehr als der schwere Verkehr;
- Diesellastkraftwagen zahlen im Verhältnis zu den Benzinkraftwagen zuwenig.

Für die schwereren mit Dieselöl betriebenen Einheiten treten beide Erscheinungen, jede für sich und auch zusammengenommen, noch kräftiger hervor. Sie sind nämlich nicht nur schwer, sondern leisten überdies mehr Kilometer pro Jahr als Benzinkraftwagen, während sie lediglich eine Pauschalsumme pro Jahr zu zahlen brauchen (3,2 mal die Kraftfahrzeugsteuer, die Benzinkraftwagen zu zahlen haben) und nicht einer Erhebung pro Kilometer unterworfen sind.

Im allgemeinen würde eine Erhebung pro Kilometer, d. h. auf den Kraftstoff, auf die einfachste Weise zu der Beseitigung eines großen Teiles der Mißverhältnisse beitragen können. Dieselöl wird jedoch nicht besteuert. Die Einführung einer Besteuerung würde jedoch durchaus möglich sein. (In der Bundesrepublik Deutschland besteht eine solche Besteuerung.) Ein hinzutretender Vorteil im Hinblick auf die Verkehrskoordinierung (Angleichung der Startbedingungen) wäre dann gegeben, wenn auch die Binnenschifffahrt, die bisher fast nichts für ihre Infrastruktur bezahlt, ebenfalls einer Erhebung unterworfen werden würde. Für einige Kategorien Dieselölverbraucher, die ihre Wegekosten bereits bezahlen (Eisenbahnen) oder als solche überhaupt keine Infrastruktur benutzen (Industrie), könnte dann eine Restitutionsregelung getroffen werden.

Die Einführung einer Dieselöl-Besteuerung würde aber noch nicht zu einer vollständigen Angleichung führen; überdies steht der Kraftstoffverbrauch der Dieselmotoren nicht im Verhältnis zu deren Gewicht. Diese restlichen Mißverhältnisse könnten weitgehend beseitigt werden, indem das Eigengewicht, das jetzt als Erhebungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer gilt, durch das höchstzulässige Gesamtgewicht (also einschließlich Beladung) ersetzt wird. In der Bundesrepublik Deutschland besteht eine solche Regelung.

Es könnte aber auch die Einführung eines ganz anderen Systems der Steuererhebung in Erwägung gezogen werden, wobei etwa von der Idee einer Mischform der Systeme der Umsatz- und Einkommensteuer ausgegangen werden kann. Auf der Grundlage der periodischen Angaben über die gefahrenen Kilometer, die beförderte Ladung, über das Fahrzeuggewicht und den verbrauchten Kraftstoff könnte dann die Veranlagung (mit progressivem Charakter) erfolgen. Die Kontrolle der Steuererklärungen (z. B. mittels versiegelter Kilometerzähler) würde wahrscheinlich sehr kostspielig sein; man könnte sich aber dieses System so vorstellen, daß es auf den Güterverkehr mit schweren Lastkraftwagen beschränkt bliebe.

Schließlich könnte eine Herabsetzung des höchstzulassenen Achsdrucks in Betracht gezogen werden. Es muß aber festgestellt werden, daß die Entwicklung der letzten Jahre sich in entgegengesetzter Richtung vollzogen hat. (In den Niederlanden ist neulich die 10-Tonnen-Achse zugelassen worden, während früher der höchstzulässige Achsdruck 8 Tonnen betrug.)

VIII. Größenordnung der erwünschten Verschiebungen im Gesamtsteueraufkommen (Maximum-Hypothese)

Die Größenordnung der erwünschten Verschiebungen im ganzen Steueraufkommen kann wie folgt annähernd berechnet werden. Aufgrund der im Abschnitt III beschriebenen Methode für den PKW-Verkehr kann auch den anderen Fahrzeugkategorien der Anteil an den Straßenkosten zugerechnet werden. Ausgehend von den in der *Tabelle 3* beschriebenen Fahrzeugkategorien mittleren Verkehrsgewichtes ist das Ergebnis der Zulastung in der *Tabelle 13* wiedergegeben.

Tabelle 13: Straßenkosten je Fahrzeugkategorie (1961)

Kategorie	Teil der gesamten Straßenkosten
PKW	40,5 %
Kraftomnibusse	7,7 %
LKW *)	48,2 %
Motorräder	3,6 %

*) LKW und Bestellwagen, Sattelschlepper mit Anhänger, Sonderfahrzeuge.

Auf der Grundlage der Verteilung des Motorfahrzeugparks im Verhältnis zum verbrauchten Kraftstoff ist für die genannten Kategorien die in *Tabelle 14* angegebene Verteilung des gesamten Steueraufkommens berechnet.

Tabelle 14: Steuerertrag (Kraftfahrzeugsteuer und Kraftstoffsteuer je Fahrzeugkategorie [1961])

Kategorie	Teil des gesamten Steuerertrags (insgesamt hfl. 586 Millionen)
PKW	55,1 %
Kraftomnibusse	5,3 %
LKW *)	36,9 %
Motorräder	2,7 %

*) Siehe Anmerkung bei *Tabelle 13*.

Ein Vergleich der in den *Tabellen 13* und *14* erwähnten Angaben führt zu der *Tabelle 15*, in der angegeben wird, welche Verschiebungen (in Prozent des gesamten Ertrages und in Millionen Gulden) erwünscht sind.

Tabelle 15:
Erwünschte Verschiebungen in dem Steuerertrag je Fahrzeugkategorie

Kategorie	Anteil an den Kosten (in v. H.)	Anteil an dem Erlös (in v. H.)	erwünschte Verschiebung + = mehr zu zahlen - = weniger zu zahlen	
			in v. H. des Steuerertrags	Betrag (in Mio hfl.)
PKW	40,5	55,1	- 14,6	- 85
Kraftomnibusse	7,7	5,3	+ 2,4	+ 14
LKW *)	48,2	36,9	+ 11,3	+ 66
Motorräder	3,6	2,7	+ 0,9	+ 5
			+ 14,6 - 14,6	+ 85 - 85

*) Siehe Anmerkung bei *Tabelle 13*.

Die in den letzten zwei Spalten erwähnten Verschiebungen gelten immer für eine Kategorie als Ganzes. Innerhalb dieser Kategorien können sich, abhängig z. B. von der Gewichtsklasse und der Kraftstoffsorte, große Unterschiede zeigen. Namentlich bei den Lastkraftwagen müssen einige Typen weniger zahlen (besonders die Bestellwagen und in geringerem Maße auch die größeren mit Benzin betriebenen LKW), während andere Typen wesentlich mehr zahlen müssen (die schwereren Diesellastwagen). Der genannte Betrag von hfl. 66 Millionen ist davon nur der Saldo.

IX. Schlußfolgerungen

Die im Wesen technischen Ergebnisse des AASHO-Road-Tests sowie die mehr finanziell gefärbten Betrachtungen der genannten deutschen Untersuchungen geben Anlaß zu den folgenden wirtschaftlichen Schlußfolgerungen:

Leichte Vergaser-Fahrzeuge (PKW, Bestellwagen und leichte LKW) zahlen wesentlich zuviel Steuer (Kraftfahrzeugsteuer und Benzinsteuer).

Schwere Diesel-Lastkraftwagen zahlen viel zuwenig Steuer.

Infolgedessen findet der Verkehr in den Niederlanden nicht mit dem Transportmittel statt, das im Grunde dafür am besten geeignet ist. Dadurch werden die Bedingungen der Erzeugung und des Verbrauches verfälscht.

Die Beseitigung der festgestellten Disproportionalitäten würde zu nicht unbeträchtlichen Verschiebungen in der Zusammensetzung des Gesamtaufkommens der betreffenden Steuern führen.

Buchbesprechungen

Raumordnung – Landesplanung – Städtebau. *Referate und Diskussionen eines Fachseminars des Deutschen Industrie- und Handelstages, veranstaltet vom 7. bis 9. Juni 1961 in Münster. Hrsg. vom Deutschen Industrie- und Handelstag (= Schriftenreihe, Heft 75), Bonn 1961, 230 S.*

Die Raumordnung als integrierender Bestandteil unserer Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung hat in den letzten Jahren erheblich an Aktualität gewonnen und gewinnt zunehmende Bedeutung in der politischen Praxis. Nach einem völligen Zusammenbruch von Wirtschaft und Gesellschaft, nach einem hektischen Wiederaufbau mit vielfältigen Mangelerscheinungen und nach umwälzenden Strukturveränderungen in vielen Daseinsbereichen treten heute die Siedlungspolitik, die Neuordnung der Städte, Fragen der Industrieansiedlung und Standortauflockerung, regionale Wirtschaftsförderung sowie die Aufstellung von Generalverkehrsplänen – um nur einige Themenkreise anzuführen – in den Vordergrund gesellschafts- und wirtschaftspolitischer Betrachtungen. Es ist unverkennbar, daß bei der Beschäftigung mit diesen Fragen ein gewisses Unbehagen festzustellen ist, das nicht zuletzt auf die unterschiedlichen, ja zum Teil gegensätzlichen Auffassungen zurückzuführen sein mag, vielleicht aber auch Ausdruck einer gewissen Ratlosigkeit ist. Die hier anstehenden Probleme sind zweifellos sehr komplexer Natur; sie berühren zudem das Zusammenleben in der Gemeinschaft sowie die Existenz des einzelnen in gleich starkem Maße.

Es kann daher nur begrüßt werden, daß sich eine Institution wie der Deutsche Industrie- und Handelstag im Rahmen eines Fachseminars dieses Themenkreises angenommen und die Referate der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat. Denn viele der angeschnittenen Fragen rücken immer mehr auch in den Mittelpunkt der Arbeit der Industrie-

und Handelskammern, die sich als regionale Wirtschaftsorganisationen gerade mit den räumlich relevanten Maßnahmen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung ihres Einzugsbereiches auseinandersetzen müssen. Der einführende Beitrag von A. Düren (Raumordnung und Raumplanung in Kammerzicht) versucht, diese Aufgabenbereiche herauszustellen und abzugrenzen.

In dem als Grundsatzreferat anzusehenden Beitrag von L. Lowinski über die gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Aufgaben der Raumordnung kommt der komplexe Charakter einer anzustrebenden Raumordnungspolitik besonders deutlich zum Ausdruck. Im Mittelpunkt dieser Betrachtung steht die Frage – die auch in den folgenden Referaten immer wieder anklingt –, wo die Grenzen einer aktiven Raumordnungspolitik innerhalb der Wirtschaftsordnung der Sozialen Marktwirtschaft zu ziehen sind. Es ist unbestritten, daß der Marktmechanismus als regulatives Prinzip noch nicht zu einer unter ökonomischen Gesichtspunkten optimalen Ordnung des Daseinsraumes führt (es sei hier an das Problem der „social costs“ erinnert), erst recht nicht zu einer räumlichen Ordnung, die dem jeweiligen gesellschaftspolitischen Leitbild entspricht. Staatliche Eingriffe sind daher unumgänglich. Offen bleibt, ob die oben gestellte Frage mit der Einteilung der raumordnungspolitischen Maßnahmen in markt- bzw. systemkonforme und nicht-systemkonforme Eingriffe beantwortet werden kann.

