

	Seite
Kühne, H., Analyse des Güteraufkommens in Wirtschaftsschwerpunkten (Vogt)	58
Kukielka, A., Betriebliche Lösungsmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr (Behälter und Paletten) im Rahmen eines Schwerpunktverkehrs auf der Straße (Aberle)	59
Kress, H., Entwicklung, Arbeitsweise und Struktur der Schifffahrtsgenossenschaften (Aberle)	211
Lambert, W. und Skubinna, E., Bedarf und Aussichten eines Nahluftverkehrs im südwestdeutschen Raum (Porger)	65
Löbe, K., Verkehrspolitik gegen Seehäfen und Verkehr? (Rommel)	209
Lorenz, W., Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs (Böttger)	217
Metge, P., Die Struktur der Hafenschifffahrt – dargestellt am Beispiel Hamburgs (Klimke) .	162
Nebelung, H., Bauliche Gestaltung von Schwerpunktbahnhöfen (Kaufmann)	216
Peschel, K., Die Koordinierung von Schiene und Straße im Binnengüterverkehr Belgiens, Frankreichs und der Niederlande (Klaus)	206
Peters, R., Der Beginn der Liegezeit nach See- und Binnenschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung gebräuchlicher Charterformulare (Böttger)	214
Priebe, W., Strukturanalyse ausgewählter Verkehrsmärkte für Montangüter in der Bundesrepublik Deutschland (Aberle)	273
Rattat, K.-H., Die Wirtschaftlichkeit bahnamtlicher Rollfuhrunternehmen (Böttger)	217
Siebke, J., Die Automobilnachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahre 1970 (Löw)	60
Taschenbuch der Eisenbahngesetze (Stuber)	277
Tismer, J. F., Die Transportentwicklung im Industrialisierungsprozeß der Sowjetunion (Klatt)	204
Treibel-Haitz, Fluggastaufkommen und Einzugsgebiete der Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (Brodbeck)	212
Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet, Bericht über das 1. Halbjahr 1964 (Klimke)	63
Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet, Bericht über das 1. bis 4. Vierteljahr (Brodbeck)	160
Wegener, H., Transportmöglichkeiten für Schütt- und Flüssigkeitsgüter in Silobehältern (Schmitz)	213
Wilkins, V., Erstellung eines Verfahrens zur Ermittlung der Güte von Verkehrsflugzeugen (Porger)	64
Zonenbildung im Verkehr (Schirmer)	58
Die zweite Ebene des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs (Kaufmann)	162

Das Ziel-Mittel-System der Verkehrsänderungsgesetze

VON DR. WALTER PRIEBE, DÜSSELDORF UND DIPL.-VOLKSW. PETER HÖHNDORF, DORTMUND

Überträgt man die Umschreibung des Begriffsinhaltes der allgemeinen Wirtschaftspolitik, wie sie Giersch¹⁾ vorschlägt, auf den Verkehrssektor, so kann man den Gedankengang mit folgender Formulierung einleiten: Die Verkehrspolitik des Staates ist die Gesamtheit aller seiner Bestrebungen, Handlungen und Maßnahmen, die darauf abzielen, den Ablauf des verkehrswirtschaftlichen Geschehens zu ordnen, zu beeinflussen oder unmittelbar festzulegen.

Die Annahme ist wirklichkeitsnah, daß als gesamtwirtschaftliches Grundziel die Maximierung eines irgendwie zu verteilenden realen Sozialproduktes angestrebt wird. Die Faktorenknappheit zwingt diejenigen, die Kapital und Arbeit kombinieren, entweder den Ertrag bei gegebenen Faktoren zu maximieren oder bei gegebenem Ertragsziel den Faktoreinsatz so gering wie möglich zu halten. Dem Staat, gleichermaßen mit der Realität der Knappheit konfrontiert, sind für seine Eingriffstätigkeit Grenzen gesetzt, deren Überschreiten eine Abkehr vom genannten Grundziel zur Folge hätte.

Daher ergibt sich auch für die öffentliche Hand die Notwendigkeit, ihre wirtschaftspolitische Aktivität in allen Bereichen dem Rationalprinzip zu unterwerfen. Damit Wirtschaftspolitik in der Lage ist, diesen Grundsatz zu realisieren, muß sie auf ein System von Einzelzielen und deren Realisierung bewirkenden Mitteln zurückgreifen können, in dem die vorgegebenen (verkehrspolitischen) Zielinhalte auf Grund ihrer Konsistenz der angestrebten Rationalität nicht entgegenstehen.

Diese Ausgangsposition legt die Ablaufflinie der Untersuchung fest: Sie beginnt mit der Darstellung des Systems; es folgt der Versuch, dessen Elemente zu interpretieren; den Abschluß bildet die Prüfung der Systemkonsistenz.

I.

Die Exekutive bedarf für ihr wirtschaftspolitisches Handeln der rechtlich fixierten Grundlage. Eingriffe in den Gütertransportprozeß stützen sich auf Verkehrsgesetze, aus denen der Gegenstand der Analyse zu ermitteln ist.

Am 1. August 1961 sind Novellen zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), zum Bundesbahngesetz (BbG), zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) sowie zum Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BSchVG) verkündet worden.²⁾ Weiterhin wurde zum 7. 11. 1961 die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) geändert.³⁾ Diesen sogenannten Verkehrsänderungsgesetzen liegt die Konzeption zugrunde, »zu einer Einsparung vermeidbarer . . . Produktionskosten zu kommen. Das scheint . . . nur auf dem Wege über einen

¹⁾ Vgl. Giersch, H., Allgemeine Wirtschaftspolitik, I. Band: Grundlagen, Wiesbaden 1960, S. 17.

²⁾ Bundesgesetzblatt 1961, Teil I, S. 1157 ff.

³⁾ Bundesgesetzblatt 1961, Teil II, S. 1655.

verstärkten Wettbewerb möglich zu sein, bei dem die Preise nicht behördlich festgesetzt sind, sondern in Eigenverantwortung der Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Kosten und der Marktlage zustande kommen.«⁴⁾ Das in diesen Vorstellungen wurzelnde verkehrspolitische Wollen des Gesetzgebers hat eine Diskussion ausgelöst, die darum bemüht ist, strittige Legalformulierungen zu konkretisieren. Die wesentlichen Beiträge⁵⁾ lassen aber ein vom Begriffsinhalt der Wirtschaftspolitik her entscheidendes Erfordernis unberücksichtigt, nämlich die Beachtung eines als Ziel-Mittel-System konstruierten Beziehungszusammenhangs, in dem einzelne Begriffe stehen.

Die Elemente dieses Systems sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

a) *Ziele:*

- Beste Verkehrsbedienung⁶⁾
- Volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung⁷⁾
- Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsunternehmer⁸⁾
- Beachtung der Bedürfnisse des allgemeinen Wohls⁹⁾
- Verhinderung unbilliger Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsunünstig gelegener Gebiete bei Festsetzung von Mindest-Höchstentgelten¹⁰⁾

b) *Mittel:*

- Angleichung der Wettbewerbsbedingungen¹¹⁾
- Abstimmen der Leistungen und Entgelte der Verkehrsträger, soweit es die Verhinderung unbilligen Wettbewerbs erfordert¹²⁾
- Marktgerechte Entgelte¹³⁾
- Lauterer Wettbewerb¹⁴⁾
- Fest- oder Mindest-Höchstentgelte¹⁵⁾

Ein Überprüfen der Formulierungen auf ihre Leistungsfähigkeit als ökonomische Kategorien ergibt, daß der größere Teil der Begriffe wie etwa

- »beste Bedienung«
- »sinnvolle Aufgabenteilung«

⁴⁾ MdB Müller-Hermann in der 165. Sitzung der 3. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages; Protokoll vom 29. Juni 1961, S. 9632.

⁵⁾ Most, O., Gutachten zu Begriffen der Verkehrsnovellen vom 1. August 1961 (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 25), Bad Godesberg 1963.
Fikentscher, W., Rechtsgutachten über Fragen des Wettbewerbs der Verkehrsträger (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 24), Bad Godesberg 1963.
Storsberg, G., Die Bedeutung der Kleinen Verkehrsreform für die Preis- und Tarifbildung im Güterverkehr, Gutachten, erstattet am 10. September 1963 im Auftrag des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, hrsg. vom Bundesminister für Wirtschaft.

⁶⁾ § 8, 1 AEG; § 7, 1 GüKG; § 33, 1 BSchVG.

⁷⁾ Ebenda.

⁸⁾ § 6, 1 AEG; § 22, 1 GüKG; § 21, 2 BSchVG.

⁹⁾ § 6, 1 AEG; § 20a, 6 GüKG; § 29, 2 BSchVG; § 16, 4 BbG.

¹⁰⁾ § 6, 2 EVO; § 22, 1 GüKG; § 21, 2 BSchVG.

¹¹⁾ Fußnote 6.

¹²⁾ § 8, 2 AEG; § 7, 2 GüKG; § 33, 2 BSchVG.

¹³⁾ Fußnote 6.

¹⁴⁾ Fußnote 6.

¹⁵⁾ § 6, 1 EVO; § 22, 1 GüKG; § 21, 2 BSchVG.

- »Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse«
- »allgemeines Wohl«
- »unbillige Benachteiligung«
- »marktgerechte Entgelte«

nicht a priori als wirtschaftstheoretisch begründete Tatbestandfixierung verwendbar ist. Dadurch entsteht die Aufgabe, vage erscheinende Konzeptionen zu präzisieren; denn sonst ist es überaus schwierig, wenn nicht gar unmöglich, die Konsistenz oder Inkonsistenz des Systems nachzuweisen.¹⁶⁾ — Damit erfordert jetzt die Frage eine Antwort, nach welchen begründeten Gesichtspunkten zu präzisieren ist.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß die Effizienz, die ein wirtschaftspolitisches System entwickeln soll, bei gegebenen Zielen nicht durch beliebige Mittel zu erreichen ist. Es läßt sich die allgemeine axiomatische Feststellung treffen, daß zwischen Zielverwirklichung und Mitteleinsatz eine Korrelation besteht, die über kategoriale Entsprechung der Begriffsinhalte erkennbar wird. — Die Ziele sind gegeben. Sie bestehen — für diese Analyse — zunächst nur als Worthülsen. Wenn es gelingt, den kategorialen Bereich abzustecken, in dem sich die Mittel befinden, denen die Steuerungsfunktion des Systems zufällt, dann wird es möglich, die Korrelate für die Zielinhalte zu ermitteln.

Unbeschadet der Tatsache, daß die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf nur schwer zu meisternde Schwierigkeiten stößt und gegenwärtig eines der wichtigsten verkehrspolitischen Themen ist, muß diese Untersuchung davon ausgehen, daß zu einem bestimmten Zeitpunkt die politisch bedingten Wettbewerbsverzerrungen für alle Verkehrsträger beseitigt sein werden. Es besteht somit nur ein zeitlich begrenzter Anlaß, Angleichungsmaßnahmen zu ergreifen. Sie sind nicht zu den Instrumenten zu zählen, die aufgrund eines ständigen Anwendungserfordernisses das Zentrum des Mittelkomplexes bilden können. Trotz der peripheren Position, die sich demnach einstellen muß, ist der Einsatz dieses Mittels unabdingbar; denn die erfolgreiche Durchführung der Maßnahmen ist — wie aus der Konsistenzdiskussion hervorgehen wird — zwingende Voraussetzung für das Erreichen der gesetzten Ziele. Sie greift nicht mehr auf einen verkehrswirtschaftlichen Prozeß über, der von Verzerrungen befreit ist.

Eine ebenfalls nachgeordnete Bedeutung hat das Abstimmen der Leistungen und Entgelte der Verkehrsträger, jedoch aus anderen Gründen und in anderer Weise, als es bei der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Fall ist. Die gesetzlichen Vorschriften beschränken den Einsatz dieses Mittels, indem sie an ein sachliches Kriterium anknüpfen: Abgestimmt darf allein dann werden, wenn es gilt, unbilligen Wettbewerb zu verhindern. Das zeitliche Moment als limitierender Faktor spielt hier also keine Rolle. Von der Verhaltensweise der Marktteilnehmer, einer im Zeitablauf variablen Größe, hängt die Wettbewerbsform und damit auch die Möglichkeit ab, daß der Tatbestand der Unbilligkeit erfüllt wird. Daher kann sich in allen Phasen des wirtschaftlichen Geschehens die Tendenz zur Unbilligkeit entwickeln, die eine stets vorhandene Abwehrbereitschaft der verkehrspolitisch verantwortlichen Instanzen — auf einem allerdings engen Bereich — erfordert.

Der bisherige Gedankengang spitzt sich auf die These zu, daß allein der Verkehrspreis zeitlich und sachlich uneingeschränkte Funktionsfähigkeit besitzt. Die These wird abschließend belegt durch die §§ 8, 1 AEG, 7, 1 GüKG und 33, 1 BSchVG: »(Die Bundes-

¹⁶⁾ Vgl. Giersch, H., a.a.O., S. 47.

regierung hat) darauf hinzuwirken, ... daß durch marktgerechte Entgelte und einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.« Die Novellen knüpfen die Instrumentalisierung des Tarifs an die Prämisse, daß dieser »marktgerecht« sein muß. Wenn er die genannte Qualität erlangt hat, ist ihm kontinuierlich die Aufgabe zugewiesen, im Rahmen »lauteren Wettbewerbs« den verkehrswirtschaftlichen Prozeß auf bestimmte, bereits aufgezählte Ziele hinzusteuern. Das Gebot der Aufgabenkontinuität ergibt sich aus dem Umstand, daß der vom Gesetzgeber befohlene tarifgesteuerte Wettbewerb morphologische Veränderungen der einzelnen Märkte zu bewirken vermag. Sie dürfen aber nur zu solchen Sachverhalten führen, die nicht den Tatbestandsrahmen der vorgegebenen Ziele sprengen. Das Gesetz erteilt der Bundesregierung den verbindlichen Auftrag, Sorge zu tragen, daß ein marktgerechtes Entgelt zustande kommt, d. h. also eine sachliche Voraussetzung geschaffen wird, aufgrund derer die ständige Funktionsfähigkeit des tarifarischen Mittels gewährleistet ist. Dadurch, daß hier eine zwingende Vorschrift geschaffen wurde (»... hat darauf hinzuwirken ...«), bleibt der Möglichkeit kein Raum, das Entgelt aus seiner zentralen Position innerhalb des Mittelkomplexes zu verdrängen.

Dieser als analytische Vorarbeit dienende Gedankengang sollte klären, auf welchen sachlichen Bereichen undeutliche Begriffe auszulegen sind. Er führt als Voraussetzung der eigentlichen Diskussion zu der allgemeinen Erkenntnis, daß die Novellen durch Tarife gesteuerte Gütertransportprozesse vorschreiben. Damit ist für eine Ziel- und Mittelinterpretation die Basis festgelegt, die den bekundeten Willen des Gesetzgebers zum Ausdruck bringen kann.

II.

Der Basisparagraph der Novellen (§ 8 AEG, § 7 GüKG, § 33 BSchVG) wird mit der Zielsetzung der besten Verkehrsbedienungs eingeleitet. Der Begriff »Bedienung« darf nicht zu der früher vorherrschenden Ansicht verleiten, es handle sich dabei um staatlich eingerichtete, fürsorgerisch orientierte Diensterweisung. Vielmehr verbirgt sich dahinter die Kategorie des realisierten Angebots, d. h. der Leistungserstellung, deren Motivation im Gewinnstreben der Verkehrstreibenden liegt. Die geforderte Qualität einer »besten« Bedienung erweckt zunächst den Anschein, als sei das Ziel nicht als Leistungsmaximierung zu begreifen, sondern als eine Gestaltung des Produktionsprozesses, die auf bestimmten Optimalvorstellungen beruht. Mit Blick auf den — noch zu belegenden — preisgesteuerten Wettbewerb als Mittel dieses Systems wird ein solcher Standpunkt korrigiert. Die beste Verkehrsbedienungs soll nämlich durch ein Verhalten der Anbieter bewirkt werden, das von allen Verfahrensweisen, Verkehrsleistungen zu produzieren, diejenige verwirklicht, in der nach dem Rationalprinzip gehandelt wird. Das Maximierungsproblem wird auf Grund der Tatsache erkennbar, daß es in der Regel nicht möglich ist, durch Veränderungen der Verkehrskapazitäten und Verkehrspreise direkte Nachfrageveränderungen zu induzieren. Bahn, Lkw-Gewerbe und Schifffahrt werden insgesamt gezwungen, die Totalnachfrage als gegeben zu betrachten und die Produktionskapazität an einer Realisationsgrenze auszurichten, die durch die Nachfrage gesetzt wird. Da die Produktion auf dem Rationalprinzip basiert, befriedigen die Anbieter die für sie gegebene

Nachfrage mit geringstmöglichem Faktoreinsatz. Dessen Minimierung bedeutet aber nichts anderes als das Erstellen eines durch die Nachfrage relativierten Leistungsmaximums.

Der Versuch zu klären, wie Güterverkehr in der »besten« Form durchzuführen ist, zeigt, daß diese Zielangabe nicht mehr als das Prinzip beinhalten kann, aufgrund dessen der Nettoproduktionswert dieses Wirtschaftssektors zu erzeugen ist. Noch läßt sich nicht die Frage beantworten, ob jeder Anbieter zur Produktion beitragen soll, der seine Betriebswirtschaft rational organisiert, oder ob nur derjenige das Kriterium des »Besten« erfüllt und demzufolge Leistung anbieten darf, der die relativ günstigsten Ergebnisse rationalen Handelns erreicht.