H. Lubowski und J. Heuer beschäftigen sich in ihren Beiträgen mit den Finanzierungsproblemen des Städtebaues und der Wohnungspolitik und den Veränderungen der Raumstruktur durch Städtebau und Wohnungspolitik. Fragen der Industrieansiedlung (W. Giehl und F. Voß) sowie Standortfragen des Handels (H. Lowinski und R. Pernau) finden in dem breit angelegten Rahmen dieser Seminarveranstaltung ebenso Berücksich-

tigung wie die Fragen der Regionalpolitik im Hinblick auf die Europäische Wirtschaftsintegration (H. Jürgensen).

Jürgensen befaßt sich in einem weiteren Referat (Verkehrspolitik und Raumplanung) mit der wesentlichen Fragestellung, inwieweit bei einem verstärkten Wirksamwerden des Preiswettbewerbs im Verkehr der Einsatz der Verkehrspolitik, insbesondere der Tarifpolitik, als Mittel der Strukturpolitik noch möglich ist. Der Referent kommt zu der Schlußfolgerung, daß der Einfluß tarifpolitischer Maßnahmen auf die industrielle Standortstruktur sowohl in der Vergangenheit als erst recht in der Gegenwart nur von geringer Bedeutung war bzw. ist. Grundsätzlich ist der Auffassung zuzustimmen, daß die Tarifpolitik als strukturpolitisches Mittel weitgehend durch gezielte Ausgleichsmaßnahmen abgelöst werden sollte. Die dabei entstehenden Friktionen werden u. E. nicht unbedeutend sein, abgesehen von den starken Widerständen, die sich einer völligen Aufhebung der Tarifpolitik als strukturpolitisches Instrument entgegenstellen.

Weitere Beiträge beschäftigen sich mit dem Verhältnis zwischen der Wirtschaft und den innerstädtischen Verkehrsproblemen (F. Dole), mit der Funktion, den Verfahren und Wirkungen der Landesplanung (G. Müller) sowie mit dem Problem der Berücksichtigung von Industrieunternehmungen und Gewerbeanlagen in der Stadtplanung und der Frage der Mitarbeit der Wirtschaft bei der gemeindlichen Planung.

In der Thematik der einzelnen Referate kommt der weitgespannte Bogen dessen zum Ausdruck, was wir allgemein mit dem Begriff Raumordnung zu umreißen versuchen. Das darf jedoch nicht zu der Annahme verleiten, als wenn wir bereits von einem geschlossenen System der Raumordnung sprechen könnten. Der Beitrag der Wissenschaft zu diesem Problemkreis kann zwar nicht übersehen werden. Die vielfältigen und schwer zu lösenden Fragen, die mit den Bestrebungen einer Ordnung unseres Daseinsraumes gestellt sind, verlangen aber einen größeren Einsatz der Wissenschaft, ins-

besondere der Nationalökonomie, die – wie H.-J. Seraphim, dem die wissenschaftliche Leitung dieses Seminars oblag, einleitend hervorgehoben hat – den Raumfaktor in der ökonomischen Theorie im Gegensatz zum Zeitfaktor relativ vernachlässigt hat.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

Schiene und Straße 1963 – 13. Jahrgang – Hrsg. von Leo Brandt und Harald Jürgensen, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag, Dortmund, 228 S., DM 17,50.

Der schon traditionelle, das Jahrbuch einleitende Beitrag des Bundesverkehrsministers behandelt die aktuellen verkehrspolitischen Schwerpunkte: Ausbau der Verkehrswege und -einrichtungen, wirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den binnenländischen Hauptverkehrsträgern und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die von Seebohm genannten, auf die Thematik des Jahrbuches reduzierten Aufgaben, denen sich die verkehrspolitische Aktivität mit Nachdruck zu widmen hat, bilden zugleich die thematischen Schwerpunkte der Jahrbuch-Beiträge, soweit sie nicht rein technischer Natur sind.

Die Frage des Ausbaus der Verkehrswege und -einrichtungen findet ein vielfaches Echo in diesem Jahrbuch. Mit der staatswirtschaftlichen Programmatik des Straßenbaues beschäftigt sich G. Strickrodt. H. Jürgensen setzt sich für eine exakte Wirtschaftlichkeitsrechnung im Straßenbau in Deutschland ein, die alle mit den Straßeninvestitionen zusammenhängenden volkswirtschaftlichen Aufwendungen und Erträge zu erfassen habe. Im Mittelpunkt seiner Ausführungen steht die Bewertung des Zeitfaktors bzw. die Bewertung der durch den Straßenzustand hervorgerufenen Zeitverluste oder -ersparnisse. Die Beschäftigung mit solcherart Wirtschaftlichkeitsrechnungen auf der gesamtwirtschaftlichen Ebene würde zugleich auch den Zwang zu einer Prognose über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage beinhalten.

Ein Beispiel für die Beobachtung von Strukturwandlungen bietet G. M. Precht, der die Auswirkungen der Integrationsimpulse auf

die Verkehrsnachfrage und ihre strukturelle Wandlung untersucht. Den unmittelbaren Einfluß der Straßenführung, des Straßenzustandes und der Verkehrsbedingungen auf die Betriebskosten des Kraftfahrzeugs hat *B. Wehner* in dem empirisch möglichen Rahmen zu quantifizieren versucht. Die in notwendiger Abstraktion vorgenommene Saldierung volkswirtschaftlicher Ausgabe- und Einnahmeströme und die daraus gewonnene Einsicht in die „volkswirtschaftlichere“ Investitionsalternative stößt ebenso an die Grenzen der Zahlungsfähigkeit oder der Finanzierungsmöglichkeit der nun einmal „einzelwirtschaftlich“ handelnden Wirtschaftseinheiten wie die eindrucksvolle empirische Darstellung der aus unzureichenden Straßenverhältnissen resultierenden Kostensteigerungen. Von diesen konkreten Grenzen zeugen die Beiträge von *R. Hesse*, *A. Klett* und *B. Weinberger*.

Hesse informiert über die an den haushaltsrechtlichen Finanzierungsmöglichkeiten orientierte langfristige Straßenbauplanung auf Bundesebene, nicht ohne darauf hinzuweisen, daß die an den Verkehrshaushalt herangebrachten Wünsche oft die realen Möglichkeiten, die der Bundshaushalt dem Verkehr offen läßt, übersteigen. *Klett* und *Weinberger* weisen eindringlich auf die Finanzierungsnöte der Städte im Straßenbau hin und fordern einen ihren Aufgaben im kommunalen Straßenbau gemäßen Anteil an den Wegeentgelten. Fern jeglicher volkswirtschaftlicher Produktivitäts-Argumentation hat *Klett* ganz „schlicht gesagt“, was den Städten fehlt: das Geld! Gerade eine unter dem Signum „problemgerecht“ — unter eben diesen Leitgedanken hatte *Seebohm* seine Ausführungen gestellt — geführte staatliche Verkehrspolitik kann eigentlich nicht die zwischen den Aufgaben und den finanziellen Möglichkeiten der Baulastträger bestehenden Disproportionen übersehen. Ein Verweis auf verfassungsrechtliche Normen würde doch dem hier bestehenden „Problem“ gerade nicht „gerecht“ werden.

Ein Verkehrsweg oder ein System von Verkehrswegen kann nur dann einen optimalen Effekt erzielen, wenn eine planvolle Einordnung in eine gegebene Struktur erfolgt. Was

die Einzelplanung betrifft, so gibt *W. Blaschke* einen Überblick über die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten der Photogrammetrie im Straßenbau. Hinsichtlich einer aufeinander abgestimmten Gesamtplanung macht *G. Kienbaum* einige Anmerkungen zur Konzeption des Generalverkehrsplanes in Nordrhein-Westfalen.

Stellt auf dem Gebiet der Strukturpolitik der Ausbau der Verkehrswege insbesondere in planerischer Sicht eine Aufgabe gegenseitiger überregionaler und supranationaler Abstimmung dar, so ist unter ordnungspolitischen Aspekt eine den „Forderungen der europäischen Verkehrspolitik“ (*L. Schauss*) entsprechende wirtschaftlich sinnvolle Verkehrsteilung Aufgabe staatlicher Verkehrsgestaltung. Einem der staatlichen Politik sich anbietenden Steuerungsinstrument geht *H. St. Seidenfus* nach, wenn er die „kostenorientierte Verkehrspolitik“ auf ihre Funktion und Grenzen hin untersucht. Denn die Verkehrspolitik muß als Orientierungsgröße immer dann auch die Kosten der Verkehrsunternehmen heranziehen, „wenn die Anpassungsprozesse in der Verkehrswirtschaft nicht mehr von den sich ändernden realen Aufwand=Ertrag=Relationen innerhalb der Unternehmen gesteuert werden, mithin der Preismechanismus versagt“.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine mit den Verkehrsnovellen von 1961 beabsichtigte „Heranführung des Verkehrs an die soziale Marktwirtschaft“ bildet der Abbau der Wettbewerbsverzerrungen. Welche Maßnahmen hier bereits zu einer Reduktion künstlicher Ungleichheiten geführt haben, untersuchen *E. Meyer* und *F. Wilkenloh* in einem gemeinsamen Beitrag. Bedenken über die administrativen Vorstellungen, „den binnenländischen Güterverkehr in höherem Grade als früher an die soziale Marktwirtschaft heranzuführen“ (*Seebohm*) können allerdings auftreten, wenn *A. Pukall* der Frage nachgeht, ob es nach einem evtl. (integrationspolitisch bedingten) Wegfall der Werkfernverkehrsbesteuerung „noch andere wirksame Mittel für eine notwendige Kapazitätsbegrenzung des Werkfernverkehrs gibt“. Seine Schlußfolgerung versöhnt allerdings, indem er zu

dem Zweck einer Kapazitätsbeeinflussung des Werkfernverkehrs für eine „Heranziehung der Wirtschaft und . . . Konfrontierung von verladender Wirtschaft und Gewerbe“ plädiert, wobei er etwa an die in den Niederlanden praktizierte Regelung denkt. Es ist nur zu hoffen, daß in einem solchen Fall der in unseren Regionen übliche Hang zum Perfektionismus die absolute Entscheidungsfreiheit der Werkverkehrsanzwärtler (wie in den Niederlanden garantiert, sofern es sich nicht um eine offensichtliche Umgehung der Zulassungsbedingungen zum gewerblichen Verkehr handelt) unangetastet läßt. Der Grundgedanke des niederländischen Prinzips liegt allein darin, den Werkverkehr betreibenden Unternehmer zum Fällen einer rationalen Entscheidung anzuhalten. Ein solches in Deutschland eingeführtes Verfahren könnte allerdings Ansporn sein, auf der Seite des Verkehrsgewerbes rationale preispolitische Entscheidungen zu induzieren.

Dem Aspekt der Sicherheit im Verkehr haben *F. Heller* („Beleuchtete Autobahnen“) und *W. Leutzbach* („Verkehringenieur und Verkehrsordnung“) ihre Beiträge gewidmet.

Die unter dem Stichwort Eisenbahn aufgeführten Berichte zeugen von der in diesem Bereich häufig anzutreffenden Vorliebe zur Beschäftigung mit vorwiegend technischen Problemen (*H. M. Oeftering*, „Die Deutsche Bundesbahn und die wissenschaftliche Forschung; *H. Geitmann*, „Modernisierungspläne der Bundesbahn“). Womit nichts gegen das Faktum an sich gesagt sei, sondern nur gegen das oft als unbefriedigend empfundene Verhältnis in der Auseinandersetzung mit technischen und wirtschaftlichen Sachverhalten. *H. Ammon* läßt in seinem aus der Sicht des DB-Finanzdienstes gegebenen Beitrag über die Investitionswelle der Deutschen Bundesbahn wirtschaftliche Überlegungen einfließen. Bei der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Investitionen arbeitet die Deutsche Bundesbahn „nach den Regeln und Richtlinien der Betriebswirtschaftslehre“. Woraus gefolgert werden darf, daß die vorhandene Kapazität auf eine wirtschaftliche Nutzung zugeschnitten ist. Wenn demgegenüber die jährliche Erfolgsrechnung noch immer kein positives

Ergebnis aufweist, so hat das nach *Ammon* „seine entscheidende Ursache allein darin, daß eine Bereinigung der Rechnung der Bundesbahn durch Entlastung von betriebsfremdem und betriebsungewöhnlichem Aufwand (Versorgungsbezüge!) und durch ausreichende Abgeltungsleistungen der öffentlichen Hand für die ebenso unentbehrliche wie unrentable Verkehrsbedienung in einzelnen Bereichen (Berufs- und Schülerverkehr, Stückgutstreueverkehr) bisher noch nicht zu erreichen war“.

Das Jahrbuch bietet wie immer die von *H. Rogmann* bearbeitete und interpretierte Zusammenstellung der wichtigsten statistischen Daten von Schiene und Straße (teilweise ergänzt durch die entsprechenden Angaben der Binnenschifffahrt).

Dr. G. Klaus, Köln

Schwoerbel, E., Das Ruhrgebiet — Struktur seiner Wirtschaft, Teil: Verkehr (= Schriftenreihe der volks- und betriebswirtschaftlichen Vereinigung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, NF Hauptreihe, Heft 20), A. Bagel Verlag, Düsseldorf, 1963, 78 S., DM 11,—.

Die volks- und betriebswirtschaftliche Vereinigung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet veröffentlicht in ihrer Schriftenreihe eine Anzahl von Untersuchungen über die Struktur der Wirtschaft des Ruhrgebietes. Der Verfasser des vorliegenden Bandes über den Bereich des Verkehrs hat sich die Aufgabe gestellt, in prägnanter Form eine Bestandsaufnahme der Verkehrswege, der Verkehrsmittel und ihrer Leistungen darzustellen. Zugleich soll die besondere Struktur der Verkehrsabwicklung und der Verkehrsströme unter Einbeziehung der wichtigsten Verkehrsprobleme aufgezeigt werden.

Nur unter der ersten, vom Verfasser selbst charakterisierten Zielsetzung kann die Arbeit ihre Beurteilung erfahren. Denn sie geht — das sei bereits vorweg erwähnt — keineswegs über eine solche Bestandsaufnahme hinaus. Dem Leser wird in den einzelnen, nach Verkehrsträgern geordneten Kapiteln eine Fülle von Zahlenangaben aus den Jahren 1957 bis

1961 in durchweg anschaulicher Weise dargeboten, ohne daß der Verfasser sich dabei — mit wenigen Ausnahmen — tabellarischer Übersichten bedient. An manchen Stellen wäre allerdings zum besseren Verständnis und zur Charakterisierung der Besonderheiten die Darstellung einer längeren Entwicklungsreihe (Nachkriegszeit) angebracht gewesen.

Daß der Verfasser von verkehrsgeschichtlichen Betrachtungen weitgehend Abstand nimmt, ist wohl auf den beschränkten Raum, der ihm für seine Untersuchung zur Verfügung stand, zurückzuführen, obwohl gerade viele Eigenarten der Verkehrsstruktur des Ruhrgebietes nur aus der historischen Entwicklung heraus eine Erklärung finden können. Die besondere Struktur der Verkehrsabwicklung und die wesentlichsten Verkehrsprobleme dieses Wirtschaftsraumes kommen daher nur unzureichend zum Ausdruck.

Das Buch vermag dem Leser im großen und ganzen gesehen nur eine quantitative Vorstellung über das Verkehrswesen des Ruhrgebietes zu vermitteln — ohne allerdings als ein statistisches Nachschlagewerk gewertet werden zu können; um eine Vorstellung von den vielfachen Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Wirtschaft und von den gestaltenden Kräften, die gerade in diesem Raum vom Verkehr auf die Industriellagerung ausstrahlen, zu erhalten, bleiben die Ausführungen doch zu sehr an der Oberfläche.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

Ellersiek, K., Strukturelle Wandlungen des Transportaufkommens (= *Schriftenreihe „Transportkette“, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Heft 3*), VDI-Verlag GmbH., Düsseldorf 1963, 16 S., DM 9,80.

Die Forschungen der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, die in der Schriftenreihe „Transportkette“ ihren Niederschlag finden, haben zum Ziel, die entscheidende Rolle einer rationellen Güterbewegung im wirtschaftlichen Wettbewerb durch die Anwendung neuer Transportmethoden und Organisationsformen zu verdeutlichen. Der

Gütertransport ist wirtschaftlich, wenn es gelingt, den Weg der Güter in optimaler Koordination der einzelnen Transportstrecken und -mittel zu steuern.

In der neuen Schriftenreihe „Transportkette“ der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V. in Frankfurt/M. werden die einzelnen Faktoren dieses komplexen Zusammenhangs der verkehrswirtschaftlich interessierten Öffentlichkeit in allgemeinverständlicher Form nahegebracht. Darüber hinaus werden auch Vorschläge für die Gestaltung des modernen Transportes gemacht.

Im vorliegenden Heft 3 untersucht *Ellersiek* auf der Grundlage zahlreicher Schaubilder und statistischer Einzelangaben die strukturellen Wandlungen des Transportaufkommens in der Bundesrepublik Deutschland. Er stellt dabei die praktische Erfahrung bei der Rationalisierung des Materialflusses in Fertigungs- und Handelsbetrieben und die sich daraus für den zwischenbetrieblichen Transport ergebenden Folgerungen dar.

Im einzelnen werden drei Gesichtspunkte detaillierter behandelt und durch Beispiele erläutert: die Verschiebungen im Transportaufkommen, das sprunghafte Anwachsen des Nahverkehrs und die Änderungen des Fertigungsprozesses.

Die wesentlichen Fakten werden vom Verfasser wie folgt zusammengefaßt:

1. Die Entwicklung in bezug auf Verschiebungen des Verkehrsaufkommens zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist keineswegs abgeschlossen. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob die von ihm angedeutete Stagnation der Quotenanteile der bisherigen drei traditionellen Verkehrsträger des Fernverkehrs am Gesamtverkehr langfristig zutreffend ist.
2. Die weitere Steigerung des Güternahverkehrs wird u. a. erklärt durch Konzentration in den industriellen Kerngebieten sowie der Verschiebung der Lagerhaltung.
3. Durch speziell auf dem Energiesektor angedeutete Änderungen in den Produktionsprozessen kommt es zu quantitativen Wirkungen auf die Größe und Zusammensetzung des Güteraufkommens der Transporteure.

Die Untersuchung über die strukturellen Wandlungen des Transportaufkommens — der eine Bibliographie beigegeben ist — schließt mit dem Vorschlag, bei der Lösung von Transportaufgaben stets von den Strukturwandlungen des betreffenden Wirtschaftszweiges auszugehen und daraus die verkehrsökonomischen Konsequenzen für Transport und Transportmittel zu ziehen.

Obwohl diesen zumeist quantitativ dargestellten Daten weitere vor allem qualitative und unternehmensindividuelle Untersuchungen folgen müssen, kann die hier vorgenommene Grundlagenforschung nur begrüßt werden.

Dipl.-Volksw. U. Klimke, Köln

Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet. Jahresbericht 1962. *Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen — Verkehrsbeobachtung —*, 17. Jg. 1963, Textteil 259 S., Tabelleinteil 223 S.

Die Jahresberichte über den Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die von der Abteilung „Verkehrsbeobachtung“ des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr erstellt werden, stellen neben den vierteljährlich erscheinenden Berichten eine ausgezeichnete statistische Analyse der Verkehrswirtschaft dieses Landes dar, die eine besondere Note noch durch die Einbeziehung der Vergleichszahlen für das Bundesgebiet erhält. Während der II. Teil 93, zum Teil sehr ausführliche Tabellen, der III. Teil 86 graphische Darstellungen enthält, kommen im ersten Teil die hauptsächlichsten Tatbestände und Entwicklungsvorgänge der Verkehrswirtschaft Nordrhein-Westfalens und des Bundesgebietes in einem allgemeinen Überblick zur Darstellung. Daran schließen sich Übersichten über die Verkehrsentwicklung 1962 gegenüber 1961 sowie über die Verkehrsbedeutung Nordrhein-Westfalens innerhalb des Bundesgebietes, ferner über die Entwicklung der prozentualen Anteile des Landes NRW an wichtigen Verkehrszahlen des Bundesgebietes und über die Verkehrsentwicklung in NRW und im Bundesgebiet im Spiegelbild der Verkehrs-

maßzahlen an. — Es folgt sodann eine ausführliche Darstellung der Entwicklung in den einzelnen Verkehrsbereichen, wobei dem Straßenverkehr (einschließlich der Kapitel über die Straßenverkehrsunfälle und über die Maßnahmen zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit) allein 67 Seiten gewidmet sind.