Dieser noch nicht abgedeckte Bereich wird durch die Angabe eines zweiten Zieles im Basisparagraphen gesichert: »Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienungs hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß ... eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.« Als »volkswirtschaftlich sinnvoll« sind Maßnahmen zu bezeichnen, die dazu dienen, bei gegebenem Faktorangebot die Knappheit der nachgefragten Güter und Dienste auf ein Mindestmaß zu beschränken. Das bedeutet Maximierung des Bruttosozialproduktes bzw. hier des durch die Nachfrage relativierten Bruttoproduktes des Verkehrssektors, die nur dann erreichbar ist, wenn das Rationalprinzip realisiert wird. Als »volkswirtschaftlich sinnvoll« gestaltet sich also ein Bemühen, das die Produktionsfaktoren an die Stelle leitet, an der sie maximales Einkommen erzielen. (Es ist festzuhalten, daß »beste Verkehrsbedienungs« und »volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung« gleichermaßen nur durch rationales Handeln zu bewirken sind.) Demzufolge ist eine Aufgaben-, d. h. Angebotsteilung volkswirtschaftlich dann sinnvoll, wenn zur Produktion einer substituierbaren Leistung der Verkehrsträger mit den niedrigsten aller ihm anlastbaren Kosten zum Zuge kommt.

Der Gesetzgeber legt in den §§ 6, 1 AEG, 22, 1 GüKG und 21, 2 BSchVG fest, daß bei der Tarifgestaltung die wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsunternehmen zu wahren sind (»... unter Wahrung ...«, AEG) bzw. ihnen »Rechnung getragen werden soll« (GüKG, BSchVG). Die Formulierung »Verhältnisse der beteiligten Eisenbahnen« bzw. »der Unternehmer« gibt den Hinweis darauf, daß ein irgendwie gearteter Status der einzelnen Betriebswirtschaften, nicht aber derjenige ihrer Aggregate (Verkehrsträger) zu beachten ist. Das dem weitläufigeren Terminus »Verhältnis« beigegebene Attribut »wirtschaftlich« muß als Richtlinie verstanden werden, derzufolge durch ökonomische Kategorien für diesen Begriff ein Inhalt zu gewinnen ist.

Demnach verbergen sich hinter der Legalformulierung die rechenhaften Elemente Menge und Preis, die auf der Beschaffungsseite zum Aufwand, auf der Absatzseite zum Ertrag werden. Die Beifügung »wirtschaftlich« soll auf die Beziehung zwischen Ertrag und Aufwand verweisen. Diese Relation gibt in der Gewinn- und Verlustrechnung jedoch nur an, zu welchem Ergebnis die wie auch immer beschaffene Tätigkeit des Unternehmers geführt hat. Die Aussagekraft des Begriffs »wirtschaftlich« kann deshalb noch nicht erschöpft sein. Ihm muß eine zweite qualifizierende Aufgabe zukommen. Die Begriffsqualität der Ertrags-/Aufwand-Beziehung beansprucht, daß eine Rentabilität der im Betrieb eingesetzten Faktoren festzustellen ist. Die von den Verkehrsänderungsgesetzen apostrophierten wirtschaftlichen Verhältnisse eines Unternehmens liegen also nur dann vor, wenn seine Existenzfähigkeit nicht in Frage gestellt ist. — Das AEG schreibt zwingend vor, daß der Bestand der Eisenbahnen durch die Tarifpolitik nicht gefährdet werden darf. Weitaus

weniger streng sind die Bestimmungen des GüKG und des BSchVG, die mehr die Form einer Empfehlung haben, die Rentabilitätsbedingungen der Gewerbetreibenden nicht außer acht zu lassen. Offenbar kann damit eine Existenzgarantie für den einzelnen nicht verbunden sein.

Die Tarife der öffentlichen Eisenbahnen sind den »Bedürfnissen des allgemeinen Wohls ... anzupassen« (§ 6, 1 AEG). Der Bundesverkehrsminister kann Änderungen der Bundesbahntarife verlangen, »wenn dies aus Gründen des allgemeinen Wohls erforderlich ist« (§ 16, 4 BbG). »Wenn das allgemeine Wohl es erfordert« (§ 20a, 6 GüKG) bzw. »aus Gründen des allgemeinen Wohls« (§ 29, 2 BSchVG) kann der Bundesminister für Verkehr die Rechtsverordnungen aufheben, durch die genehmigte Tarife erlassen werden.

Dieses Ziel, das anzustreben teils zwingend vorgeschrieben (AEG), teils in das Ermessen der politischen Instanzen gestellt ist (übrige Gesetze), läßt sich am besten dadurch beschreiben, daß zuerst festgestellt wird, was sicher nicht sein Inhalt sein kann. — Dem »allgemeinen Wohl« ist nicht dann Genüge getan, wenn die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs minimiert werden; denn dieses Problem wird schon durch die sinnvolle Aufgabenteilung gelöst. Ebenso wenig wird das »allgemeine Wohl« gewahrt, wenn die Verkehrsleistungsanbieter zur Maximierung des Sozialproduktes beitragen; dieser Prozeß wickelt sich bereits bei bester Verkehrsbedienung ab. Das Rationalprinzip bei Produktion der Verkehrsleistung verwirklichen heißt demzufolge nicht a priori den Zustand des allgemeinen Wohls herbeiführen. Vielmehr ist die Kongruenz dieser beiden Tatbestände ein Sonderfall. Eine generelle Formel des vom Gesetzgeber angesprochenen allgemeinen Wohles verbleibt gewissermaßen als Restrechnung der negativen Auslese der Begriffsinhalte: Die Gesetze meinen nur das allgemeine Wohl der Verkehrsnutzer, wobei nach den Vorschriften des AEG (§ 6) besonders »wirtschaftlich schwache und verkehrungünstig gelegene Gebiete« zu berücksichtigen sind. Weil das allgemeine Wohl nach dem Gesetz allein mit Hilfe der Tarifpolitik herbeizuführen bzw. zu sichern ist, muß sich mit Blick auf die Tatsache, daß staatlich beeinflusste Höhe und Veränderung der Angebotspreise bei den Verkehrsnutzern zu einer entsprechenden Höhe und Veränderung der Transportkosten führen, das allgemeine Wohl in ganz bestimmten Richtwerten der betrieblichen Ertrags-/Aufwand-Beziehungen der Verkehrsnachfrager manifestieren. Allgemeines Wohl ist also in diesem System eine Einkommenskategorie, die bei einer bestimmten, politisch festgelegten Einkommenshöhe realisiert wird.

Bei Anwendung von Mindest-Höchstentgelten »sind unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrungünstig gelegener Gebiete zu verhindern« (§§ 6, 2 EVO, 22, 1 GüKG, 21, 2 BSchVG). Es muß in dieser Untersuchung dahingestellt bleiben, wie landwirtschaftliche und mittelständische Wirtschaftskreise abzugrenzen sind. Ebenso würde der Gedankengang durch eine Diskussion der Kriterien überlastet, denen zufolge Gebiete als »wirtschaftlich schwach« oder »verkehrungünstig gelegen« erkennbar wären. In diesem Zusammenhang sind die Bereiche als definiert angenommen. — Mindest-Höchstentgelte gewähren einen allein vom Verhalten der Anbieter und Nachfrager beherrschten Spielraum der Preisbildung. Dadurch, daß er geschaffen wird (»Bei der Festsetzung ... ist zu verhindern«), dürfen keine »unbilligen Benachteiligungen« entstehen. Ökonomisch heißt »Benachteiligung« nichts anderes als Einkommensminderung, die in absoluten Beträgen oder

relativ zum Einkommenszuwachs nicht betroffener Subjekte zum Ausdruck kommt. Die Ausschöpfungsmöglichkeit des durch die Marge eingegrenzten Bereiches der Preiselastizität der Nachfrage soll nicht so bemessen sein, daß eine Einkommensreduktion der im Gesetz gemeinten Wirtschaftssubjekte überhaupt unterbleibt. Sie ist nur dann und dort zu unterbinden, wo sie »unbillig« ist. Das heißt ökonomisch gar nichts; in der juristischen Sprache bedeutet es »nicht gerechtfertigt«. Das Kriterium für die fehlende Rechtfertigung einer Einkommensreduktion läßt sich indes weder juristisch noch wirtschaftstheoretisch ableiten. Es zu formulieren, ist allein eine Angelegenheit der politischen Pragmatik.

III.

Nach dem Wortlaut der §§ 8, 1 AEG, 7, 1 GüKG, 33, 1 BSchVG »hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden«. Bei dieser Forderung hat das Mittel des Wettbewerbs den Charakter eines Axioms. Es sind nicht die Bedingungen für eine irgendwie — etwa dirigistisch — gesteuerte Auseinandersetzung anzugleichen, sondern allein für eine solche, die sich aus den am Markte realisierten Beziehungen der Anbieter untereinander ergibt. Die Formulierung enthält weiterhin die Voraussetzung, daß die Wettbewerbsbedingungen als verzerrt zu gelten haben. Diese Prämisse fixiert einen heute unbestrittenen Sachverhalt. Umstritten allerdings bleibt, zu wessen Gunsten und in welchem Umfang die Bedingungen verzerrt sind.¹⁷⁾

Daraus resultiert eine weitere Erkenntnis. Konkurrieren, sich im Wettbewerb messen ist im Sinne eines »fair play« nur möglich nach angeglichenen Startbedingungen. Künstlich geschaffene, d. h. vom Staat verursachte politische Belastungen oder Begünstigungen müssen beseitigt werden, damit sich Wettbewerb unverfälscht entfalten kann. Nivellierung von Vorzügen und Nachteilen der verschiedenen Verkehrsträger aufgrund ihrer spezifisch technischen, wirtschaftlichen oder organisatorischen Eigenheiten kann dagegen nicht Aufgabe der Angleichungsmaßnahmen sein. Diese Feststellung stützt zugleich die vorangeschickte These von der peripheren Position der Angleichung innerhalb des Mittelkomplexes. Wäre nämlich, so läßt sich im Umkehrschluß folgern, Einebnung aller Artunterschiede zu fordern, würde sich ein dauernder Angleichungsprozeß als notwendig erweisen, da Technik, Kostenlage und Marktposition sowie Organisation der Binnenverkehrsmittel im Zeitablauf ständigem Wandel unterworfen sind.

Abs. 2 des Basisparagrafen enthält folgenden Auftrag: »Die Leistungen und Entgelte der verschiedenen Verkehrsträger hat der Bundesminister für Verkehr insoweit aufeinander abzustimmen, als es die Verhinderung unbilligen Wettbewerbs erfordert.« Das Abstimmen ist in der Rangskala der Mittel ebenfalls — und zwar aus sachlichen Gründen — als ein Instrument sekundärer Bedeutung eingestuft worden. — Abstimmen der Entgelte bedeutet eine administrative, an gesetzlich beschriebene Prämissen gebundene Tarifkorrektur, die ihren Platz im Genehmigungsverfahren hat. Leistung ist nichts anderes als realisiertes Transportangebot, das die Produzenten allein an dem auf dem

¹⁷⁾ Vgl. Bericht über die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr nach Art und Ausmaß und Vorschläge zu ihrer Beseitigung, Deutscher Bundestag, 4. Wahlperiode, Drucksache IV/1449.

einzelnen Verkehrsmarkt erzielbaren Preis, dem Entgelt für ihr Produkt, ausrichten. Abstimmen der Entgelte bedeutet gleichzeitig Beeinflussen der Leistung. Somit ist auch das Leistungsangebot Gegenstand des (korrigierenden) Tarifgenehmigungsverfahrens.

Die Abstimmungsbefugnis des Bundesministers für Verkehr wird zweifach eingeschränkt. Einmal darf er nicht die Leistungen und Entgelte zwischen den Unternehmen eines Verkehrsträgers, sondern nur zwischen Bahn, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr abstimmen. Die zweite Einschränkung besteht darin, daß das Abstimmen nur für die Fälle vorgesehen ist, in denen es unbilligen Wettbewerb zu verhindern gilt.

Die erste Beschränkung bleibt auf den Märkten bedeutungslos, auf denen Verkehrsträgerfesttarife existieren. Dort aber, wo Verkehrsträgermargenttarife angewendet werden, zeigt sich die Wirksamkeit der limitierenden Gesetzesvorschrift darin, daß sich interner Wettbewerb frei von ministeriellen Korrekturingriffen abspielt. — Um die zweite Beschränkung deutlich werden zu lassen, ist es erforderlich, einen Maßstab für den Begriff des »Unbilligen« zu finden. Unbilliger Wettbewerb ist nicht inhaltsgleich dem unlauteren Wettbewerb.¹⁸⁾ Letzterer korrespondiert allein mit dem lautereren Wettbewerb, den die Verkehrsänderungsgesetze explizit fordern. Nimmt man das bereits verwendete Synonym des Begriffes »unbillig« auf, so ist »unbilliger« Wettbewerb ein »nicht gerechtfertigter« Wettbewerb. Das Kriterium seiner Inhaltsbestimmung wird nicht wie beim Verhindern »unbilliger Benachteiligungen« im politischen Raum definiert, sondern es muß mit Blick auf die verkehrspolitischen Ziele entwickelt werden, um deren Realisation willen ein solches Mittel in das System eingefügt ist. Bei dieser Positionsfestlegung ist dann zu sagen: Hinsichtlich der an der unabdingbar gebotenen Rationalität des verkehrspolitischen Handelns ausgerichteten Zielkonsistenz sind Wettbewerbsmethoden dann nicht gerechtfertigt, also unbillig, wenn sie verhindern, widerspruchsfreie Zielbereiche zu realisieren. Das Gesetz baut also eine Sicherung ein, die zu gewährleisten hat, daß das zentrale Mittel seine Wirksamkeit nicht einbüßt.

Die Tarife, seien es Fest- oder Mindest-Höchstentgelte, müssen — so fordert Abs. 1 des Basisparagraphen — »marktgerecht« sein. Diese vom Gesetzgeber an Regierung und Verkehrswirtschaft gegebene Order ist Mißverständnissen ausgesetzt. Es lassen sich offenbar aus dem Adjektiv »marktgerecht« die Lesarten »Marktgerechtigkeit« und »Marktgerechtigkeit« ableiten. Die zweite ist sicherlich auszuschließen; denn weil »Markt« eine ökonomische, »Gerechtigkeit« eine sozial-ethische Kategorie ist, kann Marktgerechtigkeit im Sinne eines *iustum pretium* nicht Gegenstand der Diskussion sein, die bestimmten Begriffen lediglich wirtschaftstheoretisch begründete Inhalte zuzuweisen sucht. Vielmehr wird ein Entgelt dann marktgerecht sein, wenn es in der Lage ist, das Marktgeschehen richtig widerzuspiegeln. Die Termini »Marktgeschehen« und »richtig« müssen demnach in den Gedankengang einbezogen werden. Aber da sie im Sinne der ökonomischen Theorie und der verkehrspolitischen Konzeption noch nicht hinreichend präzisiert sind, bedürfen sie weiterer Auslegung, die beim Marktbegriff selbst zu beginnen hat.

Als irrig muß die immer wieder präsentierte Vorstellung von einem geschlossenen Gesamtmarkt für Verkehrsleistungen zurückgewiesen werden, die offenbar an die Sektorbetrachtung der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung anknüpft. An ihre Stelle hat das Bild einer Vielzahl von Einzelmärkten zu treten. Nimmt man ihre Abgrenzung derart

¹⁸⁾ Vgl. § 1 Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.

vor, daß sie jeweils alle aus der Sicht der Nachfrage vergleichbaren und substituierfähigen Verkehrsleistungen umschließen, erhält man nach Transportgut und -relation getrennte Verkehrsleistungsmärkte,¹⁹⁾ auf denen sich die Angebots- und Nachfrageprozesse (Marktgeschehen) abspielen.

Wirtschaftstheoretisch zugänglich und als »richtig« zu begründen ist die Resultante dieser Markt Vorgänge dann, wenn die Verhaltensqualität der Beteiligten nur von den Kategorien »Aufwand« und »Ertrag«, also der Rationalität bestimmt ist. Das bedeutet im einzelnen: Die Marktaktivität der Anbieter ist — wie sich versteht — nur rational, wenn diese für ihre Produkte solche Preise erzielen, durch die die gesamten zuzurechnenden Kosten gedeckt werden. Im Hinblick auf einige Ziele, deren Verwirklichung vom rationalen Handeln der Wirtschaftssubjekte, also auch der Anbieter abhängt, muß eine Prinzipverletzung zur Systeminkonsistenz führen. — Rationalverhalten der Nachfrager manifestiert sich meßbar nur in der Existenz der von Null verschiedenen Preiselastizitäten. Zu den Bestimmungsgründen der die Nachfrage auslösenden Nutzenfunktionen gehören nämlich u. a. auch organisations- und präferenzbedingte Faktoren, bei denen nur schwer zu belegen ist, ob und inwieweit sie unmittelbar aus rechenhaften Gründen wirksam werden. Hingegen ist eine mit Hilfe des Preises getroffene Produktionswahl eine Handlung, die nur von dem Bestreben geleitet sein kann, den auf den einzelnen Märkten entstehenden Aufwand zu minimieren.

Die Analyse der für diesen Zweck geeigneten Formel von der »richtigen Widerspiegelung des Marktgeschehens« läßt sich für den identischen Begriff »marktgerecht« zu folgendem Ergebnis zusammenfassen: Marktgerecht sind an der Nachfrageelastizität ausgerichtete Tarife, die auf den nach Transportgut und -relation abgegrenzten Einzelmärkten für jeweils einheitliche Leistungen mindestens die aus dem Angebot auf diesen Märkten resultierenden Gesamtkosten decken. Ein marktgerechter Tarif schöpft also die Preiselastizität der Nachfrage aus (in Wettbewerbsrelationen bis zum Substitutionspunkt), zugleich aber deckt er die totalen Durchschnittskosten des Verkehrsleistungsangebotes.

Neben die marktgerechten Entgelte stellt der Gesetzgeber das Mittel des »lauteren Wettbewerbs der Verkehrsträger«. Für die Abgrenzung zwischen lauterem und unlauterem Wettbewerb ist ein Rückgriff auf die Normen des allgemeinen Wettbewerbsrechtes erforderlich. Das »Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb« verbietet Maßnahmen, die gegen die guten Sitten verstoßen. Grundsätze für die so allgemein umschriebene Unlauterkeit hat die ständige Rechtsprechung entwickelt.²⁰⁾ Danach ist sowohl die Preisunterbindung von Wettbewerbern als auch die Existenzvernichtung einzelner Konkurrenten und das Anbieten von Leistungen unter den Selbstkosten an sich noch nicht unlauter. Hinzukommen muß, daß solche Verhaltensweisen als Kampfmaßnahmen systematisch betrieben werden mit dem Ziel, die Konkurrenz auszuschalten. Auch das »Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen« stellt nur auf den gezielten Vernichtungswettbewerb marktbeherrschender Unternehmen ab.

Die Verbindung, die zwischen marktgerechten Entgelten und lauterem Wettbewerb besteht, läßt sich wie folgt charakterisieren: Die Beförderungsentgelte erfüllen nicht das Kriterium der Marktgerechtigkeit, wenn sie auf Einzelmärkten zu einer Unterdeckung der

¹⁹⁾ Vgl. Funck, R., Koordinierung und Harmonisierung der Transporttarife in wohlstandsökonomischer Sicht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 73.

²⁰⁾ Vgl. ausführliche Quellenzitate bei Fikentscher, a.a.O.

totalen Durchschnittskosten führen. Sie sind als unlautere Wettbewerbsmethode aber erst dann einzustufen, wenn dieses systematisch und gezielt betrieben wird. Demzufolge sind nicht-marktgerechte Entgelte nur notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für unlauteren Wettbewerb. — Die positive Beschreibung des Zusammenhanges zeigt den Sachverhalt, daß lauterer Wettbewerb und marktgerechte Entgelte gleichermaßen kostendeckende Preise erfordern. Diese partielle Kongruenz der Begriffsinhalte verbindet sich mit der Korrespondenz der Kategorien »Wettbewerb« und »Preiselastizität der Nachfrage«, die als Element des marktgerechten Entgeltes nachgewiesen ist. Eine derartige Verschränkung läßt deutlich werden, daß der Gesetzgeber den preisgesteuerten Wettbewerb als Instrument vorschreibt.

In der Wahl der Tarifform stellen die Novellen die Verkehrsträger vor die Alternative »Festentgelte oder Mindest-Höchstentgelte« (§§ 6, 1 EVO, 22, 1 GüKG, 21, 1 BSchVG). Die Wahlmöglichkeit impliziert kein Gebot darüber, ob Wettbewerb herrschen soll oder nicht. Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist grundsätzlich sowohl bei Festtarifen als auch bei Margentarifen möglich.

So kann schon seit Jahren, besonders von der Deutschen Bundesbahn, mit einem Fächer von Ausnahmefesttarifen Preiswettbewerb betrieben werden. Allerdings schließen Festtarife, die gegenwärtig noch Verkehrsträgertarife sind, Preiswettbewerb zwischen den Unternehmen ein und desselben Verkehrsträgers aus. Dieser Sachverhalt erlangt weniger für das Einheitsunternehmen Bundesbahn als vielmehr für die stark zersplitterten Angebotsgruppen der Binnenschifffahrt und des Straßengüterverkehrs Bedeutung.²¹⁾

Mit der bloßen Feststellung zumindest wirkungsanaloger Wahlmöglichkeit zwischen beiden Tarifformen wird der Weg für die Konsistenzprüfung geebnet. Da das Thema durch diesen Teilaspekt begrenzt ist, kann in die Diskussion von Detailproblemen der vorstehenden Tarifformen nicht eingetreten werden.

IV.

Als Abschluß des Versuches, die relevanten Elemente des Ziel-Mittel-Systems der Verkehrsänderungsgesetze ökonomisch zu interpretieren, ist die Frage zu beantworten, ob und inwieweit Konsistenz zwischen den einzelnen Zielen und im Verhältnis von Mitteln zu Zielen herrscht. Kriterium der Prüfung der Zielkonsistenz ist das Rationalprinzip. Die Frage muß hier also lauten: Welche Ziele werden bei rationalem Handeln erreicht?

Wie die Erörterung gezeigt hat, gilt dies uneingeschränkt nur für die beste Verkehrsbedienung und für die volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung. Im Gegensatz dazu steht die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehrsunternehmer. Rationales Handeln ist auf einen Erfolg abgestellt, dessen Grenzen durch maximalen Gewinn bzw. minimalen Verlust gesteckt sind. Demnach können auch die Begriffe »Verlust« und »Rationalprinzip« miteinander korrespondieren. Administrative Existenzsicherung ist darauf gerichtet, Verluste zu verhindern bzw. abzudecken, selbst wenn sie das Ergebnis rationalen Verhaltens sind. Demnach sind also wirtschaftliche Verhältnisse

nur unter Umgehung des Rationalprinzips zu wahren. — Die Ziele, das allgemeine Wohl zu beachten und unbillige Benachteiligungen zu verhindern, zeichnen sich dadurch aus, daß ihre konkrete Gestaltung allein im politischen Raum vollzogen wird. Die daraus resultierende Manipulierbarkeit der Zielinhalte erfordert auf ihre Realisierung gerichtete Verhaltensweisen, die — bis auf bestenfalls eine — nicht am Rationalprinzip orientiert sind.

Die zweite Frage lautet: Welche Mittel sind geeignet, die als konsistent erwiesenen Ziele zu realisieren? — Die vorgesehenen Tarifformen (Fest- und Mindest-Höchstentgelte) selbst sind zielneutral. Als Objekte einer Entscheidung bieten sich dagegen ihre vom Gesetzgeber genannten Qualifikationen an, wonach sie marktgerecht und in lauterem Wettbewerb zustande gekommen sein müssen. In diesen Begriffsinhalten, die Kostendeckung und Erzielung des höchstmöglichen Preises umfassen, konkretisiert sich das Rationalprinzip. Das System enthält also Mittel, die gleichzeitig Elemente des Konsistenzkriteriums sind. Hier liegt der Idealfall der Geeignetheit vor. — Rationales Verhalten der Wirtschaftler ist unabhängig von den Daten, denen sie sich gegenübersehen. Es dient also nicht als Maßstab für die Beantwortung der Frage, ob angegliche Wettbewerbsbedingungen dazu beitragen, die konsistenten Ziele zu erreichen. Hier ist vielmehr davon auszugehen, daß in deren Definition die volkswirtschaftlich anlastbaren, d. h. alle wirtschaftstheoretisch begründbaren Kosten eingehen. Von dieser Basis wird abgewichen, die Ziele werden also nicht erreicht, wenn politisch bedingte, ungleiche Kostenbelastungen von den Verkehrsleistungsproduzenten zu tragen bzw. zu überwälzen sind. Die Beseitigung solcher Lasten ist offenkundig unabdingbar. Man kann sich nicht vorstellen, daß ein Tarif anders als nicht marktgerecht und Wettbewerb anders als unlauter sein muß, um zu verhindern, daß die widerspruchsfreien Ziele erreicht werden. — Da es nicht des Kriteriums des unbilligen Wettbewerbs bedarf, um Abweichungen vom Marktgerechten und Lauteren festzustellen, ist dieses Mittel nicht geeignet, der besten Verkehrsbedienung und der volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenteilung zu dienen. — Die Eignung in bezug auf die nichtkonsistenten Ziele entzieht sich der Nachprüfbarkeit.

²¹⁾ Vgl. Willeke, R., Margentarife — ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs? in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 72.

Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht

VON DR. KARL-OTTO KONOW, FRANKFURT A. M.

Einführung

Das Rechtsverhältnis zwischen den Eisenbahnen in der Bundesrepublik und ihren Frachtkunden ist privatrechtlicher Natur. Es unterliegt mithin den Regelungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts, die allerdings eine den Erfordernissen dieses Wirtschaftszweiges entsprechende Ausgestaltung erfahren haben. Maßgebend sind hierfür insbesondere zwei Gesichtspunkte. Einmal nehmen die Eisenbahnen im Verkehr eine besondere Stellung ein. Dies zeigt sich vor allem daran, daß der Eisenbahnverkehr weitgehend unmittelbar vom Staat durch eine in seine Verwaltungsorganisation voll eingegliederte Anstalt betrieben wird und daß die Eisenbahnen bis vor kurzem faktisch das Beförderungsmonopol hatten und auch heute noch ungefähr die Hälfte des gesamten Güterverkehrs bewältigen. Diese Sonderstellung der Eisenbahnen war und ist Anlaß für zahlreiche wichtige Sonderregelungen, die im Grundsatz alle Auflagen im Interesse des allgemeinen Wohls sind und die das privatrechtliche Vertragsverhältnis in starkem Maße beeinflussen. Zu diesen Sonderregelungen gehören in erster Linie der Beförderungszwang und der Tarifzwang, denen beiden die Überlegung zugrunde liegt, daß die Eisenbahnen als stets bereites Beförderungsmittel allen Bürgern in gleicher Weise zur Verfügung stehen müssen. Zum anderen erfordert der Massenbetrieb bei den Eisenbahnen weitgehend den Abschluß typischer Verträge, deren Inhalt in seinen Grundzügen im voraus und allgemein erkennbar feststehen muß, was sich nur durch die Veröffentlichung der Tarife und der Beförderungsbedingungen und eine Ausrichtung der einzelnen Verträge nach diesen allgemeinen Regelungen erreichen läßt.¹⁾

Wie in allen Fällen, in denen öffentlich-rechtliche Regelungen privatrechtliche überlagern und in denen sich Gebote im Interesse des allgemeinen Wohls mit privaten Interessen überschneiden, treten zahlreiche rechtliche Abgrenzungs- und Auslegungsprobleme auf. Hier soll versucht werden, den Bereich, den die Grundsätze des Tarifzwangs und der Formstrenge im Eisenbahnfrachtrecht erfassen, näher zu umgrenzen und festzulegen, in welchem Rahmen freie Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen und den Frachtkunden zulässig sind.

I. Die Grenzen des Tarifzwangs

1. Zur Auslegung des § 6 EVO

(1) Der Tarifzwang ist in § 6 Abs 1 Satz 3 EVO gesetzlich normiert. Danach müssen die Tarife jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ausdrücklich festgestellt wird, daß dies nicht für Beförderungsentgelte innerhalb der Spanne festgesetzter Mindest-Höchstentgelte gilt. Ausfluß des Tarifzwangs sind die Regelungen des § 6 Abs 3

¹⁾ Vgl. RGZ 112, 88 (92).

und Abs 4 EVO. Verboten und nichtig ist nach diesen Bestimmungen jede Sonderabmachung, wodurch eine Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen gewährt wird. Für zulässig erklärt sind dagegen Tarifiermäßigungen, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung derselben Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen. Weiter ist bestimmt — § 6 Abs 4 EVO —, daß tarifwidrige Sonderabmachungen nicht die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages berühren; die Beförderungspreise und Nebengebühren sind auch in solchen Fällen nach dem Tarif zu berechnen.

Nach der gesetzlichen Regelung beinhaltet der Tarifzwang mithin drei Grundsätze:

1. den Grundsatz der gleichmäßigen Tarifiermäßigung (§ 6 Abs. 1 Satz 3 EVO),
2. den Grundsatz der Unabdingbarkeit des Tarifs (§ 6 Abs. 3 EVO) und
3. den Grundsatz der unmittelbaren Wirkung des Tarifs (§ 6 Abs. 4 EVO).²⁾

(2) Der Grundsatz der gleichmäßigen Tarifiermäßigung besagt, daß alle Frachtkunden von den Eisenbahnen gleichmäßig behandelt werden müssen. Er legt eine Verpflichtung der Eisenbahnen fest, die im öffentlichen Recht wurzelt.³⁾ Wird bedacht, daß die Deutsche Bundesbahn, die staatliche Verkehrsverwaltung, den weitaus größten Anteil des Eisenbahnverkehrs bewältigt, so liegt es nahe, in § 6 Abs. 1 EVO den Ausfluß des im Art. 3 GG festgelegten Gleichheitsgrundsatzes zu sehen und die hierzu entwickelten Auslegungsregeln auch bei der Anwendung der Eisenbahnverkehrsordnung zu berücksichtigen. Zwischen Art. 3 GG und § 6 EVO bestehen jedoch maßgebende Unterschiede. Art. 3 GG bestimmt, daß der Staatsbürger ein Recht darauf hat, beim Vorliegen von im wesentlichen gleichen Verhältnissen genauso behandelt zu werden wie die anderen Staatsbürger. Er schließt Ermessensentscheidungen nicht aus, verbietet vielmehr lediglich unsachliche Differenzierungen. § 6 Abs. 1 Satz 3 EVO gebietet demgegenüber die grundsätzlich gleiche Behandlung der Frachtkunden nach dem Tarif ohne Einschränkungen. Nach seinem Wortlaut dürfen niemandem höhere oder geringere Sätze als die im Tarif angegebenen berechnet werden.⁴⁾ Auch durchaus sachliche Erwägungen können nicht zu einer frachtrechtlich verschiedenen Behandlung führen. Einem langjährigen Großkunden der Eisenbahn ist bei Vorliegen derselben tariflichen Bedingungen dieselbe Fracht zu berechnen wie einem, der alle zehn Jahre eine Sendung aufgibt, sonst aber ein Güterkraftverkehrsunternehmen benutzt.

Der Grundsatz der gleichmäßigen Tarifiermäßigung besagt allerdings nicht, daß die Tarife selbst gleichmäßig ausgestaltet werden müssen. Sie können weitgehend differenziert werden. Der Deutsche Eisenbahngütertarif macht von dieser Möglichkeit in weitem Umfang Gebrauch, indem er eine verschiedene tarifliche Behandlung nach dem Wert, dem Gewicht und der Entfernung sowie nach der Art der Aufgabe als Stückgut oder als Wagenladung und nach der Beförderungsart — Frachtgut, Eilgut — vorsieht. Ebenso wenig bestehen gegen Ausnahmetarife Bedenken, die allgemein oder unter bestimmten Voraussetzungen Frachtvergünstigungen gewähren. Nicht die Tarife müssen gleichmäßig ausgestaltet werden; lediglich ihre Anwendung hat gleichmäßig zu erfolgen.

(3) Der Grundsatz der gleichmäßigen Tarifiermäßigung würde streng genommen jede Sondervereinbarung zwischen Eisenbahn und Frachtkunden ausschließen. Die in Ausfüh-

²⁾ Vgl. Finger, EVO, 3. Aufl., 1963, § 6 Anm.1.

³⁾ Vgl. Finger, EVO, § 6 Anm. 1 g aa a; Goltermann, EVO, 3. Aufl., 1959 f., § 6 Anm. 3 a.

⁴⁾ Vgl. RGZ 93, 272 (280).

zung des Grundsatzes der gleichmäßigen Tarifierung in die EVO aufgenommene Regelung der Unabdingbarkeit der Tarife ist jedoch nicht so weitgehend. Verboten und nichtig sind gemäß § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO nur Sonderabmachungen, wodurch eine Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen gewährt wird. Daraus folgt — *argumentum e contrario* —, daß andere Sondervereinbarungen grundsätzlich gültig sind. Hätten Sondervereinbarungen generell verboten werden sollen, so hätte der Gesetzgeber auf die Einschränkung der Nichtigkeit von Sonderabmachungen verzichtet und bestimmt, daß alle Sonderabmachungen schlechthin verboten und nichtig sind. Keinesfalls kann auch aus § 6 Abs. 1 Satz 3 EVO gefolgert werden, daß alle Sonderabmachungen verboten und nichtig sind und daß § 6 Abs. 1 Satz 1 EVO dementsprechend auszulegen ist. Zwar schränkt § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO den Grundsatz der gleichmäßigen Tarifierung ein, indem er im Ergebnis dazu führt, daß Sonderabmachungen — in einem gewissen Rahmen — die tarifliche Regelung ändern und daß die Frachtkunden unterschiedlich behandelt werden können. Beide Regelungen stehen jedoch gleichwertig nebeneinander. Der Grundsatz der gleichmäßigen Tarifierung ist die öffentlich-rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnen, der Grundsatz der Unabdingbarkeit die privatrechtliche Ausgestaltung. Schon aus diesem Grunde kann nicht gesagt werden, daß die eine Regelung der anderen vorzuziehen hat. Hinzukommt, daß ein eigentlicher Widerspruch zwischen den beiden Bestimmungen nicht besteht. Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 3 EVO erhält zwar jeder Frachtkunde ein Recht auf gleiche tarifliche Behandlung, d. h. ein Recht darauf, von den Eisenbahnen nicht schlechter gestellt zu werden als andere Frachtkunden. Auf dieses Recht kann von Seiten des Frachtkunden jedoch verzichtet werden, indem mit der Eisenbahn eine Sondervereinbarung getroffen wird, die sich allerdings in dem Rahmen halten muß, den § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO steckt.