Auf einzelne Ergebnisse kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Im Vorwort zu diesem Jahresbericht wird festgestellt, daß die bisherigen unterschiedlichen Entwicklungslinien der einzelnen Verkehrszweige und Verkehrsarten im wesentlichen ihre Richtung beibehalten haben. Nur die Binnenschifffahrt mußte im Jahre 1962 Verluste in ihren Verkehrsleistungen hinnehmen, die in erster Linie wohl auf das ungewöhnlich lange Niedrigwasser zurückzuführen sein dürften.

Auf die große Bedeutung dieses ausführlichen, gut aufbereiteten statistischen Zahlenwerkes sowohl für die Verkehrswissenschaft als auch für die Verkehrspraxis sei nur am Rande hingewiesen. Von ganz besonderer Wichtigkeit dürften diese kontinuierlich erscheinenden Jahres- und Vierteljahresberichte sowie die von Zeit zu Zeit veröffentlichten Sonderberichte als statistisches Ausgangsmaterial für die Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes für das Land Nordrhein-Westfalen sein.

Es soll an dieser Stelle nicht versäumt werden, auf die Verdienste hinzuweisen, die dem langjährigen Schriftleiter dieser Berichtsreihe — *Herrn Dr. Heinrich Rogmann* — auf dem Gebiet der Verkehrsbeobachtung und der Verkehrsstatistik zukommen.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

von Arnim, G., Die Preisdifferenzierung im Eisenbahngüterverkehr, ihre theoretische und wirtschaftspolitische Begründung (= *Kieler Studien Nr. 61*), Tübingen 1963, IV/102 S., DM 10,—.

Der Preispolitik der Eisenbahnen kommt angesichts der dominierenden Stellung des Schienenverkehrs auf vielen Verkehrsmärkten eine große Bedeutung für das Ergebnis der Verkehrsordination zu. Aus diesem

Grunde kann eine Studie, die sich wie die vorliegende mit den theoretischen Problemen und wirtschaftspolitischen Aspekten der Preisdifferenzierung im Eisenbahngüterverkehr beschäftigt, große Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen.

v. Arnim verdeutlicht zunächst die verschiedenen Grade der Preisdifferenzierung, wobei auffällt, daß die Trennung der Käufer oder Käufergruppen („Schichten“, „Teilmärkte“) unter Annahme unterschiedlicher direkter Preiselastizitäten vorgenommen wird. Die Verwendung des Instrumentes der Substitutionelastizitäten bleibt außer Betracht, obwohl die Abgrenzung von Märkten eine Frage der substitutionalen Beziehungen darstellt.

Den Zusammenhang zwischen „Preisbildung und Wohlfahrtsökonomie“ ist der folgende Abschnitt gewidmet, nachdem v. Arnim gezeigt hat, daß die Grundsätze der Einproduktunternehmung im wesentlichen auch auf die Mehrproduktunternehmung angewandt werden können. (Auf die kostenrechnerischen Probleme, insbesondere die Ermittlung gleicher Standardkosten, geht der Verfasser nicht ein. Gleichwohl liegen hier m. E. die entscheidenden Schwierigkeiten einer Anwendung der Grenzkosten-Preis-Regel.) Es kann grundsätzlich kein Widerspruch zwischen der Preisdifferenzierung und einer unter gesamtwirtschaftlichem Aspekt optimalen Preisstrategie festgestellt werden, da die von der *Welfare-Theory* behauptete grundsätzliche Überlegenheit der Grenzkosten-Preis-Regel nicht nachzuweisen ist. Dieses Ergebnis der nicht immer sehr klar und geschickt zusammengefaßten Überlegungen zum Thema „optimale Verteilung der Ressourcen“ ist insofern sehr bedeutungsvoll, da ja die französische Grenzkostenschule nach wie vor die Überlegenheit der Grenzkosten-Tarifierung unter wohlfahrtstheoretischen Optimalitätsgesichtspunkten behauptet. Diese Fragestellung ist jedoch insofern Nonsens, als über die wohlfahrtstheoretische Relevanz eines bestimmten Preissystems nichts ausgesagt werden kann.

Der vierte Abschnitt wendet sich den „praktischen Aspekten der Preisdifferenzierung

beim Eisenbahngüterverkehr“ zu. Das „Effizienz-Kriterium“ (wirtschaftlichste Produktionsweise unter gegebenen institutionellen Faktoren, Nachfrageverhältnissen und Substitutionsbeziehungen) dient als Maßstab der preispolitischen Überlegungen, die „finanzielle Eigenständigkeit“ als institutionelle Voraussetzung. Letztere hat ihre Auswirkungen nicht nur auf die Investitionsentscheidungen, sondern auch auf die Preispolitik. Fallende Grenzkosten — wie sie bei den Eisenbahnen innerhalb sehr weiter Beschäftigungsgrenzen auftreten — und Grenzkostentarifizierung vertragen sich nicht mit dem geforderten Budgetausgleich der Unternehmen. v. Arnim weist mit einer Reihe zutreffender Gründe den von einigen französischen Marginalisten unterbreiteten Vorschlag zur Deckung dieses Defizits „Gleichheit der Tarifzuschläge“ zurück. Damit verschiebt sich die Kontroverse auf den Gegensatz zwischen „Durchschnittskosten=Preisen“ (häufig unscharf als „Selbstkostenpreise“ oder „Vollkostenpreise“ bezeichnet) und „nachfrageorientierten“ Preisen. Die Kontroverse ist im Falle der Eisenbahnen nach Meinung des Verfassers leicht lösbar, da sich bei Vielproduktunternehmen (ohne willkürliche Zurechnungsmethoden der Kosten, die nichts mit ihrer „funktionalen Verursachung“ zu tun haben) keine durchschnittlichen Totalkosten berechnen lassen.

Die Schlußfolgerungen v. Arnim's sind interessant und anregend. Er scheint freilich bestimmte strukturelle Fakten der Verkehrsmärkte unterzubewerten. So ist m. E. (auf den Verkehrsmärkten, die auf der Angebotsseite kaum die Möglichkeit zur Kollusion bieten) die Preisöffentlichkeit eine *conditio sine qua non* für die Steigerung der Effizienz. Weiterhin wird — das gilt praktisch für alle Studien, die sich mit einer Umgestaltung der Verkehrskoordination beschäftigen — die Frage, wie man die Eisenbahngesellschaften (*à la longue*) zu einem erfolgreichen „eigenwirtschaftlichen“ Verhalten veranlassen könnte, unbeantwortet gelassen. — Ein Verdienst dieser Studie liegt sicherlich darin, mit dem Mythos der Grenzkostentarifizierung neuerlich aufgeräumt zu haben.

Prof. Dr. H. St. Seidenfus, Münster

Maier, O., Lebensalter und Straßenverkehrsanpassung, Akademische Verlagsgesellschaft mbH, Frankfurt/Main 1961, 105 S., 9 Abb., brosch. DM 18,—, Ln. DM 20,—.

Die Arbeit von O. Maier stellt einen Versuch dar, die Probleme der Anpassungseigenarten verschiedenalter Menschen an die Anforderungen des Straßenverkehrs zu erforschen, wobei die Auswahl der Verkehrsteilnehmer auf die Führer von Personenkraftwagen und Krafträder bzw. Kraftroller beschränkt wurde. Der eindeutigen Abgrenzung der „Lebensalter“-Gruppen (sie wurden der im Bundesgebiet üblichen verkehrsstatistischen Klassifizierung angepaßt) steht eine weniger klare, verbesserungsfähige Definition des Begriffs der „Anpassung“ gegenüber: Bei der Diskussion über die Begrenzung entscheidet sich Maier gegen Gehlen und Mierke, die die Anpassungsvorgänge als nur bewußte, willensbestimmte Vorgänge sehen, und stellt sich auf die Seite von Lersch (Anpassungsverläufe haben keineswegs nur bewußten, ichnahen Charakter), J. von Uexküll (Anpassung als Vitalprozeß) und Thomaes, in dessen Definition die Anpassung als „Technik des Daseins“ ein mehrere Persönlichkeitsschichten durchdringendes Phänomen ist.

Was Maier speziell für seine Untersuchung unter Anpassung verstanden wissen will, geht aus den folgenden einfachen Sätzen hervor: „Wer sich als aktiver Kraftfahrer den objektiven Bedingungen des Straßenverkehrs anpaßt, verhält sich sicher“ (S. 4). „Das ausgewogene Verhältnis von Können und Wollen wäre also ein sehr bedeutsames Kriterium gelungener Verkehrsanpassung“ (S. 4). „Straßenverkehrsanpassung ist nicht nur Leistung, sondern ebensowohl Haltung und Einstellung“ (S. 5).

Um sowohl den quantitativen als auch den qualitativen Aspekt des Problems der Untersuchung erfassen zu können, wurden statistische Verfahren und biographische Methoden angewandt. Das Hauptgewicht lag auf den umfangreichen quantitativen Erhebungen, die die Ergebnisse von verkehrspsychologischen Untersuchungen, Fragebogenerhebungen, Führerscheinprüfungen, Verkehrsteilnah-

mestichproben und Verkehrsunfallstatistiken umfassen. Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung sind:

1. Das rascheste Reaktionstempo weisen männliche Personen bis zum 25. Lebensjahr auf.
2. Flüssigkeit und Sicherheit der Sensorik haben ihren Gipfelpunkt zwischen 18 und 25 Jahren erreicht.
3. Die Reaktionskonstanz ist zwischen dem 25. und 45. Jahr am ausgeprägtesten.
4. Die Visualität hat ihren Kulminationspunkt zwischen 16 und 18 Jahren, dann tritt ein Plateau bis zum 35. Lebensjahr auf.
5. Bei theoretischen Führerscheinprüfungen zeigte sich eine geringere Altersabhängigkeit des Erfolges als bei praktischen.
6. Unabhängig vom Lebensalter bestehen Frauen die praktische Führerscheinprüfung weniger häufig als Männer.
7. Frauen weisen wesentlich geringere Verkehrsleistungen auf als Männer.
8. Die Verkehrsleistung der männlichen und weiblichen Kraftfahrer nimmt mit zunehmendem Lebensalter ab.
9. Es ist eine besondere Unfallgefährdung der männlichen Kraftfahrer bis zum 25. und nach dem 55. Lebensjahr festzustellen.
10. Frauen verunfallen gehäuft zwischen dem 25. und 35. und insbesondere nach dem 45. Lebensjahr.
11. Die Unfallgefährdung ist nach dem 25. Lebensjahr für die Frau mindestens ebenso groß wie für den Mann.
12. Junge Kraftfahrer bis 25 Jahre sind relativ weniger straßenverkehrsangepaßt als die nächst älteren.
13. Die beste Verkehrsanpassung beim Führen von Kraftfahrzeugen gelingt den Männern zwischen 25 und 50 Jahren.
14. Nach dem 55. Lebensjahr müssen immer mehr gewisse Selektionsvorgänge dominant werden, um den zunehmenden psychophysischen Abbau noch in gewissen Grenzen auszugleichen.