Zulässig sind demnach — vorausgesetzt, daß nicht andere zwingende Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts oder des Verkehrsrechts entgegenstehen — Sondervereinbarungen, die Erschwerungen gegenüber den tariflichen Regelungen beinhalten. Unter derselben Voraussetzung können ferner die tariflichen Bestimmungen zum Gegenstand von Sonderabmachungen gemacht werden, deren Abänderung weder eine Preisermäßigung noch eine sonstige Begünstigung bedeutet. Unter »sonstiger Begünstigung« kann dabei nur eine vermögensmäßige Besserstellung verstanden werden. Sie liegt also nur vor, wenn der Betreffende — vom Fall der Preisermäßigung abgesehen — einen geldwerten Vermögensvorteil erhält. Wäre mit »sonstiger Begünstigung« etwas anderes, Weitergehendes, etwa auch jede von Vermögensvorteilen unabhängige Erleichterung gemeint, so wäre die gleichwertige Nebeneinanderstellung von »Preisermäßigung« und »sonstiger Begünstigung« in § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO unverständlich. In dieser Bestimmung hätte, falls etwas anderes bezweckt gewesen wäre, festgelegt werden müssen, daß alle Sonderabmachungen, die eine Begünstigung gleich welcher Art enthalten, nichtig und verboten sind. Die Auswirkungen dieser Einschränkung des Grundsatzes der Unabdingbarkeit der Tarife dürfen nicht überschätzt werden. Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern kämen als verkehrswerbende Maßnahmen insbesondere Preisnachlässe in Betracht. Diese werden durch § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO aber gerade ausgeschlossen. Verboten sind gleichfalls die nachträglich ohne tarifliche Grundlage gewährten Rückvergütungen tariflicher Entgelte, die sogenannten geheimen Refaktien.⁵⁾ Die Möglichkeit, Erschwerungen gegenüber dem

Tarif zu vereinbaren, ist rein theoretischer Natur; denn kein Frachtkunde wird ohne rechtliche Verpflichtung die ihm durch Gesetz und Tarif gewährte Rechtsposition aufgeben. Eine gewisse Bedeutung können lediglich Vereinbarungen über vermögensmäßig indifferente Regelungen des Tarifs haben. Die Tatsache, daß die Einschränkungen der Unabdingbarkeit der tariflichen Regelungen demnach keine allzu weitreichende Bedeutung haben, darf aber nicht dazu führen, sie zu übersehen. Die Folge ist, daß falsche Schlüsse gezogen werden. So folgert *Finger* aus dem Grundsatz der Unabdingbarkeit des Tarifs, daß das Eisenbahnverkehrsrecht der Parteivereinbarung weitgehend entzogen ist, daß die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und der Tarife im allgemeinen zwingenden Charakter haben und daß sie durch Parteiabmachungen nicht geändert werden können.⁶⁾ Die Feststellung, daß die Tarife im allgemeinen durch Parteiabmachungen nicht geändert werden können, mag hingenommen werden, obwohl die Formulierung ungenau und mißverständlich ist. Aus dem Grundsatz der Unabdingbarkeit des Tarifs, so wie er in § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO niedergelegt ist, den zwingenden Charakter der Bestimmungen der EVO, ja des gesamten Eisenbahnverkehrsrechts herzuleiten, ist jedoch unzutreffend. Zahlreiche Vorschriften des Eisenbahnverkehrsrechts haben lediglich Ordnungsfunktion und sind als bloße Sollbestimmungen zu werten. Das gilt bei der teilweise recht ungenauen Fassung der EVO selbst für solche Vorschriften, die nach ihrem Wortlaut als »Mußvorschriften« gewertet werden müßten. Als Beispiel sei auf § 68 Abs. 1 Satz 3 EVO hingewiesen, der bestimmt, daß die Eisenbahn die tarifmäßigen Beiträge für Fracht, Nebengebühren und etwaige Frachtzuschläge in den Frachtbrief einzutragen hat. Nach zutreffender herrschender Meinung ist § 68 EVO lediglich eine reine Ordnungsvorschrift. Der Anspruch auf Zahlung der Fracht und der sonstigen Gebühren wird durch die Eintragung in den Frachtbrief keinesfalls bedingt. Der Absender kann auch auf die Einhaltung dieser Vorschrift ohne weiteres verzichten.⁷⁾ Bei jeder einzelnen Vorschrift der EVO und des Tarifs ist demnach zu untersuchen, ob sie nach ihrem Sinn und Zweck unter Berücksichtigung der in der allgemeinen Rechtslehre entwickelten Auslegungsgrundsätze der Parteidisposition unterliegt oder nicht. Dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen. Zwingende Rechtsvorschriften sind im deutschen Recht die Ausnahme. Der beherrschende Grundsatz des allgemeinen bürgerlichen Rechts ist der der Vertragsfreiheit, d. h. die Parteien sind grundsätzlich frei, ob sie ein vertragliches Verhältnis eingehen und — gegebenenfalls — wie sie es ausgestalten wollen.⁸⁾

(4) Der Grundsatz der unmittelbaren Wirkung des Tarifs besagt, daß die Regelungen des Tarifs, die gemäß § 6 Abs. 3 Satz 1 EVO einer Änderung durch Parteiabrede nicht zugänglich sind, unmittelbar zum Vertragsinhalt werden. Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Besonderheit des Verkehrsrechts. Nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts würde eine gegen zwingende Rechtsnormen verstoßende Parteiabrede gemäß § 134 BGB nichtig sein. Darüber hinaus wäre das ganze Rechtsgeschäft gemäß § 139 BGB nichtig, wenn nicht anzunehmen ist, daß es auch ohne den nichtigen Teil vorgenommen sein würde. Gemäß § 6 Abs. 4 EVO berührt eine verbotene Sonderabmachung die Wirksamkeit des Eisenbahnfrachtvertrages nicht. An die Stelle der nichtigen Vereinbarungen treten automatisch die im Tarif vorgesehenen Beförderungspreise und Nebengebühren. Der Grundsatz der unmittelbaren Wirkung des Tarifs ist demnach

⁵⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 12.

⁷⁾ *Finger*, EVO, § 68 Anm. 7; *Goltermann*, § 68 Anm. 3; *Weirauch-Heinze*, EVO, 8. Aufl., § 68 Anm. 5.

⁸⁾ Vgl. §§ 305, 241 BGB.

⁵⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 8 a.

die zivilrechtliche Regelung der Rechtssituation, die sich bei Anwendung des Grundsatzes der Unabdingbarkeit des Tarifs ergibt. Er gilt folglich auch nur in dem Rahmen, in dem die Unabdingbarkeit des Tarifs wirkt.

2. Tarifzwang und Beförderungszwang

(1) Eine wesentliche Beschränkung des Tarifzwangs und damit die Möglichkeit der Parteidisposition über tarifliche Regelungen, die weitergeht als die bisher aufgezeigte, ergibt sich daraus, daß der Tarifzwang nur insoweit durchgreift, als die Eisenbahnen zur Beförderung verpflichtet sind. Außerhalb der Grenzen der Beförderungspflicht sind »tariffreie« Transporte, d. h. Beförderungsleistungen auf Grund freier Vereinbarung der Beteiligten möglich.⁹⁾ Das folgt aus dem Sinn und dem Zweck des § 6 Abs. 1 Satz 3 EVO. Der Tarifzwang soll lediglich zur sachgemäßen Durchführung des Beförderungszwanges dienen und reicht daher nicht weiter als dieser.¹⁰⁾ Die Einschränkungen, die für die Beförderungspflicht der Eisenbahnen in § 3 EVO und in sonstigen Bestimmungen des Eisenbahnverkehrsrechts niedergelegt sind, bedeuten daher auch gleichzeitig Beschränkungen des Tarifzwangs. Transporte beispielsweise nach Privatgleisanschlüssen oder sonstigen für den öffentlichen Verkehr nicht bestimmten Bahnen, nach stillgelegten oder noch nicht eröffneten Strecken sind demnach insoweit tariffrei, als es sich um eine nicht der Beförderungspflicht unterliegende Leistung der Eisenbahnen handelt.¹¹⁾ Ferner besteht kein Tarifzwang bezüglich des Rollfuhrwesens,¹²⁾ denn die Eisenbahn ist weder zum Anrollen der Güter zum Versandbahnhof noch zum Abrollen vom Empfangsbahnhof gesetzlich verpflichtet.¹³⁾

(2) Die EVO stellt in zahlreichen Fällen die Ausführung einer Beförderung in das Ermessen der Eisenbahnen.¹⁴⁾ Nach der herrschenden Meinung haben in diesen Fällen die Eisenbahnen nur die Entscheidung darüber, ob die Beförderung ausgeführt oder weiter ausgeführt werden soll, nicht aber auch die Entscheidung darüber, wie die Beförderung, wenn sie übernommen wird, durchzuführen ist.¹⁵⁾ *Finger* spricht in diesem Zusammenhang zum Unterschied vom üblichen »gesetzlichen« Tarifzwang von einem »gewillkürten« Tarifzwang.¹⁶⁾ Eine nähere Begründung wird im allgemeinen nicht gegeben.

Bedenken gegen die herrschende Meinung ergeben sich daraus, daß sie in einem gewissen Widerspruch zu dem Grundsatz steht, daß der Tarifzwang nicht weiter reicht als der Beförderungszwang. Eine Untersuchung der Fassung der einzelnen Bestimmungen der EVO ergibt jedoch, daß die EVO nicht nur Vorschriften enthält, die die Beförderung in das Ermessen der Eisenbahnen stellen, sondern auch solche, die noch darüber hinaus die Vereinbarung besonderer Bedingungen für die Durchführung der Beförderung ausdrück-

⁹⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 1 g bb; *Goltermann*, § 6 Anm. 3 b; *Kittel-Friebe-Hay*, EVO, 3. Aufl., § 6 Anm. 3; *Genrich*, Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse, 1955, S. 41; *Adolph*, Eisenbahngütertarifwesen, 1933, S. 57.

¹⁰⁾ Vgl. RGZ 130, 76 (81).

¹¹⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 1 g bb d; *Goltermann*, § 6 Anm. 3 b; *Genest, A.*, Das Recht der Privatgleisanschlüsse, insbesondere die Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (PAB) vom 1. Januar 1955, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 68. Jg. (1958), S. 311 ff.; *Genrich*, Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse, a.a.O.

¹²⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 1 g bb d; *Goltermann*, § 6 Anm. 3 b.

¹³⁾ Vgl. RG EE 55/359.

¹⁴⁾ Vgl. z. B. §§ 3 Abs. 3 Satz 2, 48 Abs. 4, 62 Abs. 2 Satz 1, 75 Abs. 7 EVO.

¹⁵⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 1 g bb d; *Goltermann*, § 6 Anm. 3 b.

¹⁶⁾ Vgl. *Finger*, EVO, § 6 Anm. 1 g bb d.

lich vorsehen. Gemäß § 3 Abs. 2 EVO kann die Eisenbahn die Beförderung von Gütern und Tieren mit Privatwagen zulassen. In Satz 2 dieser Bestimmung ist weiter festgelegt, daß der Einstellungsvertrag die Bedingungen regelt, unter denen die Eisenbahn Privatwagen einstellt, zur Verfügung des Einstellers hält und unter denen sie ihm während der Dauer der Einstellung für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens haftet. Als weiteres Beispiel sei § 54 Abs. 2 b EVO angeführt. Nach dieser Vorschrift sind Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach der Anlage oder dem Betrieb einer beteiligten Eisenbahn außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht, nur bedingt zur Beförderung zugelassen. Die Beförderung dieser Gegenstände kann die Eisenbahn von besonderen Bedingungen abhängig machen. Wären die Eisenbahnen in den Fällen, in denen die Übernahme der Beförderung in ihr Ermessen gestellt ist, vom Tarifzwang frei, so hätte es dieser besonderen Bestimmungen nicht bedurft. Hieraus ergibt sich, daß die Eisenbahnen in den Fällen, in denen sie die Beförderung von Gütern übernehmen können, aber nicht müssen, grundsätzlich dem Tarifzwang unterliegen, es sei denn, daß ausdrücklich besondere Ausnahmebestimmungen getroffen worden sind, die freie Vereinbarungen zulassen.

II. Vereinbarungen über die Fracht im Rahmen von Margentarif

1. Frachtrechtliche Probleme der Margentarife

(1) Durch die 70. VO zur EVO vom 7. 11. 1961 (BGBl. II, S. 1655) wurden für den Verkehr mit Eisenbahnen Mindest-Höchstentgelte (Margentarife) neben den Festentgelten eingeführt. Geändert bzw. ergänzt wurde ausschließlich § 6 EVO, und zwar wurde in § 6 Abs. 1 EVO festgestellt, daß Margentarife zulässige Tarife sind und daß in ihrem Rahmen der Grundsatz der gleichen Tarifierstellung eingeschränkt ist. In § 6 Abs. 2 EVO wurden darüber hinaus Richtlinien für die Ausgestaltung derartiger Tarife gegeben. Die übrigen Bestimmungen der EVO, die von dem Grundsatz ausgehen, daß der Frachtvertrag zwischen der Eisenbahn und dem Absender abgeschlossen wird, daß der Empfänger — auch der frachtzahlende — außerhalb dieses Vertragsverhältnisses steht und daß der Empfänger lediglich aufgrund gesetzlicher Vorschriften bestimmte Rechte und Pflichten hat, und die das vertragliche Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Absender und das gesetzliche Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Empfänger stark formalisieren, blieben unverändert. Es ergibt sich damit die Frage, in welchem Rahmen die Eisenbahn die bei der Anwendung von Margentarifen notwendigen Absprachen über Abschläge oder Zuschläge mit den Verkehrsinteressenten (Absender oder Empfänger) treffen kann. Unproblematisch ist die Anwendung der Margentarife lediglich dann, wenn ein Richtpreis innerhalb der Marge festgesetzt und als Preis dem einzelnen Frachtvertrag zugrundegelegt wird, ohne daß Zu- oder Abschläge gemacht werden. Der Richtpreis hat dann — frachtrechtlich gesehen — dieselbe Bedeutung wie der Preis bei Festentgelten, auf den die Vorschriften der EVO zugeschnitten sind.

(2) Die Kommentare zur EVO von *Finger*¹⁷⁾ und *Weirauch-Heinze*¹⁸⁾ halten Preisabsprachen der Eisenbahn mit den »Interessenten« (so *Weirauch-Heinze*, *Finger* »Ver-

¹⁷⁾ Vgl. § 6 Anm. 7.

¹⁸⁾ Vgl. § 6 Anm. 6 b.

kehrinteressenten«) im Rahmen der Margenttarife allgemein für zulässig. Der Kreis der »Interessenten« wird in den Kommentaren nicht näher festgelegt. Wenn beide Kommentatoren statt bestimmter Bezeichnungen den unbestimmten Begriff »Interessent« verwenden, so deutet dies darauf hin, daß sie Absprachen über Beförderungsentgelte im Rahmen von Margenttarifen auch mit Personen für zulässig halten, die nicht unmittelbar am Frachtvertrag beteiligt sind, also insbesondere mit dem Empfänger, gleichgültig ob er die Fracht bezahlt oder nicht.

Nähere Ausführungen finden sich in den genannten Kommentaren nicht. Auch der Kommentar von *Goltermann* geht auf das Problem nicht näher ein.¹⁹⁾

(3) Bei der Prüfung der Frage, in welchem Rahmen Absprachen oder Vereinbarungen über den Beförderungspreis innerhalb der Grenzen eines Margenttarifes zulässig sind, sind zwei Möglichkeiten zu unterscheiden.

- (a) Die Absprache kann im Rahmen des Frachtvertrages getroffen werden. Sie wird Gegenstand und Inhalt des Frachtvertrages. Die Fracht, die durch die Absprache vereinbart wird, wird das »vertragsmäßige Entgelt«.
- (b) Die Absprache kann in einer rechtlich unabhängigen Sondervereinbarung getroffen werden. Da eine derartige Sondervereinbarung den für die Beförderungsleistung zu entrichtenden Preis festlegt, ändert auch sie im Ergebnis — wirtschaftlich gesehen — den im Frachtvertrag festgelegten Preis ab. Rechtlich gesehen bleibt in diesem Falle jedoch der Frachtvertrag mit seinem ursprünglich vereinbarten Preis — etwa dem Richtpreis — bestehen. Aufgrund der Sondervereinbarung ist die Eisenbahn lediglich verpflichtet oder berechtigt, den »Interessenten« so zu behandeln, als wenn der in der Sondervereinbarung abgesprochene Preis die Gegenleistung für die Beförderung des Gutes ist.

2. Absprachen über die Fracht als Inhalt des Frachtvertrages

(1) Absprachen über den Preis im Rahmen eines Margenttarifs als Inhalt des Frachtvertrages sind ohne weiteres zulässig, wenn sie zwischen Eisenbahn und Absender bei Abschluß des Frachtvertrages getroffen werden. Der in den durch den Tarif gegebenen Grenzen frei vereinbarte Preis ist dann das vertragsmäßige Entgelt und die tarifmäßige Fracht im Sinne des § 68 Abs. 1 EVO.

Auch eine nachträgliche Abänderung des Frachtvertrages durch Absprache zwischen Eisenbahn und Absender muß als zulässig angesehen werden. Der Eisenbahnfrachtvertrag unterscheidet sich insofern im Grundsatz nicht von den anderen Verträgen des bürgerlichen Rechts, bei denen eine nachträgliche Änderung des Inhalts in aller Regel zulässig ist. Seine Besonderheit, daß er dem Tarifzwang unterliegt, steht dem nicht entgegen. Gegen den Tarifzwang wird nicht verstoßen, weil das »neue« Entgelt sich in dem durch § 6 EVO zulässigen Rahmen hält.

Fraglich erscheint allerdings, ob derartige nachträgliche Absprachen nicht aus formellen Gründen unzulässig sind, insbesondere ob sie nicht im Widerspruch zur Regelung des § 70 EVO stehen. Diese Vorschrift regelt die Frachtnachzahlung und die Frachterstattung. Sie legt die Ansprüche der Eisenbahn bzw. der Kunden fest. Die Regelung des § 70 EVO

ist im wesentlichen ein Ausfluß des Tarifzwangs. Auch Irrtümer und sonstige Fehler sollen nicht dazu führen, daß unterschiedliche Fracht erhoben wird. Anhaltspunkte dafür, daß mit dieser Bestimmung alle Fälle der nachträglichen »Berichtigung« der Fracht geregelt werden sollten, sind jedoch nicht gegeben. In entsprechender Anwendung des § 70 Abs. 2 Satz 2 EVO, der die Eisenbahn ermächtigt, die Mehrfracht bei Vorliegen von Billigkeitsgründen ganz oder teilweise zu erstatten, die dadurch erwächst, daß der Absender bei der Inhaltsangabe im Frachtbrief eine im Tarif als Bedingung für eine günstigere Frachtberechnung vorgeschriebene besondere Erklärung überhaupt nicht oder nur ungenügend abgegeben hat, werden vielmehr alle den ursprünglichen Frachtvertrag abändernden Vereinbarungen zwischen Eisenbahn und Frachtkunden als zulässig anzusehen sein, die sich im Rahmen der tariflichen Voraussetzungen, d. h. im Rahmen des Margenttarifs halten.

(2) Da gemäß § 75 Abs. 2 EVO der Empfänger durch die Annahme des Frachtbriefes gesetzlich verpflichtet wird, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Beträge zu bezahlen, hat der Empfänger bei entsprechender Gestaltung des Vertrages zwischen Eisenbahn und Absender ohne weiteres etwaige Zuschläge zu zahlen oder Abschläge nicht zu zahlen.

Fraglich erscheint, ob ohne vorherige oder nachträgliche Absprache zwischen Eisenbahn und Absender im Rahmen des Frachtvertrages zwischen Eisenbahn und Empfänger, gleichgültig ob er die Fracht bezahlt oder nicht, Zu- oder Abschläge zu Lasten oder zu Gunsten des Empfängers festgelegt werden können.