Die Liste der zusammengefaßten Ergebnisse zeigt den weiten Ansatz der Untersuchung. In ihr sind Themen für anschließende Forschungsarbeiten enthalten, mit denen die einzelnen Teilergebnisse durch weitere repräsentative Erhebungen und besonders qualitative Befragungen zur Aufdeckung und Analyse der psychischen Gründe mehr oder weniger gut angepaßter Verhaltensweisen in bestimmten Lebensaltern abgesichert werden könnten. Dipl.-Psychologe H. Böhm, Köln

Wie Polizei und Justiz noch mehr helfen könnten, Unfälle im Straßenverkehr zu vermindern. *Vorschläge des Bayerischen Staatsministers des Innern, hrsg. vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, München 1962 (Manuskri.), 81 S.*

Die Broschüre faßt das Material zusammen, das geeignet ist, vier thesenhafte Vorschläge zur Unfallverhütung des Bayerischen Staatsministers des Innern zu begründen. Die Thesen lauten wie folgt:

1. Die Verkehrsteilnehmer sollen ständig über alle unfallträchtigen Verkehrsverstöße aufgeklärt werden.
2. Die Polizei soll viel mehr als bisher den fließenden Verkehr überwachen und dabei besonders unfallträchtige Verstöße beachten.
3. Unfallträchtige Verkehrsverstöße sollen in vereinfachten Gerichtsverfahren schnell gehandelt werden.
4. Das Straßenverkehrsrecht soll verständlicher gefaßt werden.

Bezüglich des Gerichtsverfahrens ist der Bayerische Innenminister der Ansicht, daß die heute zur Verfügung stehenden Normen der Strafprozeßordnung den Anforderungen für den Bereich folgenloser Verkehrsübertretungen als Massenerscheinung der modernen Industriegesellschaft nicht entsprechen. Um das Strafverfahren für diese Delikte abzukürzen und zu vereinfachen, soll unter anderem die Staatsanwaltschaft an der Hauptverhandlung nur noch fakultativ mitwirken. Die Revision soll nur noch durch Zulassung des *judex a quo* zulässig sein.

Auf die knapp gehaltenen Vorschläge folgt im Anhang ein sorgfältig und geschickt ausgewähltes Informationsmaterial, das geeignet ist, gerade den mit allen bedeutsamen Fragen der Reform des Straßenverkehrsrechts und des Einsatzes der Polizei im Straßenverkehr vertraut zu machen, für den diese Probleme nicht im Mittelpunkt seiner täglichen Arbeit stehen. Aber auch demjenigen, der mitten in der Reformarbeit steht, bieten die Anlagen der Broschüre wertvolles Material für seine Arbeit.

Ein Bericht über das nordamerikanische Ticket-Verfahren zeigt die verschiedene Handhabung dieses Verfahrens in den einzelnen nordamerikanischen Staaten. Die im amerikanischen Ticket-Verfahren unterschiedliche Behandlung von Verstößen im ruhenden und im fließenden Verkehr sollte auch in Deutschland eingeführt werden, weil die Verstöße im ruhenden Verkehr weniger gefährlich sind als die *moving violations*. Jene sind wirklich nur Verwaltungsungehorsam, haben also den rechtlichen Charakter von Ordnungswidrigkeiten, während die meisten *moving violations* auf ein sozialunethisches Verhalten zurückzuführen sind und mithin dem Kriminalstrafrecht unterstehen sollten.

In dem zusammengestellten Material über das nordamerikanische Strafrecht finden sich auch sehr wertvolle Hinweise für die interessante Frage des Punktsystems. — Sehr stark wird die vorteilhafte Neigung der amerikanischen Fahrer zum defensiven Fahren hervorgehoben, die wohl ein entscheidender Faktor für die im Vergleich mit den Unfallziffern der Bundesrepublik Deutschland geringen Unfallziffern der nordamerikanischen Staaten ist.

Die Schilderung der amerikanischen Verkehrsverhältnisse wird ergänzt durch die Wiederveröffentlichung des Aufsatzes von *Jacobi* über „Verkehrsprobleme und ihre Lösung in England“ (DAR 1962, 1). — Ein wertvoller Teil des Anhangs ist auch eine Kurzfassung der bedeutenden und bekannten Untersuchung „Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr“ von *Meyer, Jacobi* und *Stiefel*. In dem Anhang fehlen auch nicht Aufsätze und Auszüge von Monographien bekannter Wissenschaftler, z. B. *Bockelmann*, Zur Reform des Verkehrsstrafrechts (DAR 1961, 7); *Frey*, die Aufgabe des Strafrechts im Kampf gegen den Verkehrsunfall (Neue Züricher Zeitung v. 22. 9. 1961); *Welzel*, Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte.

Interessant für die Frage des Strafmaßes der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung ist der Satz *Freys*: „Wir haben uns allzusehr angewöhnt, in der fahrlässigen Tötung oder in der Verletzung eines Menschen im Straßenverkehr ein Verschulden milderer Grades

zu erblicken, und vergessen, daß in mindestens fünfundneunzig von hundert Fällen eines solch fahrlässig verursachten Erfolges eine vorsätzlich begangene Verkehrsübertretung zugrundeliegt, so daß von geringerer Schuld höchstens in bezug auf den eingetretenen Erfolg, nicht aber in bezug auf die Handlung des verantwortlichen Fahrers gesehen werden kann.“ *Frey* weist andererseits auch darauf hin, daß übermäßig strenge mit dem Tatverschulden nicht im Einklang stehende Strafen den Abschreckungszweck verfehlen. — *Welzel* berührt in seiner Monographie die noch nicht diskutierte Frage, wie ein Fahrer zu bestrafen ist, bei dem ein zum Fahren notwendiger Automatismus, der dem Unter- oder Halbbewußtsein angehört, aussetzt oder fehlgeleitet wird. Dieses dogmatische Problem wird den Juristen in Wissenschaft und Praxis noch einige Arbeit bereiten.

Ausführungen des Soziologen *Francis* und des Verkehrsrechtspolitikers *Middendorf* runden das vielseitige Programm des Anhangs der Broschüre ab.

Dr. H. Franzheim, Köln

Die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung der Donauschifffahrt (= Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Beilage Nr. 72), Wien 1962, 23 S., stat. Anhang.

Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung hat bereits einige Beilagen ihrer Monatsberichte dem Sektor Verkehrswirtschaft gewidmet. Derjenige, der sich mit dem österreichischen Verkehrswesen zu beschäftigen hat und grundlegendes statistisches Material benötigt, weiß die Arbeit dieses Instituts zu schätzen.

Die vorliegende Untersuchung verfolgt den Zweck — in einer Art Bestandsaufnahme —, die Struktur, die bisherige Entwicklung und die Probleme der Donauschifffahrt darzulegen. Die Darstellung beschränkt sich nicht auf die österreichische Donauschifffahrt, sondern bezieht die Schifffahrt aller Donaustaaten in ihre Betrachtung ein.

Dem ersten Abschnitt ist zu entnehmen, daß die Bedeutung der Donau als Großschiffahrtsweg weitaus geringer ist als die des Rheins. Das hängt mit der geringen Wirtschaftskraft der Anrainerstaaten, den schlechten technischen Voraussetzungen des Schiffahrtsweges und dem Fehlen einer Verbindung mit einem der Welthäfen zusammen. Das Verkehrsvolumen der Donau konnte aber seit 1945 ständig gesteigert werden; eine Folge des wachsenden Wirtschaftspotentials der Donaustaaten. Eine Verstärkung dieser Entwicklung erhofft man sich von der Stromregulierung und dem Ausbau des Rhein=Main=Donau=Kanals.

Der zweite Abschnitt gibt eine sehr differenzierte Darstellung der österreichischen Donauschifffahrt. Für die österreichische Wirtschaft ist die Donau von unterschiedlicher Bedeutung. Der Anteil am gesamten Verkehrsvolumen kann wegen der fehlenden Kraftverkehrsstatistik nur geschätzt werden. Er beläuft sich im Binnenverkehr auf 6%, beim Import auf 21% und beim Export auf 13%. Der dritte Abschnitt befaßt sich mit der Donauschifffahrt der östlichen Anrainerstaaten. — Die Untersuchung schließt mit einer Betrachtung über die Rolle der Donau im Verkehr zwischen West- und Osteuropa. — Auf den ausführlichen statistischen Anhang ist besonders hinzuweisen.

Dipl.=Volksw. E. Schaefer, Köln

Klatt, H., Die Reisedienstleistung, Handbuch für den Reisebürokaufmann, Carl Heymanns Verlag KG, Köln/Berlin/Bonn/München 1962, 392 S., DM 44,80.

Wie der Titel des Werkes bereits ausdrückt, handelt es sich bei dem vorliegenden Buch nicht um eine theoretische Untersuchung, sondern um ein Handbuch, das dem Kaufmann dient und somit Bedürfnisse der Praxis erfüllen soll. Zu diesem Zweck hat der Verfasser alle gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zusammengetragen und zusammengestellt, um die vielfältigen Rechtsbeziehungen aufzuzeigen und klarzulegen. Es werden fast alle Rechtsfragen geklärt und

Rechtsfälle behandelt, mit denen der Reisebürokaufmann in Berührung kommt.

Diese rechtlichen Beziehungen werden in einem ersten Teil des Buches — Systematische Darstellung — abgehandelt, während im zweiten Teil gesetzliche Vorschriften, Gerichtsentscheidungen, Geschäftsbedingungen usw. aufgezählt werden. In dieser Darstellung spiegelt sich die Tätigkeit der Reisebüros, die als Mittler des modernen Reiseverkehrs die wechselseitigen Beziehungen zwischen Reiseveranstalter und Reisenden einerseits und den verschiedenen Verkehrsträgern auf der anderen Seite — Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straßenpersonenverkehr — wahrzunehmen haben. Da fast jede Reise mit Unterbringungsfragen verbunden ist, ergeben sich auch enge Beziehungen zu dem Beherbergungsgewerbe.

Das Buch ist unter dem Aspekt entstanden, daß die Tätigkeit der Reisebüros bei der Vermittlung der Reisedienstleistungen in unsere Rechtsordnung eingefügt werden soll. Klatt hat daher bei der Zusammenstellung des Materials den Zeitraum seit der Wiedergründung der Reisebüros nach dem II. Weltkrieg erfaßt. Dabei hat die Absicht, in die gesetzgeberische Diskussion um die rechtliche Ordnung des Reisebürowesens einzugreifen, wohl nicht vorgelegen. Wenn das Buch dem Wissenschaftler, insbesondere dem Wirtschaftswissenschaftler, auch nicht viel sagen kann und will, so ist es zweifellos ein brauchbares und nützliches Nachschlagewerk für den Kaufmann hinter dem Reisebüroschalter.