Denkbar wäre, daß die Frage der Höhe der Fracht beim Abschluß des Frachtvertrages offengelassen oder eine Klausel etwa folgenden Inhalts aufgenommen wird: »Fracht gemäß Absprache der Eisenbahn mit dem Empfänger im Rahmen des Tarifs . . .« Wenn auch, wie sich aus § 316 BGB ergibt, die Einigung über den Preis nicht Wirksamkeitsvoraussetzung für einen Beförderungsvertrag ist, so würde doch ein derartiges Vorgehen gegen die Vorschriften der EVO, insbesondere gegen § 80 EVO verstoßen. Liegen Ablieferungshindernisse vor, unterbleibt also die Auslieferung an den Empfänger, so wird auch eine Absprache über die Frachthöhe zwischen der Bahn und dem Empfänger unterbleiben. Selbst wenn eine Absprache unter diesen Umständen möglich wäre, würde es in einem derartigen Fall gegen die Interessenlage verstoßen, die Höhe der Verpflichtungen des Absenders gemäß § 80 EVO von einer Übereinkunft des nicht zur Frachtzahlung bereiten Empfängers und der Bahn abhängig zu machen. Aus § 80 EVO ergibt sich demnach, daß bei Abschluß des Frachtvertrages auf die Festlegung der Fracht nicht verzichtet werden kann.

Da der Empfänger nicht Vertragspartner ist, besteht auch keine Möglichkeit, daß durch eine Absprache mit ihm der Frachtvertrag unmittelbar geändert wird. Das wäre nur möglich, wenn der Empfänger dazu bevollmächtigt ist. Eine Vollmacht kraft Gesetzes — etwa aufgrund von Vorschriften der EVO — liegt nicht vor. Allenfalls könnte daran gedacht werden, aus der Tatsache, daß Margenttarife durch § 6 EVO auch im Eisenbahnfrachtrecht als zulässig bezeichnet werden, zu folgern, daß damit alle Voraussetzungen zur rechtlichen Ausgestaltung der Frachtverträge, deren Preise im Rahmen von Margenttarifen festgesetzt werden sollen, geschaffen sind. Dazu würde auch die gesetzliche Vollmacht zur preisändernden Frachtvereinbarung zwischen Eisenbahn und Empfänger gehören, da nur sie eine Gestaltung des Preises unabhängig von Willenserklärungen des

¹⁹⁾ Vgl. § 6 Anm. 2 a.

Absenders ermöglichen würde. Ohne ausdrückliche gesetzliche Bestimmung kann eine derartige Vollmacht jedoch nicht unterstellt werden, zumal nach der Interessenlage nicht davon ausgegangen werden kann, daß der Absender eine etwaige spätere Änderung des Preises ohne weiteres in Kauf nimmt. Der Absender kann, auch wenn er nicht die Fracht zu zahlen hat, ein Interesse daran haben zu wissen, welche Fracht der Empfänger zu zahlen hat. Seine Preiskalkulation kann beispielsweise von der Höhe der Fracht abhängen.

Aus denselben Gründen kann auch eine »stillschweigende« Vollmacht nicht unterstellt werden. Die Abänderung des Frachtvertrages durch Absprache zwischen Eisenbahn und Empfänger ist mithin, abgesehen von den Fällen, in denen der Absender dem Empfänger ausdrücklich eine Vollmacht erteilt, ausgeschlossen.

Möglich ist, daß die Bevollmächtigung zum Gegenstand einer vertraglichen Klausel etwa folgenden Inhalts gemacht wird: »Der Preis gilt vorbehaltlich einer Absprache mit dem Empfänger im Rahmen des Tarifs . . .« Auch diese Regelung setzt allerdings eine Gestaltung des Frachtvertrages in der Weise, daß die Möglichkeit der Änderung des Preises schon zum Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung zwischen Eisenbahn und Absender gemacht wird, voraus. Der Absender würde also stets erfahren und müßte damit einverstanden sein, daß vom Empfänger ein Frachtzuschlag erhoben oder daß dem Empfänger ein Frachtnachlaß gewährt werden soll. Bei der derzeitigen Ausgestaltung des Frachtrechts in der EVO ist eine andere Regelung nicht möglich.

(3) Damit ergibt sich, daß im Rahmen des Frachtvertrages die bei Anwendung von Margentariifen notwendig werdenden Absprachen nur zwischen Eisenbahn und Absender oder zwischen Eisenbahn und Empfänger, wenn dieser ausdrücklich vom Absender bevollmächtigt wird, getroffen werden können. Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, daß es hierbei gleichgültig ist, ob der Absender Frachtzahler ist oder nicht.

3. Absprachen über die Fracht außerhalb des Frachtvertrages

(1) Sondervereinbarungen über die Fracht außerhalb des Frachtvertrages dürften Bedeutung ausschließlich für den Empfänger haben. Da der Absender Partner des Frachtvertrages ist, besteht für ihn in der Regel keine Veranlassung, außerhalb des Frachtvertrages Vereinbarungen über den Preis zu treffen. Im folgenden wird daher lediglich die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen zwischen Eisenbahn und Empfänger untersucht. Sinngemäß können diese Ausführungen aber auch für das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Absender herangezogen werden, falls außerhalb des Frachtvertrages Vereinbarungen getroffen werden sollen. Sondervereinbarungen über die Fracht zwischen Eisenbahn und Empfänger einer Sendung, die sich im Rahmen der in den Margentariifen vorgesehenen Grenzen halten und daher nicht gegen den Tarifzwang verstoßen, können dann als zulässig angesehen werden, wenn Vereinbarungen über die Fracht außerhalb des eigentlichen Frachtvertrages und unabhängig von der nach den Vorschriften der EVO vorgesehenen Form rechtswirksam sind und der Empfänger, der bezüglich des Frachtvertrages nicht Vertragspartner der Eisenbahn ist, zum Abschluß der Vereinbarung mit der Eisenbahn legitimiert ist.

(2) Die Formvorschriften der EVO über den Frachtvertrag (§§ 53 ff. EVO) können die Wirksamkeit der Sondervereinbarung direkt nicht berühren, denn sie gelten ausschließ-

lich für den Frachtvertrag, nicht aber für die rechtlich selbständige Sondervereinbarung zwischen Eisenbahn und Empfänger. Berührt werden kann die Wirksamkeit der Sondervereinbarung nur durch solche Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts, die für das Beförderungsentgelt Regelungen vorsehen, die im Ergebnis von der Sondervereinbarung erfaßt werden.

§ 68 Abs.1 EVO bestimmt, daß die Eisenbahn die tarifmäßigen Beträge für Fracht, Nebengebühren und etwaige Frachtzuschläge in den Frachtbrief einzutragen hat. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei dieser Bestimmung um eine reine Ordnungsvorschrift. Durch eine Sondervereinbarung wird zwar der zwischen Eisenbahn und Absender vereinbarte Preis im wirtschaftlichen Ergebnis geändert. Hat aber § 68 Abs. 1 EVO lediglich Ordnungscharakter und beinhaltet er keine zwingende Anspruchsvoraussetzung, so verstößt auch die Sondervereinbarung über den Preis nicht gegen unabdingbare frachtrechtliche Grundsätze. Wenn auf die Eintragung der Fracht im Frachtbrief verzichtet werden kann, dann können nach den Gesichtspunkten, die für die Regelung des § 68 Abs.1 EVO entscheidend sind, keine Bedenken bestehen, daß nachträglich noch eine Sondervereinbarung über den Preis getroffen wird, die aus dem Frachtbrief nicht ersichtlich ist.

§ 75 Abs. 2 EVO bestimmt, daß der Empfänger durch die Annahme des Frachtbriefes verpflichtet ist, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen. Das bedeutet nicht, daß die Beträge selbst im Frachtbrief ziffernmäßig verzeichnet sein müssen. Es genügt, wenn sie sich auch nur mittelbar aus dem Frachtbrief ergeben.²⁰⁾ Werden Zu- oder Abschläge in einer besonderen Vereinbarung festgelegt, so sind zwar die Voraussetzungen des § 75 Abs. 2 EVO nicht erfüllt. Dies kann aber die Wirksamkeit der Vereinbarung nicht berühren; denn neben die gesetzliche Verpflichtung zur Frachtzahlung gem. § 75 Abs. 2 EVO tritt die vertragliche Sondervereinbarung, die eine Erhöhung oder Herabsetzung beinhaltet. Wenn im übrigen gem. § 75 Abs. 2 EVO aus dem Frachtbrief die Höhe der Fracht nicht unmittelbar hervorzugehen braucht, sondern wenn es genügt, daß sie sich mittelbar ergibt, kann es nicht zweifelhaft sein, daß auch eine besondere vertragliche Vereinbarung zwischen Bahn und Empfänger bei der Frachtberechnung berücksichtigt werden kann, zumal die Interessen des Empfängers gewahrt sind.

(3) Gemäß Art. 6 Abs. 2 der VO Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gem. Art. 79 Abs. 3 des Vertrages zur Gründung der EWG vom 27. 6. 1960 sind auf der Ausfertigung des Beförderungspapiers, das beim Verkehrsunternehmen aufzubewahren ist, alle endgültigen Frachten, gleich welcher Art, und sonstige Kosten, etwaige Rückvergütungen sowie andere Bedingungen anzugeben, die sich auf die Frachten und Beförderungsbedingungen auswirken. Diese Regelung steht besonderen Vereinbarungen über die Fracht im Rahmen von Margentariifen nicht entgegen. Die Eisenbahn ist lediglich verpflichtet, die endgültige Fracht — damit kann nach dem Sinne der VO lediglich die Fracht gemeint sein, die sich nach der Sondervereinbarung ergibt — in dem Teil des Frachtbriefes, der bei ihr verbleibt, zu vermerken. Daraus ergibt sich eindeutig, daß frachtändernde Sondervereinbarungen zulässig sind.

(4) Gegen die Wirksamkeit von Sondervereinbarungen außerhalb des Frachtvertrages

²⁰⁾ Vgl. Finger, EVO, § 75 Anm. 3.

könnte ferner eingewandt werden, daß niemand außer dem Frachtvertragspartner der Eisenbahn, dem Absender, berechtigt ist, über die Fracht Vereinbarungen zu treffen. Daß dies nicht zutreffend ist, ergibt sich aber bereits aus § 70 Abs. 4 EVO. Nach dieser Bestimmung ist der Empfänger, der die Fracht an die Eisenbahn gezahlt hat, zur Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren oder sonstigen Kosten sowie zum Empfang zuviel erhobener Beträge berechtigt. Dieser Bestimmung liegt der Gedanke zugrunde, daß der Empfänger — obwohl nicht Vertragspartner — der Eisenbahn gegenüber bezüglich der von ihm zu entrichtenden Fracht die Rechtsstellung haben soll, die er als unmittelbarer Vertragspartner der Eisenbahn hätte. Ihm wird die Befugnis zuerkannt, gegenüber der Eisenbahn alle die Gründe geltend zu machen, die zur Festsetzung einer geringeren Fracht führen können, wobei auch Billigkeitsgründe angeführt werden können (§ 70 Abs. 2 EVO). Bei dieser Sachlage erscheint eine analoge Anwendung dieser Grundsätze auf den Fall einer Herabsetzung der Fracht im Rahmen von Margentariifen zulässig; denn hier wie im Falle der Berechnung von Mehrfracht geht es darum, daß einem außerhalb des Frachtvertrages Stehenden die Möglichkeit gegeben wird, von der Eisenbahn eine »Berichtigung« der Fracht zu erwirken, die durch die Tarife gedeckt ist

Fraglich erscheint allerdings, ob Gleiches auch für den Empfänger gelten kann, der die Fracht nicht bezahlt. Nach der wirtschaftlichen Interessenlage dürfte es keinen Unterschied machen, ob der Empfänger die Fracht bezahlt oder nicht. Auch der Empfänger, der nach dem Frachtvertrag nicht zur Frachtzahlung herangezogen wird, kann — bei entsprechender Ausgestaltung seines Rechtsverhältnisses zum Absender — verpflichtet sein, die Fracht zu zahlen, wenn sie der Absender auch vorlegt. § 70 Abs. 4 EVO kann auch nicht als abschließende Regel aufgefaßt werden. Bei Tarifen mit Festentgelten sind nach der Regelung des § 6 EVO Sondervereinbarungen über den Preis unstatthaft. Auf diese Regelung ist § 70 EVO in der derzeitigen Form zugeschnitten. Unter diesen Umständen kann, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, daß sich — wie aus dem Vorstehenden ersichtlich — sonst keinerlei Unterschiede bei der rechtlichen Würdigung von Sondervereinbarungen zwischen Eisenbahn und frachtzahlendem Empfänger und Eisenbahn und nichtfrachtzahlendem Empfänger ergeben, der Tatsache, daß § 70 Abs. 4 EVO im Frachterstattungsverfahren dem frachtzahlenden Empfänger besondere Rechte einräumt, keine Bedeutung zukommen.

(5) Gegen die Wirksamkeit einer besonderen Vereinbarung zwischen Eisenbahn und Empfänger könnte schließlich sprechen, daß die Eisenbahn als Vertragspartner des Absenders durch Abschluß einer Vereinbarung mit dem Empfänger gegen die Interessen des Absenders verstoßen kann. Der Absender kann ein Interesse daran haben zu wissen, welche Fracht der Empfänger zu zahlen hat. Seine Preiskalkulation kann beispielsweise davon abhängen. Diese Überlegungen können die Wirksamkeit der Vereinbarung zwischen Bahn und Empfänger jedoch nicht in Frage stellen, weil der Absender aufgrund seines Rechtsverhältnisses mit dem Empfänger (z. B. Kaufvertrag) ein Recht auf Offenlegung der Fracht hat. Ein besonderes Vertrauensverhältnis, das die Eisenbahn verpflichtet, im Interesse des Absenders von einer Sondervereinbarung mit dem Empfänger abzusehen, besteht nicht, zumal der Absender allein schon aufgrund der Tatsache, daß die Fracht nach einem Margentarif berechnet wird, damit rechnen muß, daß mit dem Empfänger noch besondere Vereinbarungen getroffen werden.

(6) Damit ergibt sich, daß Sondervereinbarungen zwischen Eisenbahn und Empfänger als zulässig anzusehen sind, wenn sie sich im Rahmen der Margentariife halten. Abschließend sei noch darauf hingewiesen, daß die von der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorgeschlagene Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentariifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt keine Regelungen enthält, die dem geltenden deutschen Recht entgegenstehen.²¹⁾ Der Vorschlag geht auf tariftechnische Modalitäten nicht ein. Er überläßt die Art und Weise der Anwendung der Margentariife dem Ermessen der Verkehrsunternehmer und der zuständigen Behörden.²²⁾

III. Frachtverträge der Eisenbahnen unabhängig von den Regelungen der EVO

(1) In der Literatur wird die Frage, ob die Eisenbahnen Frachtverträge unabhängig von den Regelungen der EVO abschließen können, im Zusammenhang mit dem Problem erörtert, welche Rechtsfolgen sich ergeben, wenn bei der Übergabe des Gutes an das Verkehrsunternehmen keine Frachtpapiere ausgestellt werden. Da gemäß § 55 Abs. 1 EVO der Absender jeder Sendung einen Frachtbrief beigeben muß und der Frachtvertrag gemäß § 61 Abs. 1 EVO abgeschlossen ist, sobald die Güterabfertigung das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, kommt ein Eisenbahnfrachtvertrag im Sinne der EVO nur zustande, wenn ein Frachtbrief ausgestellt und übergeben wird. Denkbar ist, daß ein ohne Frachtbrief abgeschlossener Beförderungsvertrag gleichwohl nach den Bestimmungen des HGB oder des BGB rechtswirksam sein kann.

Die vertretenen Meinungen gehen auseinander. Das Reichsgericht hat in mehreren Entscheidungen festgestellt, daß, wenn bei einem Eisenbahnfrachtvertrag die notwendigen Begleitpapiere — Frachtbriefe — nicht ausgestellt werden, »keinerlei Vertrag« zustande kommt.²³⁾ Dieser Auffassung haben sich zahlreiche Autoren angeschlossen.²⁴⁾ *Finger* und *Goltermann* stehen demgegenüber auf dem Standpunkt, daß im Falle der Nichtausstellung von Frachtbriefen ein Geschäftsbesorgungsvertrag gemäß den §§ 675, 631 ff. BGB vorliegen kann.²⁵⁾ *Finger* hält außerdem den Abschluß eines Landfrachtvertrages gemäß den §§ 425 f. HGB für möglich.²⁶⁾ Nach dem Kommentar von *Weirauch-Heinze* sollen bei einer trotz Fehlens eines Frachtbriefes vorgenommenen Beförderung die Bestimmungen über den Frachtvertrag sinngemäß Anwendung finden.²⁷⁾

(2) Bei den §§ 55 Abs. 1 und 61 Abs. 1 EVO handelt es sich eindeutig um zwingende Formvorschriften. Ihre Nichtbeachtung hat gemäß § 125 BGB die Nichtigkeit des Vereinbarten zur Folge. Fraglich erscheint aber, ob der nichtige Eisenbahnfrachtvertrag in einen anderen rechtswirksamen Fracht- oder Werkvertrag umgedeutet werden kann. Gemäß § 140 BGB gilt, falls ein nichtiges Rechtsgeschäft den Erfordernissen eines anderen

²¹⁾ Vgl. *Deutscher Bundestag*, 4. Wahlperiode, Drucksache IV/1313.

²²⁾ Vgl. *EWG-Kommission*, Vorschlag für die VO des Rats über die Einführung eines Margentariifsystems etc., Begründung, S. 4.

²³⁾ Vgl. RGZ 99/245 f.; RG JW 1938, 2614 f.

²⁴⁾ Vgl. die Schrifttumsangaben bei *Booß*, JW 1938, 2614 f. und *v. Nánássy*, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1956, Vorbem. zu Art. 8, Anm. 2.

²⁵⁾ Vgl. *Finger*, EVO, Vorb. z. § 53 Anm. 2 b; *Goltermann*, § 37 Anm. 3.

²⁶⁾ Vgl. *Finger*, EVO, Vorb. z. § 53 Anm. 2 b.

²⁷⁾ Vgl. Vorb. § 53 Anm. 3.

Rechtsgeschäftes entspricht, das letztere, wenn anzunehmen ist, daß dessen Geltung bei Kenntnis der Nichtigkeit gewollt sein würde. Erste Voraussetzung für eine Umdeutung ist mithin, daß die Eisenbahnen außer Eisenbahnfrachtverträgen im Sinne der EVO noch andere Frachtverträge abschließen dürfen.

Gegen den Tarifzwang würde mit der Anerkennung formfreier Frachtverträge nicht verstoßen, falls sie sich bezüglich des Entgeltes im Rahmen des Tarifes halten und auch sonst keine vermögensmäßigen Vergünstigungen beinhalten. Der Verzicht auf den Frachtbrief bedeutet für sich allein keine geldwerte Zuwendung oder Besserstellung des Frachtkunden. Bedenken ergeben sich aber aus dem Grundsatz der Formstrenge. Liefße man formfreie Frachtverträge im Eisenbahnverkehr zu, so würde insbesondere der Abfertigungs- und Beförderungsdienst bei den Eisenbahnen erheblich erschwert werden. Der Gesetzgeber hat diese sich aus der Zulassung formfreier Frachtverträge zwangsläufig ergebenden Schwierigkeiten für so stark erachtet, daß er anderen Verträgen als Eisenbahnfrachtverträgen (mit Frachtbrief) die Gültigkeit grundsätzlich versagt. Das ergibt sich aus § 55 Abs. 5 EVO. Nach dieser Vorschrift kann nur in besonderen Fällen, etwa bei regelmäßig wiederkehrenden Sendungen oder für Sendungen in durchgehender Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln, die Beförderung ohne Beigabe eines Frachtbriefs genehmigt werden. Zuständig dafür ist der Bundesminister für Verkehr. Der Umstand, daß die einzig mögliche Ausnahme vom Frachtbriefzwang dem Verkehrsminister selbst vorbehalten ist, zeigt deutlich, daß die Form der Frachtverträge keinesfalls der Disposition der Parteien unterliegt.²⁸⁾ Der Abschluß von formfreien Landfrachtverträgen oder Geschäftsbesorgungsverträgen würde daher eine unzulässige Umgehung der gesetzlichen Bestimmungen darstellen.

IV. Sondervereinbarungen außerhalb des Frachtvertrages

1. Nachträgliche vertragliche Änderungen des Beförderungsentgeltes

Nachträgliche vertragliche Änderungen des Beförderungsentgeltes durch vertragliche Vereinbarungen zwischen Eisenbahn und Frachtkunden können in zahlreichen Fällen aktuell werden. Ein Frachtkunde gibt beispielsweise Güter von A nach B und — unmittelbar im Anschluß daran — von B nach C auf. Die Fracht für die Beförderung von A nach C wäre wegen der Staffelung des Tarifs nach der Entfernung wesentlich geringer als die bei gebrochener Abfertigung zu zahlende. Oder: Güter werden als Stückgut abgefertigt, obwohl sie auch frachtmäßig günstiger als Wagenladung hätten aufgegeben werden können. In diesen und ähnlichen Fällen können Bedenken gegen nachträgliche Vereinbarungen über die Änderung der Fracht unter dem Gesichtspunkt des Tarifzwangs nicht erhoben werden, wenn die Voraussetzungen für die günstige Berechnung im Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages bereits gegeben waren. Dem Kunden wird nur das gewährt, was ihm nach dem Tarif von vornherein hätte gewährt werden können. Daß auch formelle Gründe einer derartigen nachträglichen Regelung nicht entgegenstehen, ist bereits dargelegt worden.²⁹⁾

²⁸⁾ Weirauch-Heinze, Vorb. § 53 Anm. 3, folgern aus § 55 Abs. 5 EVO, daß es sich beim Frachtbriefzwang nicht um eine das Wesen des Frachtvertrages berührende Voraussetzung handelt. Diese Folgerung dürfte wegen des engen Ausnahmeharakters dieser Vorschrift nicht zutreffend sein.

²⁹⁾ Vgl. oben unter II 2 (1).

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß in diesen Fällen im Gegensatz zur Regelung des § 70 EVO grundsätzlich für die Eisenbahnen keine Verpflichtung zur Herabsetzung des Entgeltes besteht. Ob die Eisenbahnen eine Sondervereinbarung abschließen oder nicht, steht in ihrem Ermessen. Eine Pflicht zur Herabsetzung kann sich lediglich bei schuldhaften Vertragsverletzungen, etwa bei einer fahrlässigerweise unrichtig erteilten Auskunft gemäß § 249 BGB, ergeben.

2. Vereinbarungen über die Zu- und Abrollung der Güter

Bei der Prüfung der Frage, wie weit der Tarifzwang reicht, ist bereits ausgeführt worden, daß bezüglich des Rollfuhrwesens eine Bindung an den Tarif nicht besteht.³⁰⁾ Gemäß § 53 Abs. 1 EVO haben die Eisenbahnen die Güter lediglich zur durchgehenden Beförderung von und nach allen Bahnhöfen und Güternebenstellen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse anzunehmen. Andererseits ist es den Eisenbahnen nicht verwehrt, tariffreie Beförderungsleistungen für die Abholung der Güter beim Frachtkunden oder für die Zuführung der Güter zum Frachtkunden zu übernehmen. Das ergibt sich einmal aus den Vorschriften der EVO, die sich mit der Zuführung der Güter befassen.³¹⁾ Darüber hinaus folgt diese Berechtigung aus dem Gewohnheitsrecht. Die Eisenbahnen haben — man denke nur an den Verkehr mit Privatan schlüssen — stets Haus-Haus-Verkehr betrieben. Dieses Recht ist durch neuere Gesetze weder aufgehoben noch eingeschränkt worden.

Wenn die Eisenbahnen somit Beförderungsleistungen außerhalb des dem Tarifzwang unterliegenden Bereichs ausführen können, dann sind sie bei der Ausgestaltung der Rechtsverhältnisse mit den Frachtkunden weitgehend frei. Die Eisenbahnen können demnach mit einzelnen Frachtkunden Frachtverträge oder Geschäftsbesorgungsverträge abschließen.³²⁾ Sie können darüber Vereinbarungen treffen, ob sie selbst, ein anderer Frachtführer oder der Frachtkunde in ihrem Auftrag selbst die Beförderung ausführen soll. Vor allem haben sie einen gewissen Spielraum bei der Festsetzung des Entgeltes. Dabei steht es den Eisenbahnen frei, ob sie und mit wem sie derartige Verträge abschließen wollen.

Zusammenfassung

Als Ergebnis ist damit festzustellen, daß den Eisenbahnen trotz des Tarifzwangs ein gewisser Bereich für differenzierende Vereinbarungen bleibt. Außerhalb der Beförderungspflicht sind sie in der Gestaltung der vertraglichen Verhältnisse weitgehend frei. Auch selbst bei den dem Tarifzwang unterliegenden Beförderungen bleibt ein Spielraum für Sondervereinbarungen, wenn geldwerte Vorteile dem Vertragspartner auch nicht eingeräumt werden dürfen. Insbesondere die Margentarife erweitern rechtlich die Möglichkeiten für freie Vereinbarungen der Eisenbahnen mit ihren Kunden. Über ihre Zweckmäßigkeit im Eisenbahnverkehr ist damit allerdings noch nichts ausgesagt.

³⁰⁾ Vgl. oben unter I 2 (1).

³¹⁾ Vgl. §§ 75 Abs. 7, 77 Abs. 1 und 4.

³²⁾ Zur Frage der Rollkostenzuschüsse vgl. Goltermann, § 6 Anm. 4, mit weiteren Nachweisen.

Die Anpassung des Verkehrswegenetzes an den Funktionswandel der kontinentaleuropäischen Seehäfen

VON DR. ARTUR ROMMEL, KÖLN

Bei allen Welthafenstädten sind im wirtschaftlichen Wachstumsprozeß Erweiterungen und Differenzierungen der ökonomischen Funktionen zu beobachten. Besonders ausgeprägt treten sie jedoch bei den kontinentaleuropäischen Nordseehäfen hervor, und zwar aus zwei Gründen: Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Le Havre besitzen eine weit zurückreichende Vergangenheit, so daß sich die langfristigen Wandlungen ihrer Wirtschaft gut verfolgen lassen. Außerdem sind sie durch ihre gemeinsame Zugehörigkeit zum gleichen Teilkern des europäischen Gravitationsfeldes als Partner und Konkurrenten enger als mit allen anderen Häfen miteinander verbunden.

Heute sind diese sechs großen Hafenstädte nicht mehr lediglich Handels- und Verkehrszentren der Seewirtschaft, sondern zugleich auch und nicht weniger bedeutende Industriestandorte, Verwaltungszentren und Mittelpunkte eigener Wirtschaftsregionen. Sie haben sich also ausnahmslos zu funktional und damit auch strukturell sehr differenzierten und vielgestaltigen Wirtschaftszentren entwickelt. Diese zunehmende Vielfalt der Wirtschaftsfunktionen in den kontinentaleuropäischen Welthäfen wird jedoch bisher nicht durch eine arbeitsteilige Spezialisierung zwischen den Hafenstädten ergänzt. Das hat zwangsläufig zur Folge, daß sich der Hafenwettbewerb über den originären Bereich von Hafen und Handel hinaus immer mehr zu einer Konkurrenz von Gebietskörperschaften ausgeweitet und verdichtet hat, die bereits ökonomisch nicht mehr sinnvolle Formen angenommen hat. So entsteht heute »gerade im Bereich der Seehäfen die *ordnungspolitische* Aufgabe, die oligopolistische Konkurrenz der Gebietskörperschaften — die ein gesellschaftspolitisches Datum ist — an gesamtwirtschaftliche Entscheidungskriterien zu *binden* . . .«¹⁾.

Die Aufgabe, diese Konkurrenz von Gebietskörperschaften einer an gesamtwirtschaftlichen Kriterien ausgerichteten Ordnungspolitik zu unterwerfen, gestattet in zwei Bereichen keinen Aufschub mehr. Sie ist industriepolitisch dringlich geworden, weil der Wettbewerb der europäischen Welthäfen als Anbieter von Industriestandorten durch die Veränderungen in den industriellen Standortbedingungen noch an Intensität zugenommen hat; und sie ist verkehrspolitisch aktuell geworden, weil der rasche technische Fortschritt im Verkehrswesen zugleich auch die Bestrebungen bzw. Forderungen der Hafenstädte gesteigert hat, ihre Verkehrsverbindungen zum Hinterland dem jeweils neuesten Stand der Verkehrstechnik noch schneller und umfassender als bisher anzupassen.

Der erste dieser beiden Bereiche ist für die Welthäfen des kontinentaleuropäischen Kernraumes bereits umrissen worden.²⁾ Ergänzend hierzu sollen im vorliegenden Beitrag die ordnungspolitischen Probleme des Wettbewerbs dieser Hafengruppe um den Ausbau

ihrer binnenländischen Verkehrsverbindungen untersucht werden. Nur wenn die industriepolitischen und verkehrspolitischen Probleme der Seehafenkonkurrenz gleichzeitig gelöst werden, kann es gelingen, die orientierungslose und damit oft überspitzte Konkurrenz zwischen den Hafenstädten als Gebietskörperschaften so zu ordnen, daß sie ihre gesamtwirtschaftlich zweckmäßigen Funktionen der marktwirtschaftlichen Auslese und Steuerung auch tatsächlich erfüllt.

I. Der Wandel in den Anforderungen der Seehäfen an ihre binnenländischen Verkehrsverbindungen

Ein Teil des heutigen Wirtschaftswachstums in den Hafenorten erhält seine Impulse aus der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung der Welthäfen als Industrieregionen mit den »traditionellen« binnenländischen Ballungszentren Europas, das heißt insbesondere mit dem Rhein-Rhone-Gebiet. Die verstärkten Investitionen in vorwiegend binnenwirtschaftlich orientierte Betriebe beschleunigen über ihre Kapazitäts- und Einkommenseffekte nicht nur das regionale Wachstum der Seehafenstädte, sondern sie induzieren auch zunehmend neuen »eigenständigen« Verkehr, der nicht mehr oder zumindest in geringerem Maße an den Seeverkehr gebunden ist. Zwischen den Hafenzentren und den binnenländischen Ballungsgebieten fließt heute nicht nur ein Strom von reinem Zu- und Ablaufverkehr, diesem traditionellen Verkehr überlagert sich immer mehr ein interregionaler Güterstrom zwischen den Produktions- und Verbrauchszentren der Hafenregionen und den binnenländischen Wirtschaftsräumen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1

Hinterlandverkehr des Verkehrsbezirks Hamburg 1959
(in Mill. t)

	Empfang	Versand
Gesamtverkehr (ohne Güternahverkehr) mit dem übrigen Bundesgebiet und Ausland mit Bahn, Lkw und Binnenschifffahrt	12,3	13,7
davon westdeutscher Ablaufverkehr		1,7
westdeutscher Zulaufverkehr	2,1	
Ablaufverkehr nach West-Berlin		0,2
Zulaufverkehr von West-Berlin	0,1	
Transitverkehr auf dem Land- und Flußweg	0,7	1,1
Hafenunabhängiger Verkehr des Verkehrsbezirks Hamburg	9,4	10,7
	20,1	
zum Vergleich: Hamburger See-Eigenverkehr	14,9	1,6

Quellen: Handelskammer Hamburg, Bericht über das Jahr 1963, Hamburg 1964, S. 44; Statistisches Landesamt Hamburg.

Damit kompliziert sich für die Seehafenstädte das verkehrspolitische Problem, die Investitionen in die Infrastruktur des Verkehrs im gesamtwirtschaftlich optimalen Ausmaß und in zeitlicher Anpassung an das Wirtschaftswachstum vorzunehmen, weil gleichzeitig

¹⁾ Voigt, H.-G., Die Dynamik der industriellen Standortbedingungen in den Welthäfen des kontinentaleuropäischen Kernraumes, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 60.

²⁾ Vgl. Voigt, H.-G., Die Dynamik der industriellen Standortbedingungen . . ., a.a.O., S. 48 ff.

zwei Wachstumserscheinungen und deren Ursachen beachtet werden müssen. Die Infrastruktur des Verkehrs kann die gesamtwirtschaftlichen Wachstumschancen sowohl durch ungenügende Leistungsfähigkeit als auch durch Über- oder andere Fehlinvestitionen beeinträchtigen. Daher müssen Kriterien für eine unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten optimale Anpassung dieses Netzes an die veränderten Bedingungen geschaffen werden. Zur Lösung dieser Probleme sind zunächst die Impulse zu analysieren, die von den Wandlungen der Wirtschaft und Technik auf das Verkehrswegenetz ausgehen.

Der verstärkte Güteraustausch zwischen den Seehafenregionen und den binnenländischen Wirtschaftsräumen, der durch den höheren Grad der interregionalen Arbeitsteilung hervorgerufen wird, führt zu Wachstums- und Substitutionseffekten im Verkehrsbereich, zu einer Zunahme der gesamten Transportleistungen und gleichzeitig auch zu einer anderen Verteilung des Transportaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger. Diese Verteilung ist eine Frage der Kosten- und Preisrelationen, die wiederum weitgehend durch den technischen Fortschritt (und die Verkehrspolitik) beeinflusst sind.

Die Kosten- und Preisrelationen der Verkehrsträger werden also strukturwirksam über die Umverteilung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Daneben müssen auch die wachstumsbedingten Änderungen in der Größe und Struktur der Güterströme, die z. B. durch eine verstärkte Industrialisierung der Seehäfen oder den steigenden Anteil der Halb- und Fertigprodukte an den Gütertransporten hervorgerufen werden, zu einer anderen Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger führen, selbst wenn sich deren Kostenrelationen nicht geändert haben. Denn die Verkehrsträger partizipieren in unterschiedlichem Ausmaß an dem industriellen Wachstum.

II. Bestimmung der Investitionsobjekte

Da Produktion in einer arbeitsteiligen Wirtschaft zwangsläufig mit Gütertransporten verbunden ist, führt jede Expansion im sekundären Bereich zu einer erhöhten Transportleistung. Die Kapazitätserweiterung des Verkehrsnetzes muß dem erhöhten Güteraustausch einer arbeitsteiligen Wirtschaft angepaßt sein. Kurzfristig werden allerdings wegen der mangelnden Teilbarkeit der Investitionsobjekte Überkapazitäten im Verkehrsbereich unvermeidlich sein, wenn eine Gefährdung des Wirtschaftswachstums vermieden werden soll. In diesem Fall liegen die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrswegenetzes über denen, die zur Durchführung der Transportleistungen erforderlich sind. Das gilt es zu beachten, wenn die Verkehrsträger zur vollen Deckung der Verkehrswegekosten herangezogen werden sollen, wie es z. B. in der EWG unter dem Schlagwort »Harmonisierung der Kosten« gefordert wird. Wegen der Trennung der Investitionsentscheidungen für Verkehrswege und Verkehrsmittel ist dies vor allem beim Straßen- und Binnenschiffsverkehr möglich. Werden die Wegekosten nicht von den Verkehrsträgern voll getragen, übernimmt der Staat soziale Zusatzkosten nicht nur zugunsten der Verkehrsträger, sondern auch zugunsten der Industrie.

Für eine Entscheidung, welches Investitionsobjekt im Verkehrswesen durchgeführt werden soll, ist der vielfach in der Literatur verwandte Maßstab »Verkehrsbedürfnis«³⁾ wenig brauchbar, da alle statistischen Relationen, die sich auf das bestehende Verkehrs-

³⁾ Vgl. Pirath, C., Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl., Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949.

system gründen, zu Fehlschätzungen und Fehlinvestitionen Anlaß geben müssen und es solche Relationen für neue Verkehrsbedürfnisse und -mittel natürlich nicht gibt. Auch das zuweilen angewandte Verfahren, den jährlichen volkswirtschaftlichen Nutzen über die Frachtersparnisse eines neuen Verkehrsmittels auszurechnen, ist unzweckmäßig. Dieses Verfahren berücksichtigt z. B. nicht die »Zeitkosten«⁴⁾ der Transportdurchführung.