Dr. A. Rommel, Köln

Bohley, B., und Cantrup, W., Der gewerbliche Güternahverkehr — Ein Leitfaden für den Transportunternehmer. Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf 1963, 142 S., DM 9,—.

Form und Inhalt dieses Leitfadens können nur aus der Sicht seiner Zwecksetzung bewertet werden. Die Verfasser haben sich die Aufgabe gestellt, mit dieser kurzgefaßten Zusammenstellung der für die Praxis wesentlichen Gebiete des Güternahverkehrs den

Nahverkehrsunternehmern die Möglichkeit zu geben, sich über eine ordnungsmäßige Betriebsführung zu informieren, und darüber hinaus den Bewerbern um die Zulassung zum Transportgewerbe für die Sachkundeprüfungen und andererseits auch den Lehrlingen für ihre Ausbildung das notwendige Fachwissen zu vermitteln.

Dieser Aufgabe wird der Leitfaden mit seinen vielseitigen Darstellungen durchaus gerecht. Einer kurzen Erläuterung des Begriffs und der Bedeutung des Güternahverkehrs folgen eingehende Ausführungen zu dem Verkehrsrecht (Ordnungsvorschriften, Beförderungsbedingungen usw.) und den Tarifregelungen dieses Verkehrszweiges. Betriebswirtschaftliche Probleme werden mit der Darlegung zur Kostenrechnung, mit der der Bestimmungen über die Buchführung sowie der steuerlichen Besonderheiten berührt. Die letzten Kapitel bringen wesentliche praktische Hinweise über die Arbeitszeitregelung der Kraftfahrer im Nahverkehr, über die betriebliche und Sozialversicherung und über die Kindergeldgesetzgebung.

Wenn auch die Buchführungspraxis und die Kostenplanung (Kostenrechnung) einer noch intensiveren Behandlung bedürften und die Kapazitätsplanung (Investitionsplanung) als zweites Hauptgebiet unternehmerischer Planung und die Betriebsorganisation keine Berücksichtigung gefunden haben, so muß doch den Verfassern für diesen übersichtlichen und verständlichen Leitfaden gedankt werden. Derjenige, der um die im Nahverkehrsgewerbe weitgehend mangelhaften kaufmännischen Grundkenntnisse und um das vielfach fehlende Unternehmerverhalten weiß, kann den Wert dieses Buches für die Praxis wirklich würdigen und muß wünschen, daß es in den angesprochenen Kreisen Verbreitung und Beachtung finden möge. Hinzu kommt, daß dieses Buch innerhalb der nur spärlich vorhandenen Fachliteratur über den Güternahverkehr eine Lücke schließen hilft und ihm auch im wissenschaftlichen Bereich ob seiner wertvollen Zusammenstellung rechtlicher und tariflicher Vorschriften Interesse entgegengebracht werden dürfte.

Dr. L. Opladen, Düsseldorf

Jahrbuch für Fremdenverkehr, 9. Jg. 1961 — Koch, A., Die Ausgabenstruktur im Fremdenverkehr. Eine Untersuchung über die Ausgaben im Erholungs- und Geschäftsreiseverkehr in der Bundesrepublik. Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München, (München 1961), 58 S.,

Mit dieser Arbeit veröffentlicht das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr an der Universität München eine Analyse der Ausgabenstruktur im Fremdenverkehr. Die Untersuchung enthält nicht nur Angaben über die durchschnittlichen Kosten einer Urlaubsreise im Inland, sie läßt auch die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs anhand seiner Wertschöpfung erkennen. Mit Hilfe der veröffentlichten Ergebnisse können ebenfalls regionale Kosten- und Preisvergleiche angestellt werden.

Nach einem kurzen kritischen Abriß über die statistische Erhebungsmethode stellt der Verfasser zunächst die Ausgaben im Erholungsreiseverkehr dar. Danach werden die Preisverhältnisse der Fremdenverkehrsräume vergleichend gegenübergestellt, die Urlaubsausgaben in soziologischer Sicht und die Ausgaben des Geschäftsreiseverkehrs untersucht. Im Anschluß daran kommt der Verfasser zu wirtschaftswissenschaftlichen Folgerungen. Die in 35 Tabellen zusammengefaßten Zahlenangaben gelten für die Jahre 1959/60; bei einer Anwendung der Ergebnisse auf die Gegenwart und Zukunft sollten daher die bereits eingetretenen bzw. zu erwartenden Preissteigerungen berücksichtigt werden, die sich aus einem brauchbaren Preisindex ablesen lassen. Die Struktur der Ausgaben verändert sich demgegenüber kurzfristig nur unwesentlich.

Mit dieser Untersuchung fügt das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut seinen Forschungsberichten über die Verhältnisse auf dem Fremdenverkehrsmarkt eine weitere Studie hinzu. Sie will naturgemäß keine wirtschaftstheoretischen Erkenntnisse liefern, sondern gibt Auskunft über die wichtigsten Fragen nach Höhe und Struktur der fremdenverkehrsbedingten Ausgaben. Aufbauend auf frühere Veröffentlichungen war es die Ab-

sicht des Instituts, als Grundlage für wirtschaftspolitische Überlegungen „die bereits gewonnenen Erkenntnisse über den Fremdenverkehrsmarkt durch eine Untersuchung der Ausgabenstruktur zu ergänzen“. Die Untersuchung stellt somit eine wertvolle Bereicherung der bereits erschienenen Publikationen des Instituts dar.

Dr. A. Rommel, Köln

Rößger, E., Die Reisebüros im Vertriebssystem der Luftverkehrswirtschaft (= Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 1134), Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen 1962, 106 S., 3 Abb., 7 Tab., DM 32,—.

„Es genügt nicht mehr das Bemühen um Abstrahierung der Verkehrsprobleme allein. Man muß hineinsteigen in das Geschehen, sich auseinandersetzen mit ihm. Nur so ist es möglich, abstrakt Gewonnenes wieder in die Realität umzusetzen.“ Diese von E. Rößger im Vorwort zu dem vorliegenden Bericht, der im Rahmen der Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen erschienen ist, ausgesprochene Notwendigkeit führte zur Bearbeitung mehrerer beispielhafter Untersuchungen über die Probleme der Arbeitsteilung und Zusammenarbeit des Luftverkehrs mit anderen Gewerbezweigen. In diesem Rahmen kommt der Untersuchung über die Einordnung der Reisebüros in das Vertriebssystem der Luftverkehrswirtschaft eine besondere Bedeutung zu.

Nach einer Klärung der Stellung des Vertriebs im Luftverkehr, in deren Verlauf auch auf die Bedeutung der Vertriebskosten im Rahmen der Luftverkehrswirtschaft eingegangen wird, stellt der Verfasser den Begriff, die Aufgaben und die Bedeutung der Reisebüros sowie ihre Betriebsformen und gewerbliche Organisation im Reisebürogewerbe heraus. Auch dem Berufsbild des Reisemittlers und seiner besonderen Bedeutung im Rahmen des Fluggastgeschäftes wurde Rechnung getragen. Schließlich wird noch das IATA-Reisebüro als Vertriebsorgan der in

der IATA zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften besonders untersucht, wobei sowohl die Zulassung zum IATA-Agenten, dessen Rechte und Pflichten sowie die Vergütungen aus dem IATA-Agenturvertrag dargestellt werden. In diesem Zusammenhang wurden auch die Beförderungsbedingungen im Fluggastverkehr sowie die Preisbildung im Luftverkehr analysiert, wobei neben der Preisbildung der IATA diejenige im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr der Nicht-IATA-Luftverkehrsgesellschaften besonderes Interesse verdient. Nach der Beschreibung der manuellen und automatischen Buchungsverfahren als notwendiges Hilfsmittel im Vertriebssystem der Luftverkehrswirtschaft werden noch die neueren Formen des Fluggastverkehrs und ihr Einfluß auf die Entwicklung des Reisebüros untersucht. Hierbei kommt den *Inclusive Tours* eine besondere Bedeutung zu, da die Luftverkehrswirtschaft und das Reisebürogewerbe den Problemen dieser Reiseart schon heute gegenüberstehen.

Als wesentliches Ergebnis der Untersuchung, aus dem sich alle weiteren ergeben, kann die Notwendigkeit angesehen werden, die Reisebüros intensiver in das Vertriebssystem der Luftverkehrswirtschaft einzubauen. Das kann einmal dadurch geschehen, daß das Netz der Verkaufsagenturen erweitert bzw. verdichtet wird, zum anderen aber auch durch den verstärkten Einsatz der bisherigen IATA-Agenten im Luftverkehrsgeschäft. Dazu wäre aber nicht nur erforderlich, daß die Aufgaben dieser Reisebüros im Rahmen der Agenturverträge klar abgegrenzt werden und daß die Reisebüros ihre Eigenwerbung verstärken, sondern auch, daß sich die Luftverkehrsgesellschaften durch eine sinnvolle Beratung und durch eine langfristige Zusammenarbeit, besonders im Hinblick auf das IT-Geschäft, das Vertrauen der Reisebüros erwerben. Ein engerer, vertrauensvoller Kontakt zu den Verkaufsorganen wird der Luftverkehrswirtschaft bei dem zunehmenden Konkurrenzkampf mit den übrigen Verkehrsträgern noch zuträglicher sein als etwa eine geringfügige Erhöhung der Provisionen.

W. Hermsen, Köln

Jahrbuch des Postwesens, hrsg. von H. Steinmetz, 11. bzw. 12 Jg., Verlag für Wissenschaft und Leben Georg Heidecker, Bad Windsheim 1962 bzw. 1963, 334 bzw. 392 Seiten, DM 52,20.

Das Jahrbuch des Postwesens soll nach dem Willen des Herausgebers nicht nur dem Fachmann, sondern in erster Linie der breiten Öffentlichkeit einen Einblick in die Arbeit der Bundespost gewähren. Jedermann soll mit den Schwierigkeiten und Problemen, denen sich die Deutsche Bundespost immer wieder gegenübergestellt sieht, vertraut gemacht werden.

Der erste Aufsatz des Jahrbuches 1961 befaßt sich mit der Posttechnik und ihren personellen Auswirkungen (Gressel). „Das Eindringen der Technik in den Postbetrieb und in andere Aufgabenbereiche des Postwesens hat tiefgreifende Veränderungen der Arbeitsweise und der Organisation zur Folge. Davon werden auch die personellen Verhältnisse teilweise recht stark berührt. Das Problem des menschlichen Faktors bei zunehmender Technisierung ist daher höchst aktuell und dringlich.“ — In großen Zügen wird die Rationalisierung und Technisierung des Postbetriebes aufgezeigt, um anschließend die menschliche Seite der Mechanisierung und Automatisierung zu beleuchten. Das Hauptproblem muß darin gesehen werden, dem Personal die betreffenden Maßnahmen der Unternehmensleitung verständlich zu machen.