Wirtschaftlichkeitsrechnungen für Investitionsobjekte der Verkehrsinfrastruktur führen unter Wachstumsbedingungen nur dann zu richtigen Ergebnissen, wenn sie ebenso wie bei anderen Wirtschaftsbereichen die aufzuwendenden Kapitalkosten zum erwarteten und auf den Investitionszeitpunkt diskontierten Ertrag beziehen. Dieses Kriterium gilt unabhängig davon, ob die Investitionen von staatlichen oder privaten Investoren vorgenommen werden. Eine solche Kalkulation wird in dem geringen Umfang, in dem private Verkehrswegeinvestitionen vorgenommen werden, tatsächlich durchgeführt. Dies zeigen die vor allem in den USA angelegten Gebührenstraßen.⁵⁾ Überwiegend werden Verkehrsinvestitionen jedoch von der öffentlichen Hand vorgenommen. »Public enterprise must maximize $V - C$ at the given interest rate — that is, gain and cost streams of all projects over time must, when discounted at this rate, maximize the present total value of future net gains.«⁶⁾

Das setzt natürlich voraus, daß »Kosten« und »Gewinn« eines einzelnen Verkehrsweges mit hinreichender Genauigkeit bestimmt werden können. Für die Unternehmen des Schienenverkehrs, bei denen Verkehrswege und Verkehrsmittel in einer Hand sind, ist das ein innerbetriebliches Kalkulationsproblem. Beim Kraftverkehr, Luftverkehr und der Binnenschifffahrt verzinst sich das investierte Kapital über die Kostenanteile, die am Markt in den Preisen zu realisieren sind. In allen Fällen müssen natürlich bestimmte Annahmen über die Lebensdauer der Anlagen und das zukünftige Verkehrsaufkommen gemacht werden.

Eine exakte Wegekostenrechnung und eine Belastung aller Verkehrsträger mit den durch sie verursachten Kosten ist also für die Investitionsentscheidung langfristig unerlässlich. Soweit dies nicht geschieht, sind Strukturverzerrungen beim Ausbau des Wegenetzes unvermeidlich, da sich die Nachfrage stärker auf die Verkehrsträger mit den künstlich erniedrigten Kosten verlagert. Dabei muß allerdings ein Grundsatz der Verkehrspolitik aufgegeben werden, nämlich die »Tarifgleichheit im Raum«, die ohnehin wirtschaftstheoretisch nicht begründet werden kann. Denn diese Rechnungen lassen sich nur bei einer Tarifpolitik durchführen, die es gestattet, für bestimmte Relationen entsprechend der Nachfrage nach Verkehrsleistungen differenzierte Tarife bzw. Abgaben festzusetzen.⁷⁾

In diesen Rentabilitätsberechnungen liegt auch gleichzeitig eine Rangskala für die Investitionsobjekte. »The marginal public project or project bundle is, ideally, the one in

⁴⁾ Vgl. hierzu Jürgensen, H., Die Bedeutung des Zeitfaktors bei der Abstimmung öffentlicher und privater Investitionen im Straßenverkehr, in: Der Güterverkehr, 12. Jg. (1963), S. 3.

⁵⁾ Vgl. Fuchs, W., Gebührenstraßen als Mittel der Straßenbaupolitik, Köln 1964 (Diss.).

⁶⁾ Kuhn, T. E., Public Enterprise Economics and Transport Problems, Berkeley and Los Angeles 1962, S. 124 (V = present value of the future gain [benefit] stream; C = present value of the future total cost stream).

⁷⁾ Das bedeutet z. B., daß für den geplanten Nord-Süd-Kanal besondere, vom übrigen Kanalnetz unabhängige Abgaben erhoben werden. Ferner könnte die Entscheidung über die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke davon abhängig gemacht werden, daß die Möglichkeit besteht, Knotenpunktarife für diese Strecke einzuführen.

which the expected internal rate of return⁸⁾ equals interest at the prevailing rate ... At the top are a few projects with very high internal rates of return.⁹⁾ Jede Investitionsentscheidung ist aber durch ein hohes Risiko belastet, den nicht vorhersehbaren technischen Fortschritt. Die wirtschaftliche Lebensdauer der Anlagen wird nicht durch die technisch mögliche Nutzbarkeit bestimmt, sondern durch den Fortschritt, der die Anlage wirtschaftlich wertlos macht. Die Verkehrseinrichtung muß nach der geschätzten wirtschaftlichen Lebensdauer — der durchschnittlichen Folgezeit zweier »innovations« — abgeschrieben werden. Ferner ist zu berücksichtigen, daß beim technischen Fortschritt über Reinvestitionen jede neue Anlage, die den Kapitalbedarf der zu ersetzenden übersteigt, nicht aus den Abschreibungsbeträgen der alten »verdient« werden kann, sondern eine zusätzliche »Fortschrittsprämie« erfordert.

Das Problem verdichtet sich nun darin, hinreichend fundierte Aussagen über die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage und ihre Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger zu erhalten. Denn die Vorausschätzung der Nachfrage ist entscheidend für die Festsetzung der »internal rate of return«. Z. B. kann ein durch Massentransporte stark ausgenutztes Verkehrsmittel mit hohen Baukosten errichtet werden, wenn in der Folge niedrige Betriebskosten erzielt werden. Je stärker der Verkehrsstrom wird, um so mehr »Vorleistung« wird im Ausbau der Wegenetze ökonomisch sinnvoll. Zu den Transportkosten gehören dabei auch die »Zeitkosten«, die erfahrungsgemäß um so höher bewertet werden, je größer der Wert der transportierten Güter ist.

Ferner ist die im Wirtschaftswachstum eintretende Volkseinkommenssteigerung zu beachten. Dabei kann jedoch keine exakte Relation zwischen dieser und der Verkehrsnachfrage aufgestellt werden, denn der »numerische Zusammenhang zwischen diesem realen Wachstum des Bruttosozialprodukts und dem Wachstum des Transportaufkommens (in t) bzw. der Transportleistung (in tkm) ... ist noch nicht ausreichend untersucht.«¹⁰⁾

III. Die Bedeutung des Verkehrswegenetzes für das industrielle Wachstum in den Hafentorten

Die Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Ausbau des Verkehrswegenetzes sind mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft untrennbar verbunden. Sie können nicht allein »aus sich selbst heraus« erklärt und bestimmt werden. Da die Entwicklungstendenzen des primären und sekundären Sektors die Verkehrsnachfrage bestimmen, muß die Verkehrsplanung mit der regionalen Industrieplanung eng verbunden sein. Die Hinterlandverbindungen der Seehäfen sind Bestandteile der produktionswirtschaftlichen Struktur und bestimmen gleichzeitig deren industrielle Entwicklung. Die Industrialisierungspolitik der Seehäfen ist also auch Verkehrsinvestitionspolitik in dem Sinne, daß für jeden wachsen-

den oder neu entstehenden Industriebereich ein seiner Nachfrage nach Verkehrsleistungen angepaßtes Wegenetz geschaffen werden muß.

Investitionsimpulse, die vom industriellen Wachstum auf das Verkehrsnetz ausgehen, erzeugen aber aufgrund der Funktionalbeziehungen zwischen beiden Wirtschaftsbereichen stets »Rückkopplungseffekte«. Eine industrielle Expansion ist ebenso wenig möglich ohne gleichzeitige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wie der Ausbau eines Verkehrsnetzes ohne industrielles Wachstum. Der Verkehr als Produktionsbereich der Wirtschaft kann somit nicht isoliert betrachtet und eigenen wirtschaftspolitischen Prinzipien unterworfen werden.

Eine grundsätzliche Frage ist es, ob der Verkehrswegebau der wirtschaftlichen Entwicklung folgen oder vorangehen muß. Die Entscheidung darüber kann nur von der öffentlichen Hand getroffen werden, da sie mit wenigen Ausnahmen die Investitionen für die Infrastruktur tätigt. In den meisten Fällen folgt der Verkehrswegebau der wirtschaftlichen Entwicklung. Er kann jedoch auch den Raum erschließen, wenn »als zukünftige Standorte vorgesehene Räume«¹¹⁾ an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Damit verstärkt sich aber die Notwendigkeit, die Verkehrsplanung der Wirtschaftsentwicklung laufend und möglichst frühzeitig anzupassen, denn eine solche Entscheidung kann nicht im Rahmen einer auf den eigenen Bereich ausgerichteten Verkehrspolitik getroffen werden, sondern nur im Hinblick auf eine gesamtwirtschaftliche Entwicklungspolitik.

Der Erfolg einer Investition in die Infrastruktur stellt sich in der Regel erst spät ein und ist, inzwischen von verschiedenen anderen Erscheinungen beeinflusst und überdeckt, manchmal kaum noch mit der einst getroffenen Investitionsentscheidung in Beziehung zu bringen.¹²⁾ Die praktischen Schwierigkeiten der Verkehrsplanung sind daher nicht gering. Sie entstehen vor allem durch die langen Ausreifungszeiten der Verkehrsinvestitionen. In dieser Zeit vom Beginn der Investitionsplanung bis zur Betriebsbereitschaft der Anlage sind erhebliche Struktur- und Standorteffekte durch Wirtschaftswachstum und technischen Fortschritt möglich und in einer wachsenden Wirtschaft sogar wahrscheinlich.

Ein charakteristisches Beispiel für die im Wirtschaftswachstum eintretenden Strukturwandlungen liefert die ständige, wenn auch geringe Zunahme der Quote des tertiären Sektors am Bruttosozialprodukt. Als Begründung wird allgemein angeführt, daß die Produktivität in den übrigen Bereichen der Wirtschaft bereits einen so hohen Stand erreicht haben muß, daß Produktionsfaktoren frei und für den tertiären Sektor verfügbar werden. »An important corollary ... is that the development of ›luxury‹ industries depends upon technical progress in the ›necessity‹ industries.«¹³⁾

Einer der wichtigsten Bereiche des tertiären Sektors ist jedoch das Verkehrswesen selbst. Ein steigender Anteil dieses Zweiges am Bruttosozialprodukt läßt auf eine Verfeinerung der Arbeitsteilung, also eine Spezialisierung schließen. Zusätzliche Transportakte, die einen Ausgleich der Produktionsakte herbeiführen, begünstigen die interpersonelle und interregionale Arbeitsteilung. Diese wiederum ist Voraussetzung dafür, daß sich der technische Fortschritt über eine Verbesserung der Produktionsfunktion durchsetzen kann und

¹¹⁾ Voigt, F., Theorie der regionalen Verkehrsplanung, a.a.O., S. 111.

¹²⁾ Vgl. Voigt, F., Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems (= Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Bd. 1), Berlin 1960.

¹³⁾ Boulding, K. E., Economic Analysis, London 1955, S. 719; vgl. auch Wessels, Th., Zur Problematik des tertiären Sektors in der modernen Volkswirtschaft, in: Gestaltungsprobleme der Weltwirtschaft, Festschrift für Andreas Predöhl, hrsg. v. H. Jürgensen, Göttingen 1964, S. 303.

⁸⁾ »Grenzleistungsfähigkeit des Kapitals« oder »interner Zinsfuß einer Investition«; vgl. Schneider, E., Wirtschaftlichkeitsrechnung (Theorie der Investition), Tübingen/Zürich 1961.

⁹⁾ Kuhn, T. E., Public Enterprise Economics ... a.a.O., S. 125/126; vgl. hierzu auch: Voigt, F., Theorie der regionalen Verkehrsplanung. Ein Beitrag zur Analyse ihrer wirtschaftlichen Problematik (= Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Bd. 10), Berlin 1964; Aldrup, D., Theorie der Straßenplanung (= Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Bd. 15), Göttingen 1963.

¹⁰⁾ Die Entwicklungstendenzen des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1970 (= Schriftenreihe des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, Nr. 40), Berlin 1960, S. 130.

damit Produktionsmittel freigesetzt werden können, die mit dem Ausbau des Verkehrssystems beweglicher werden. In einer unentwickelten Volkswirtschaft dagegen schafft ein verbessertes Verkehrssystem vielfach erst die Voraussetzung, daß die vorhandenen Produktionsmittel beschäftigt werden können.

IV. Strukturwandlungen im Hinterlandverkehr der kontinentaleuropäischen Seehäfen

Zu den strukturbestimmenden Substitutionseffekten des technischen Fortschritts im Verkehrsbereich der Seehäfen zählen:

1. der Trend zum großen Seeschiff,
2. die gleichzeitig vom technischen Fortschritt und Wirtschaftswachstum geförderte Entstehung eines Rohrleitungsnetzes als neuer Verkehrsträger,
3. das Vordringen des Lkw-Verkehrs und Fährverkehrs zu Lasten von Eisenbahn und Küstenschifffahrt und
4. die vom technischen Fortschritt bewirkte Veränderung in den Wettbewerbsverhältnissen zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Dieses Bündel von gleichzeitigen und sich noch verstärkenden Substitutionseffekten hat den Wettbewerb der Seehäfen um den Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur immer schärfer werden lassen. Das wird am Beispiel Hamburgs besonders deutlich; denn Hamburg ist wegen seiner Randlage im Bereich der kontinentaleuropäischen Welthäfen heute der Hafen, in dem die Strukturwirkungen von Wirtschaftswachstum und technischem Fortschritt besonders deutlich hervortreten. Daher erscheint es zweckmäßig, die Wachstums- und Substitutionsvorgänge im Hinterlandverkehr der Seehäfen und ihre Bedeutung für die Hafenkonzurrenz am Beispiel Hamburgs zu demonstrieren.

Der Trend zum großen Schiff, der sowohl die Tanker als auch die Trockenfrachter erfaßt hat, ist eine technisch-ökonomische Entwicklung, die erheblichen Einfluß auf die Hafeninvestitionen, insbesondere die Investitionskosten hat. Dadurch wird die Bedeutung der seeseitigen Zufahrtswege für den Wettbewerb der Häfen immer größer.¹⁴⁾ Die höchsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Seeschiffahrtsstraßen stellen die Mineralöltanker. Andererseits ist aber der Mineralölschlag für das Wirtschaftswachstum einer Hafenstadt nur dann von Bedeutung, wenn petrochemische Industrie vorhanden ist bzw. angesiedelt werden kann. Die Radikalmaßnahmen, bei nicht genügend leistungsfähigen Wasserstraßen Hafenanlagen an die Flußmündungen zu verlegen (vgl. Projekt Hamburg-Neuwerk), sind zumindest heute noch mit einem erheblichen finanziellen Risiko belastet, solange dort nicht auch gleichzeitig Schwerindustrie und verarbeitende Industrie angesiedelt werden kann, die andere Rohstoffe (Erze, Kohlen usw.) verarbeiten und zudem in einem Komplementärverhältnis zu der Industrie des »Mutterhafens« stehen.

Eine ganz andere Entwicklung, als sie das industrielle Wachstum in den Seehäfen hervorgerufen hat, zeigt der Strukturwandel in der Energieversorgung. Die starke Zunahme des Verbrauchs an Mineralölen und Mineralölprodukten hat die Raffineriestandorte von

den Seehäfen in die Verbrauchszentren verlagert und damit zugleich die Rohölleitung als neuen Verkehrsträger konkurrenzfähig werden lassen. Inzwischen haben mehrere Häfen Anschluß an Mineralölföhrleitungen erhalten. »Der Aufbau eines Pipelinenetzes von mehr als 1000 km Länge in knapp fünf Jahren führte zu einer völligen Veränderung im Rohölverkehr, da der erhebliche Zuwachs im Binnenverkehr ausschließlich auf diese Fernleitungen entfiel.«¹⁵⁾ Die Entwicklung dieses Ölleitungssystems hat weiter zur Folge, daß der Ausbau der Raffineriekapazitäten in den Hafenplätzen gehemmt wird. Z. B. betrug die Raffineriekapazität in Hamburg Ende 1963 rd. 8,5 Mill. Jahrestonnen, im Ruhrgebiet dagegen 14,9 Mill. und im Kölner Raum rd. 11,0 Mill. Jahrestonnen gegenüber 1954 rd. 5,6 Mill. t in Hamburg, rd. 3,4 Mill. t im Ruhrgebiet und 1,5 Mill. t im Kölner Raum.¹⁶⁾ Ein erheblicher Kapazitätzuwachs ist auch im süddeutschen Raum bereits eingetreten bzw. noch zu erwarten.

Es kann auch nicht damit gerechnet werden, daß andere Verkehrsträger als die Pipelines an einem verstärkten Hinterlandverkehr mit Mineralöl partizipieren, wenn nicht in den Hafenstädten weiterverarbeitende Industrie angesiedelt wird. Das gilt vor allem für die Binnenschifffahrt. Schwere Raffinerieerzeugnisse wie Bitumen, die nicht in Pipelines transportiert werden können, fallen der Eisenbahn oder im Ortsbereich dem Lkw zu.

Der Wettbewerb zwischen den kontinentalen Nordseehäfen um den Hinterlandverkehr hat seit dem zweiten Weltkrieg auch durch die Zunahme des Lkw-Verkehrs und den damit wirtschaftlich gewordenen Ausbau der Fährverbindungen zwischen dem Kontinent und Großbritannien sowie Skandinavien eine weitere neue Komponente erhalten. Da diese Konkurrenzverbindungen in der Regel nur über eine kurze Seestrecke führen und keine Umladung nötig machen, ist die erforderliche Transportzeit wesentlich kürzer als bei reinen Seeverbindungen. Sie haben deshalb vor allem Bedeutung für solche Transportgüter, die bei höheren Kosten kürzere Beförderungszeiten beanspruchen. Ihre Anzahl und Transportleistungen haben in den letzten Jahren stark zugenommen, und vor allem in Dänemark und Schweden bestehen umfangreiche Pläne für eine Erweiterung der vorhandenen Fährverbindungen bzw. für den Bau von Brücken und Tunneln.¹⁷⁾ Der Außenhandelsverkehr zwischen Schweden und der BRD über Fährlinien im Ostseeraum ist heute bereits größer als der Seeaußenhandel Schwedens über Hamburg.