Eine der Voraussetzungen für die weitere Technisierung des Postbetriebes ist die „Standardisierung der Briefformate“ (Albrecht). Die maschinelle Behandlung der bei der Post eingehenden Briefpost erfordert eine Vereinheitlichung der Briefformate, die Vermeidung greller Brieffarben und anderes mehr. Mit Hilfe des Weltpostvereins soll eine für alle Länder gültige Lösung gefunden werden. In einem weiteren Beitrag wird „die Brief- und Paketbeförderung im Nah-, Zubringe- und Endverkehr“ behandelt (Friedrich). Der Verfasser bezeichnet diesen Teil der Postbeförderung als äußerst problematisch. Unter Nahverkehr ist die Beförderung bis zu 100 km zu verstehen. Der Zubringeverkehr hat die Aufgabe, eine Postsendung von einem abseits

der großen Verkehrsströme liegenden Auflieferungsort an eine Hauptverkehrsstrecke und ihre Umschlags- und Knotenpunkte heranzubringen. Als Endverkehr wird der umgekehrte Fall bezeichnet. Diese drei Verkehre unterscheiden sich hauptsächlich dadurch vom Fernverkehr, daß bei ihnen der Beförderungsvorgang in der Regel relativ oder sogar absolut gesehen mehr Zeit in Anspruch nimmt. Warum das so ist, wird eingehend dargelegt. Außerdem werden sehr differenzierte Vorschläge zur Verbesserung des zeitlichen Ablaufs des Beförderungsvorganges gemacht.

Mit dem Posthaftungsrecht wird der Leser in den Ausführungen über die „Neugestaltung der Haftung für Postsendungen“ (Hellmich, Florian) bekanntgemacht. Die geltende Regelung der Haftung der Postsendungen ist im wesentlichen im Postgesetz von 1871 enthalten. Sie wurde nahezu unverändert aus dem Preussischen Postgesetz von 1852 über das Postgesetz des Norddeutschen Bundes von 1867 entnommen. Das wesentlichste Merkmal der Posthaftung ist, daß die Post nur sehr beschränkt haftet. Diese Haftungsbeschränkung wird als unbedingt nötig angesehen. „Die seit mehr als 100 Jahren geltenden Besonderheiten und Grundsätze der Haftung für Postsendungen haben sich bewährt. Eine mögliche Neugestaltung bezieht sich also nicht auf den Rahmen des Posthaftungsrechts, sondern nur auf die Haftungsnormen.“

Der Beitrag über den Postüberwachungsdienst (Wegner) ist besonders für den Laien sehr interessant. Das Schwergewicht des Überwachungsdienstes liegt nicht, wie vielfach vermutet wird, in der Aufklärung strafbarer Handlungen im Post- und Fernmeldebereich und schon gar nicht in der Ermittlung solcher Delikte, die darüber hinausgehen. Vielmehr besteht seine wichtigste Aufgabe darin, Vorbeugungsmaßnahmen zu treffen, die störende Vorkommnisse im Post- und Fernmeldebetrieb ausschließen.

Die Abhandlung „Grundlagen und Problematik der Wirtschaftlichkeitsrechnung“ (Rißler) ist allgemein betriebswirtschaftlicher Natur. Nur in einigen Fällen wird auf Besonderheiten bei der Post hingewiesen. Der Verfasser definiert Wirtschaftlichkeit und

Rentabilität, nennt die Formen, mathematischen Grundlagen und die Faktoren der Wirtschaftlichkeitsrechnung und behandelt das Ersatzproblem.

Mit den besonderen Problemen, die bei der Eingliederung der sog. Postjugend in den Arbeitsprozeß auftreten, wird der Leser bei der Lektüre der „Gedanken über die Betreuung junger Menschen bei der Deutschen Bundespost“ (Nicolin) vertraut gemacht.

Der Anhang besteht aus einem Personen- und Sachregister und einer Gesamtinhaltsübersicht zu den Jahrgängen 1955—60.

Auch das Jahrbuch 1962 greift in einem weitgespannten Bogen aus dem Wirken der Post wichtige Einzelprobleme heraus und unterzieht sie einer eingehenden Analyse.

Der erste Aufsatz berichtet über die „Entwicklungshilfe als eine Verpflichtung und Aufgabe auch für die deutsche Bundespost“ (Kaiser). Der Verfasser schildert — von der allgemeinen Problematik der Entwicklungshilfe ausgehend —, auf welche Weise die DBP mit den entwicklungsfähigen Ländern zusammenarbeitet. Die DBP hat sich u. a. folgende Aufgaben gestellt: Aufbau von Fernmeldeschulen, Entsendung von Sachverständigen, Ausbildung von Praktikanten.

Der Arbeitskräftemangel und der daraus resultierende Zustrom von Gastarbeitern hat auch zu einer „Ausländerbeschäftigung im Bereich der deutschen Bundespost“ (Meckel) geführt. Der Gastarbeiter kann seinen deutschen Kollegen auf Grund der besonderen Anforderungen des Postbetriebes zwar nicht voll ersetzen, wird aber trotzdem als eine wertvolle Arbeitskraft begrüßt.

Eine spezielle Frage des allgemeinen Arbeitskräftemangels ist die „Deckung des Ingenieurbedarfs der Deutschen Bundespost“ (Mauser). Fehlende Arbeitsplätze werden mit als Hauptursache angesehen. Die Errichtung einer weiteren posteigenen Ingenieurschule könnte hier Abhilfe schaffen.

Der „Postreisedienst“ (Reeg) ist der älteste Verkehrsträger im Straßenpersonenverkehr. Seine Rechtsgrundlagen im Wandel der Zeit und seine verkehrswirtschaftliche Bedeutung werden sehr eingehend geschildert. Die Un-

tersuchung reicht von den Anfängen des Postregals bis zum Personenbeförderungsgesetz von 1961.

Weitere Aufsätze befassen sich mit der „Entwicklung des Kassen- und Rechnungswesens der Deutschen Bundespost“ (Krieger, Schuster) und der „Postbeamtenkrankenkasse“ (Staberow).

Die beiden Jahrbücher stellen eine sehr gute Informationsquelle über die Probleme und das Wirken der Deutschen Bundespost dar.

Dipl.-Volksw. E. Schaefer, Köln

Fielitz-Meier-Montigel, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz 1. Ergänzung Juli 1963. Verlag Kommentator G.M.B.H. Frankfurt/Main.

Der in Heft 1/1962 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft besprochene Kommentar hat eine wichtige Ergänzung erfahren. So sind insbesondere wesentliche Entscheidungen des BVerwG, des Bayer. und des Hess. VGH ergangen, zuletzt Entscheidungen des BVerwG in zwei Revisionsachen vom Juni 1963. Damit ist der Rechtsprechung zu § 13 PBefG in den Ergänzungsblättern gründlich Raum gegeben worden.

Ein Anhang A Rechtsverordnungen bringt die seit Erlaß des Gesetzes erwartete „Freistellungsverordnung“ — die Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Gesetzes — vom 30. 8. 1962. Die Verfasser widmen ihrer Kommentierung 22 Seiten. Sie tragen damit zur Klärung mancher Auslegungszweifel bei, für die die Verordnung selbst nicht durchweg befriedigende Antworten gibt. Der mit der Verordnung erstrebte Ausgleich in Härtefällen, die praxisnahe Auslegung und die wohl nahezu erschöpfende Würdigung aller einschlägigen Tatbestände machen die Kommentierung dieser Ausführungsbestimmungen zu einer begrüßenswerten Hilfe für die Interessenten.

Ein Anhang B enthält allgemeine Verwaltungsvorschriften und die Muster für Genehmigungsurkunden zum Linien- und Gelegenheitsverkehr, Muster für Anträge und das Muster einer Droschenordnung. Zur Selbst-

fahrerverordnung wird ein vom BVM der Rechtslage nach dem PBefG angepaßtes Merkblatt wiedergegeben. Verordnungen zur Durchführung von Statistiken der Personenbeförderung enthält eine Anl. C. Hier wird als wichtige neuere Rechtsquelle auch der wesentliche Inhalt des Beschlusses des BVerfG vom 30. 6. 1960 wiedergegeben, der sich zwar noch auf § 9 des PBefG von 1937 bezog, aber für die Handhabung des neuen Rechts, das gerade von dieser Entscheidung wesentlich beeinflußt wurde, wertvolle Fingerzeige gibt: so, wenn der Beschluß es als Aufgabe der Verw.-Gerichte bezeichnet, „die verfassungskonforme Auslegung des § 9 zu überwachen“, und wenn gesagt wird, daß verfassungsrechtliche Bedenken bestehen würden, wenn eine Gesetzesbestimmung versuchen würde, den Gerichten die Prüfung des Begriffs „Interessen des öffentlichen Verkehrs“ zu entziehen. — Die Technik des Permanent-Plastikordners bewährt sich bei diesen Ergänzungen gut.

Dr. Th. Krebs, Darmstadt

Schmidt, K. O., Thailand (Siam) mit Stadtführer Bangkok. Verlag Volk und Heimat, Buchenhain vor München, 94 S., 8 Bildseiten, Übersichtskarte, DM 6,90 (= *Mai's Weltführer* Nr. 1).

Mit dem ersten Band der neuen Reihe „*Mai's Weltführer*“, die neben die bewährte Reihe der „*Mai's Auslandstaschenbücher*“ getreten ist, legt der Verlag einen ersten deutschsprachigen, modernen Reiseführer über Thailand vor. Es steht außer Frage, daß heute touristische, wirtschaftliche oder gar politische Motive Anlaß zu Reisen in das ferne Asien geben und das Erscheinen eines Reiseführers für Thailand rechtfertigen. Je entfernter ein Land ist und je unbekannter seine geographische, wirtschaftliche und soziologische Struktur und seine touristischen Gegebenheiten sind, desto dankbarer wird der Reisende es begrüßen, das Wissenswerte kurz zusammengefaßt und übersichtlich gestaltet in einem entsprechenden Führer vorzufinden.

So enthält der erste Teil des Bandes einen gerafften, aber aufschlußreichen Überblick über die Geschichte und Geographie (ein we-

nig zu knapp beschrieben), die Politik und Wirtschaft, die Kultur und Religion Thailands. Der zweite Teil (Der praktische Reiseführer) wird von einer relativ eingehenden Darstellung der Anreisemöglichkeiten und der innerverkehrlichen Gegebenheiten eingeleitet. Hervorzuheben sind des weiteren die ausführlichen Beschreibungen der Landeshauptstadt Bangkok und verschiedener Reiserouten innerhalb des Landes. Das Bild, das der Band gibt, wird in einem abschließenden Anhang abgerundet durch eine Übersicht wichtiger Anschriften in Bangkok, eine kleine Bücherkunde und ein Sachregister.

Dr. L. Opladen, Düsseldorf

DVZ – Verschiffungs-Index 1962. Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1, 164 S., DIN A 4, DM 15,—.

Als praktisches Rüstzeug für die tägliche Arbeit bei Verschiffungsfragen legt der Verlag jetzt einen zusätzlichen Berater vor.

Der DVZ-Verschiffungs-Index enthält u. a. Verzeichnisse von 1300 direkt bedienten Hauptseehäfen und deren Lage, ferner aber auch von 1800 Nebenhäfen nebst nächstgelegenen Umladehäfen. Ein auf den neuesten Stand gebrachtes Verzeichnis der bedeutendsten Seeschiffahrts-Konferenzen, eine Übersicht der Frachtzahlungsbestimmungen und der Seefracht-Rabatte im Konferenz-Verkehr, die wichtigsten Non-Conference-Linien sowie ein Verzeichnis sämtlicher Linienreedereien mit den vollständigen Anschriften ihrer Agenten in allen Nordseehäfen bilden den Hauptinhalt des Verzeichnisses.

Das Werk dürfte insbesondere bei allen Verkehrs- und Versandleitern, bei Speditoren, Schiffsmaklern und Reedern als Handbuch für die Praxis Beachtung finden. — ab—

Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V., Zahlen des Speditions- und Lagereigewerbes, Bonn 1962, 31 S., DM 2,—.

Von dem Gedanken ausgehend, daß man eine Gewerbepolitik nur dann sinnvoll betreiben kann, wenn man über die entsprechenden Kenntnisse verfügt, hat das Betriebswirt-

schaftliche Referat der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei' 1961 eine statistische Erhebung durchgeführt. Eine Maßnahme, die nur begrüßt werden kann. Besonders wenn man bedenkt, wie oft gerade in der Verkehrspolitik auf Grund fehlenden Zahlenmaterials aneinander vorbeigeredet wird.

Die Untersuchung bezieht sich in erster Linie auf Umfang und Struktur des Gewerbes: Rechtsformen der Firmen; Beschäftigungsstruktur; Entwicklung der Personalkosten; Kapazität an Kraftfahrzeugen, Umschlags-, Lagerflächen usw. — sch —

Tismer, J. E., Der Fahrzeugbau im Ostblock.

Schienefahrzeuge, Straßenfahrzeuge, Traktoren und Wasserfahrzeuge (= Heft 49 der Berichte des Osteuropa-Instituts an der Freien Universität Berlin), Berlin 1961, 78 S.

Dem Leser wird in kurzer, übersichtlicher Form ein Überblick über die Entwicklung des Fahrzeugbaus in den Ostblockstaaten nach dem Zweiten Weltkrieg vermittelt. Die Untersuchung beschränkt sich auf die UdSSR und die europäischen Ostblockstaaten. Die Schrift ist schon deswegen zu begrüßen, weil entsprechende Literatur bei uns kaum vorhanden ist. — sch —

Der erweiterte Kontenrahmen für das Speditions- und Lagereigewerbe, hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V., Bonn, 4. überarb. Aufl., Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1962, 120 S., DM 4,95.

Der Arbeitskreis „Kontenrahmen“ der Kommission für Betriebswirtschaft der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V. hat in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport und der Arbeitsgruppe Getreidespedition und -lagerei mit der Überarbeitung und Erweiterung des Kontenrahmens den Betrieben einen guten Dienst erwiesen. Die Schrift ist ein brauchbares Handwerkszeug für die Dispositionen der Geschäftsführung, zumal die ganze Darstellung in einfacher und übersichtlicher Weise erfolgt ist. B.

Muth, W., Leitfaden zum CMR (*Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*), Erich Schmidt Verlag (Reihe: Gesetz und Recht), Berlin/Bielefeld/München 1963, 88 S., DM 7,80.

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), das die Beförderungsvereinbarungen für den internationalen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr enthält, ist am 2. 7. 1961 grundsätzlich und am 5. 6. 1962 für alle Straßentransportunternehmer der Bundesrepublik in vollem Umfange in Kraft getreten.

Muth hat mit seiner Veröffentlichung dem regen Aufklärungsbedürfnis über dieses Gesetz aller am grenzüberschreitenden Verkehr interessierten Kreise Rechnung getragen, da durch das Inkrafttreten der CMR für alle grenzüberschreitenden Transporte deutscher

Güterkraftverkehrsunternehmer an die Stelle der bisherigen nationalen Regelungen in KVO, HGB und AG NB grundsätzlich die CMR getreten ist.

Der hier angezeigte Leitfaden zum CMR von W. Muth, der vom Verfasser selbst als „Einführung in die Praxis“ bezeichnet wird, vermittelt einen guten Überblick über diese noch recht unbekanntes Materie für alle Zweige des Verkehrs, der Wirtschaft und der Verwaltung, die mit der CMR zu tun haben.

Übersichtlich aufgebaut und allgemein verständlich gefaßt — die Erläuterungen folgen jeweils dem Wortlaut des zugehörigen Artikels — gibt Muth schnell und zuverlässig Auskunft zu allen einschlägigen Fragen und Fragenkomplexen. Mit diesem handlichen Leitfaden ist allen interessierten Stellen eine zuverlässige Arbeitsunterlage an die Hand gegeben.

Dipl.=Volksw. U. Klimke, Köln

Die Eigenschaften einer Verkehrsleistung

Versuch einer Produktanalyse

VON PRIV.-DOZ. DR. SIGURD KLATT, HAMBURG

I N H A L T

- A. Mengenbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Mengenbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Massenhaftigkeit
 - c) Sicherheit und Pfléglichkeit
 - 2. Mengenbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Massenhaftigkeit
 - c) Benutzungsvielseitigkeit
 - d) Unfallhäufigkeit
- B. Wegbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Wegbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Vollständigkeit
 - 2. Wegbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Straßen, Stationen, Netz
 - c) Umweg, Rückweg, Umlaufweg
- C. Zeitbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Zeitbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Transportdauer und -geschwindigkeit
 - c) Häufigkeit
 - d) Pünktlichkeit
 - 2. Zeitbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Umlauf-, Transportdauer und -geschwindigkeit
 - c) Häufigkeit
 - d) Pünktlichkeit

Die vorliegende Studie versucht die Frage zu beantworten: Welche Eigenschaften machen die Qualität einer Verkehrsleistung aus? Eine lehrgeschichtliche Betrachtung dieser Frage führt zu einer so großen Fülle von Eigenschaften, daß es wenig sinnvoll erscheint, weitere Eigenschaften zu suchen; dies ist also nicht die Absicht dieser Untersuchung. Als ein Beispiel dafür, wie umfangreich der Katalog von Eigenschaften der Verkehrsleistungen sein kann, sei Wiedenfeld¹⁾ zitiert. Nach seiner Auffassung hängt die volkswirtschaftliche Bedeutung der

¹⁾ Wiedenfeld, K., Transportwesen (= Grundriß der Sozialökonomik, V. Abt. II. Teil), Tübingen 1930, S. 6 u. passim.

Muth, W., Leitfaden zum CMR (*Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*), Erich Schmidt Verlag (Reihe: Gesetz und Recht), Berlin/Bielefeld/München 1963, 88 S., DM 7,80.

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), das die Beförderungsvereinbarungen für den internationalen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr enthält, ist am 2. 7. 1961 grundsätzlich und am 5. 6. 1962 für alle Straßentransportunternehmer der Bundesrepublik in vollem Umfange in Kraft getreten.

Muth hat mit seiner Veröffentlichung dem regen Aufklärungsbedürfnis über dieses Gesetz aller am grenzüberschreitenden Verkehr interessierten Kreise Rechnung getragen, da durch das Inkrafttreten der CMR für alle grenzüberschreitenden Transporte deutscher

Güterkraftverkehrsunternehmer an die Stelle der bisherigen nationalen Regelungen in KVO, HGB und AG NB grundsätzlich die CMR getreten ist.

Der hier angezeigte Leitfaden zum CMR von W. Muth, der vom Verfasser selbst als „Einführung in die Praxis“ bezeichnet wird, vermittelt einen guten Überblick über diese noch recht unbekannte Materie für alle Zweige des Verkehrs, der Wirtschaft und der Verwaltung, die mit der CMR zu tun haben.

Übersichtlich aufgebaut und allgemein verständlich gefaßt — die Erläuterungen folgen jeweils dem Wortlaut des zugehörigen Artikels — gibt Muth schnell und zuverlässig Auskunft zu allen einschlägigen Fragen und Fragenkomplexen. Mit diesem handlichen Leitfaden ist allen interessierten Stellen eine zuverlässige Arbeitsunterlage an die Hand gegeben. *Dipl.-Volksw. U. Klimke, Köln*

Die Eigenschaften einer Verkehrsleistung

Versuch einer Produktanalyse

VON PRIV.-DOZ. DR. SIGURD KLATT, HAMBURG

I N H A L T

- A. Mengenbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Mengenbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Massenhaftigkeit
 - c) Sicherheit und Pfléglichkeit
 - 2. Mengenbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Massenhaftigkeit
 - c) Benutzungsvielseitigkeit
 - d) Unfallhäufigkeit
- B. Wegbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Wegbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Vollständigkeit
 - 2. Wegbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Straßen, Stationen, Netz
 - c) Umweg, Rückweg, Umlaufweg
- C. Zeitbezogene Eigenschaften einer Verkehrsleistung
 - 1. Zeitbezogene Eigenschaften einer nachgefragten Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Transportdauer und -geschwindigkeit
 - c) Häufigkeit
 - d) Pünktlichkeit
 - 2. Zeitbezogene Eigenschaften einer angebotenen Verkehrsleistung
 - a) Allgemeines
 - b) Umlauf-, Transportdauer und -geschwindigkeit
 - c) Häufigkeit
 - d) Pünktlichkeit

Die vorliegende Studie versucht die Frage zu beantworten: Welche Eigenschaften machen die Qualität einer Verkehrsleistung aus? Eine lehrgeschichtliche Betrachtung dieser Frage führt zu einer so großen Fülle von Eigenschaften, daß es wenig sinnvoll erscheint, weitere Eigenschaften zu suchen; dies ist also nicht die Absicht dieser Untersuchung. Als ein Beispiel dafür, wie umfangreich der Katalog von Eigenschaften der Verkehrsleistungen sein kann, sei Wiedenfeld¹⁾ zitiert. Nach seiner Auffassung hängt die volkswirtschaftliche Bedeutung der

¹⁾ Wiedenfeld, K., Transportwesen (= Grundriß der Sozialökonomik, V. Abt. II. Teil), Tübingen 1930, S. 6 u. passim.