Diese Verbindungen berühren primär die Verkehrsfunktion der Seehäfen, da sie Gütertransporte an ihnen vorbeileiten. Sie gewinnen aber zusehends an Bedeutung auch für die hafensässige Industrie. So exportiert z. B. die Hamburger Industrie einen großen Teil ihrer Fertigprodukte nach Skandinavien auf dem Landwege (Schiene/Straße einschl. Fährlinie), während sie ihre Rohstoffe über See bezieht.¹⁸⁾

Darüber hinaus erhält der Ausbau der Hinterlandverkehrswege besonderes Gewicht durch die europäischen Integrationsbestrebungen. Es ist damit zu rechnen, daß die bisherigen Grundsätze der deutschen Verkehrspolitik durch die gemeinsame Verkehrspolitik der EWG abgewandelt werden. Wird das vorgesehene System der Margentarife einge-

¹⁵⁾ Wandlungen im Mineralölverkehr der Bundesrepublik, in: Wochenbericht, hrsg. vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, 31. Jg. (1964), Nr. 20 v. 15. Mai 1964.

¹⁶⁾ Vgl. Verkehrstaschenbuch 1964, hrsg. von der ARAL AG, Bochum 1964, S. 119.

¹⁷⁾ Vgl. hierzu Rommel, A., Über neue Brücken, mit neuen Fähren — Auf der Linie des Vogelflugs, in: Europa, 13. Jg. (1962), S. 42.

¹⁸⁾ Vgl. Handelskammer Hamburg, Bericht über das Jahr 1963, Hamburg 1964, S. 34.

¹⁴⁾ Vgl. Voigt, H.-G., Verkehrspolitische Konsequenzen des Trends zum großen Schiff, in: HANSA, 100. Jg. (1963), S. 701.

führt, so muß sich der Wettbewerb der Verkehrsträger weiter verstärken;¹⁹⁾ denn das Gewicht konkurrierender Verkehrswege wächst mit der Elastizität der Tarife.

V. Die Stellung Hamburgs im Vergleich zu seinen Konkurrenzhäfen

Diese zu erwartenden Veränderungen im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern haben bisher auch die Diskussion um eins der heute umstrittensten Verkehrsprojekte beherrscht: das Nord-Süd-Kanal-Projekt. Die Verbindung ins Hinterland ist dabei nur ein Teilaspekt. Es wird oft übersehen, daß der Nord-Süd-Kanal für Hamburg nicht nur deswegen Bedeutung hat, weil er einen Ausgleich für den Verlust Mitteldeutschlands bietet, indem er Hamburg zum Rohstoffumschlagplatz für die Industrie im Braunschweig-Salzgitter-Gebiet macht. Zweifellos werden auch hier positive Aspekte spürbar, wenn die Einfuhrhemmungen für US-Kohle aufgehoben oder die Hütten in diesem Raum verstärkt auf den Bezug von ausländischem Erz übergehen würden. »Die Hütten im niedersächsischen Raum werden durch den Nordsüdkanal gleichsam zu einem Hüttenwerk an der Küste und können daher mit gleichen Fazilitäten konkurrieren wie die »nassen« Hütten ...«²⁰⁾ Der Bau des Nord-Süd-Kanals ist aber wirtschaftlich nicht nur unter dem Aspekt einer reinen Verkehrsverbindung ins Hamburger Hinterland zu sehen; der Wert dieses Kanals liegt vielleicht noch mehr in seiner standortbildenden Kraft, in der Ausdehnungsmöglichkeit der Hamburger Industrieregion mit durchgehender Wasserverbindung zum Meer (Verlängerung des Seeweges ins Land).

Denn die wirtschaftsgeographische Ungunst Hamburgs gegenüber den Beneluxhäfen – die größere Entfernung vom Ruhrgebiet und das Fehlen einer leistungsfähigen Wasserstraße zum westdeutschen Ballungsraum – kann durch keine Verkehrsinvestition wettgemacht werden. Mit dieser Situation muß sich Hamburg – und in geringerem Maße Bremen – abfinden. Die Entwicklung des Verkehrs in den Nachkriegsjahren hat diese Situation sogar noch verschlechtert. Der Ausbau des deutschen Wegenetzes war bislang auf den Westen konzentriert – eine Tatsache, die sich im gemeinsamen europäischen Markt für Hamburg und Bremen noch nachteiliger auswirken wird. Denn in einem integrierten Gebiet sucht sich der Verkehr stärker als bisher den billigsten Verkehrsweg, da er weniger Behinderungen beim Grenzübertritt unterliegt. Der billigste Weg ist für das Zentrum des kontinentaleuropäischen Kernraumes, das sog. Montandriek, aber eindeutig der Weg zu den Beneluxhäfen. Diese Häfen haben daher stärker als Hamburg und Bremen eine Chance, als Transithäfen für das westdeutsche Industriegebiet zu dienen.

Der Hinterlandverkehr Hamburgs und der Transit Rotterdams und Antwerpens werden in Tabelle 2 miteinander verglichen. Im einkommenden Hinterlandverkehr hat Hamburg von 1955 bis 1960 eine stärkere Zunahme aufzuweisen als seine beiden Hauptkonkurrenten. Die Ursachen für diesen Wachstumsunterschied lassen sich allerdings nicht einwandfrei ermitteln. Sie dürften einmal die Bemühungen der Hamburger Hafverwaltung erkennen lassen, die im Verkehr mit Mitteldeutschland und im Transit nach und von den

¹⁹⁾ Vgl. Willeke, R., Margenttarife – ein Weg zur Wettbewerbsordnung im Verkehr?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71; Schulz-Kiesow, P. und Böttger, W., Zur Frage der Einführung des Margenttarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 212.

²⁰⁾ Fabning, H., Hamburg und der Nordsüdkanal, in: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 7. Jg. (1963), S. 144.

Tabelle 2

Die Entwicklung des Hinterlandverkehrs von Hamburg, Rotterdam und Antwerpen
(in 1000 t brutto)

	See-Eingang				See-Ausgang			
	1936	1955	1960	1963	1936	1955	1960	1963
<i>Hamburg</i>								
Westdeutscher Ab- und Zulaufverkehr ^{*)}	2007	1226	1820	2402	1207	2225	2454	2608
Ab- und Zulaufverkehr nach/aus West-Berlin	1046	104	171	350	213	44	85	84
Verkehr nach/aus der SBZ	3157	558	1146	633	963	931	416	664
Transit nach/aus den Comecon-Ländern auf dem Land- und Flußweg	821	686	560	839	1088	668	407	434
im Seeumschlag	88	12	41	32	142	14	31	41
Transit ohne Comecon-Länder auf dem Land- und Flußweg	248	234	614	560	107	251	297	248
im Seeumschlag	1112	836	1395	912	1059	834	1405	902
Summe (1955 = 100)	8479 232	3656 100	5747 157	5728 157	4779 96	4967 100	5095 103	4981 100
<i>Häfen am Nieuwe Waterweg</i>								
Transit (1955 = 100)	17328** 69**	24941 100	29762 119	29527 118	17407** 166**	10490 100	7341 70	6229 59
<i>Antwerpen</i>								
Transit (1955 = 100)	4957** 139**	3555 100	4376 123	6296 177	6530** 139**	4684 100	5233 112	4172 89

*) 1955–1960 ohne Saarland; **) 1937.

Quellen: Statistisches Landesamt Hamburg; Handels-, Industrie- und Verkehrstatistik von Rotterdam, hrsg. von der Handels- und Gewerbekammer Rotterdam; Stad Antwerpen, Havenbedrijf: Haven van Antwerpen, Statistisch Overzicht.

heutigen Ostblockländern eingetretenen Verluste so weit wie möglich auszugleichen; sie können aber auch darin liegen, daß Hamburg 1955 im Vergleich zu den anderen Häfen noch einen kriegsbedingten Entwicklungsrückstand hatte. 1963 hat dagegen Antwerpens Transit den Hinterlandverkehr Hamburgs überflügelt. Beim See-Ausgang ist Rotterdam im Transitverkehr seit 1955 wegen des verminderten Kohlenumschlags hinter Hamburg

und Antwerpen zurückgefallen. Die angeführte Tabelle wäre aber noch aussagekräftiger, wenn in allen drei Häfen der Umschlag von Erz, Steinkohlen und Mineralölen ausgedeutert würde, da er in den einzelnen Häfen unterschiedlichen Bedingungen unterliegt und aus der Sicht Hamburgs gar nicht zu dem umstrittenen Teil des Güterverkehrs gehört.

Diese hier nur skizzierten Wettbewerbsbeziehungen zwischen den kontinentaleuropäischen Welthäfen können nicht länger jeder Ordnungspolitik entzogen und sich selbst bzw. einem zwischen Gebietskörperschaften gänzlich funktionsunfähigen Marktmechanismus überlassen bleiben. Das Aufkommen neuer Verkehrsträger im Hinterland der Seehäfen und die Entwicklung neuer Wirtschaftsfunktionen in den Hafenzentren selbst haben den Hafenwettbewerb vielfältiger und dynamischer werden lassen. Damit ist auch zugleich die Möglichkeit volkswirtschaftlicher Fehlinvestitionen im Verkehrswesen größer geworden, denn im Wirtschaftswachstum erhöht sich das Gewicht solcher Verstöße gegen die optimale Faktorallokation.

Da die kontinentaleuropäischen Seehäfen nicht mehr nur Verkehrsknotenpunkte sind, sondern zugleich auch bedeutende Industriestädte und Mittelpunkte eigener Wirtschaftsregionen, bleiben darüber hinaus die Wirkungen von Fehlinvestitionen in ihren Verkehrsverbindungen nicht allein auf den Verkehrsbereich begrenzt. Sie strahlen zwangsläufig auch auf die Industrie der Seehäfen und des Hinterlandes, also auf alle Regionen der Wirtschaft aus und verstärken sich mit zunehmender Integration der Wirtschaftsräume. Damit wird die Forderung unabweisbar, den Wettbewerb der Seehäfen nach gesamtwirtschaftlichen Entscheidungskriterien zu gestalten.

Verkehrsmärkte und gegenwärtige Marktstruktur verschiedener Verkehrsträger unter besonderer Berücksichtigung Jugoslawiens^{*)}

VON PROF. DR. RELJA OSTOJIĆ, BEOGRAD

I. Gegenstand und Zielsetzung der Ausführungen

Wir wollen versuchen, einige der Besonderheiten, die Verkehrsmärkte gegenüber Warenmärkten aufweisen, am Beispiel des Güterverkehrs, vor allem in der jugoslawischen sozialistischen Wirtschaft, darzustellen und zu klären.

Der Verkehr stellt im Wirtschaftsprozeß das Bindeglied zwischen Produktion und Absatz dar. Hieraus ergibt sich der wirtschaftliche und produktive Charakter der Transportleistungserstellung, der nicht an ein bestimmtes gesellschaftliches System gebunden, sondern der produzierenden Wirtschaft immanent ist. Das Streben nach steigender Produktivität der für den Transportvorgang aufgewendeten Arbeit finden wir deshalb sowohl in der sozialistischen als auch in der kapitalistischen Wirtschaft. Unterschiedlich in beiden Wirtschaftsordnungen ist jedoch die Art und Weise der Produktion im Rahmen der gesellschaftlichen Beziehungen und deshalb die Wirkung des Wertgesetzes, nach dem die Steigerung der Produktivität der Arbeit in beiden Systemen erfolgt. Die gesellschaftlichen Beziehungen sind es also, die der Warenproduktion einen spezifischen Charakter und ein spezifisches Ziel verleihen.¹⁾

Im vorliegenden Zusammenhang soll sowohl auf eine theoretische Darstellung der Marktstruktur als auch auf die Untersuchung der Fragen des Funktionierens und der Effizienz der Märkte bezüglich der optimalen planmäßigen Verteilung der gesellschaftlichen Arbeit auf die Wirtschaftssektoren verzichtet werden. Auch die Möglichkeit von Wettbewerbsverzerrungen infolge differenzierender Preisbildung und aufgrund staatlicher Eingriffe soll nicht diskutiert werden. Spezielle Studien und Untersuchungen werden sich mit diesen Problemen in grundlegender Weise befassen.

In dieser Arbeit soll vielmehr in erster Linie die gegenwärtige Marktstruktur und Marktsituation dargestellt und beurteilt werden. Erörtert wird weiterhin die Frage der ökonomischen Optimalität der Marktstruktur in der Verkehrswirtschaft, und schließlich wird nach dem langfristigen Trend der Erscheinungen und Bewegungen im Verkehr schlechthin gefragt.

II. Der Markt in der sozialistischen Wirtschaft

Eines der grundlegenden Merkmale des Marktes in der sozialistischen Wirtschaft während der jetzigen Übergangsperiode ist darin zu sehen, daß er als ein Instrument des Gesellschaftsplanes und der Wirtschaftspolitik dienen soll.

^{*)} Überarbeitete und erweiterte Fassung eines am 4. Juli 1963 im Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster gehaltenen Vortrages.

¹⁾ Die gesellschaftlich wirtschaftliche Ordnung Jugoslawiens basiert auf freier vereinigter Arbeit, auf in gesellschaftlichem Besitz befindlichen Produktionsmitteln sowie auf der Selbstverwaltung der Werktätigen in der Produktion und auf der Verteilung des Gesellschaftsproduktes in der Arbeitsorganisation und Gesellschaftsgemeinschaft. — Artikel 6 der Verfassung der S. F. R. Jugoslawien (Deutsche Übersetzung, Belgrad 1963).

Grundsätzlich werden folglich im Wirtschaftssystem Jugoslawiens Art und Umfang der Produktion nicht durch den Marktmechanismus bestimmt. Es wird den im übrigen in vieler Hinsicht unabhängigen Wirtschaftssubjekten nicht überlassen, in allen Fällen die Bedingungen und Verhältnisse des Absatzes selbständig, d. h. völlig unbeeinflusst von der Gesellschaft, zu entwickeln. Das folgt aus der Inkompatibilität des Bestehens eines unkontrollierten Marktes mit den Bedingungen der sozialistischen Planwirtschaft und mit dem Charakter der sozialistischen Gesellschaftsbeziehungen. Eine ständige gesellschaftliche Kontrolle und teilweise eine unmittelbare Intervention auf dem Markt sind daher für die sozialistische Wirtschaft kennzeichnend.

Tabelle 1

Die Entwicklung der Struktur des Sozialproduktes Jugoslawiens nach Wirtschaftsgruppen 1947–1961 (in v. H.)

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Wirtschaft insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Industrie	33,3	34,4	34,5	38,1	33,0	37,9	35,8	39,7	40,4	44,0	41,8	45,5	42,8	46,2	47,0
Landwirtschaft	39,1	36,8	35,4	28,5	38,6	29,9	36,1	30,8	31,2	27,2	30,9	25,8	29,9	24,6	22,9
Forstwirtschaft	3,8	4,2	4,7	4,3	3,4	3,3	2,1	2,1	1,9	1,9	1,7	1,5	1,5	1,6	1,7
Bauindustrie	6,6	7,0	7,5	7,7	5,2	5,7	5,6	5,8	5,0	4,6	4,5	4,7	4,4	4,6	4,8
Verkehr	6,0	6,5	7,4	8,8	7,8	8,0	7,4	7,7	8,1	8,4	7,8	8,4	7,9	8,6	8,5
Handel	7,2	7,7	7,1	8,3	7,7	9,7	8,3	8,6	8,5	8,8	8,5	8,9	8,7	9,4	9,7
Handwerk	4,0	3,4	3,4	4,3	4,3	5,5	4,7	5,3	4,9	5,1	4,8	5,2	4,8	5,0	5,4

Quelle: Statistisches Jahrbuch FNRJ 1962 und Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963.

Tabelle 2

Das Wachstum des Verkehrs und des Volkseinkommens Jugoslawiens von 1947 bis 1961 (in Preisen von 1956; Basis 1947 = 100)*

Jahr	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Wirtschaft insgesamt	100	123	131	117	129	109	130	134	151	150	185	188	221	233	243
Verkehr	100	133	162	175	167	147	161	174	206	212	243	267	296	349	364

*) Anteil der Verkehrswirtschaft am Nettosozialprodukt zu Faktorkosten in laufenden Preisen in den Jahren 1936 und 1949–1955 in der Bundesrepublik Deutschland: 1936=8,6%, 1949=9,3%, 1950=8,2%, 1951=7,5%, 1952=8,0%, 1953=7,0%, 1954=7,7%, 1955=8%. Vgl. Funck, R., Verkehr und Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung (=Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Bd. 14), Göttingen 1961.
Aus der Darstellung der Entwicklung des Anteils der Verkehrswirtschaft am Nettosozialprodukt in Tabelle 1 ersieht man vor allem eine gewisse Konstanz hinsichtlich des Umfanges des prozentuellen Anteils der Verkehrswirtschaft am Sozialprodukt.

Quelle: Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963, S. 108.

Wenn also der Markt auch für die jugoslawische Wirtschaft keineswegs als typisch anzusehen ist, so ist er als Wirtschaftskategorie doch mit der sozialistischen Wirtschaft durchaus nicht unvereinbar. Das beweist schon die Tatsache, daß sich die planmäßige Realisierung des Sozialproduktes entscheidend über den Gütermarkt vollzieht.²⁾ Gerade das jugoslawische Wirtschaftssystem hat gezeigt, daß zwischen ihm und dem Phänomen des Marktes keine völlige Inkonsistenz besteht.

Der Markt darf in der sozialistischen Wirtschaft nie isoliert betrachtet werden. Man kann ihn stets nur vor dem Hintergrund der Gesamtheit der gesellschaftlich-ökonomischen Beziehungen beurteilen. Das konkrete wirtschaftliche Geschehen aber unterliegt dem ständigen Zugriff der makroökonomischen Instrumente wirtschaftlich-politischer Art.

Es soll jedoch betont werden, daß der Markt im Wirtschaftssystem Jugoslawiens eine weit größere Rolle spielt als in anderen Ländern mit einer sozialistischen gesellschaftlichen Ordnung.³⁾ In der Durchführung seiner Pläne zeigt dieses Wirtschaftssystem eine eindrucksvolle Elastizität. Galt die Zeit von 1945 bis etwa 1950/1952 noch als Periode der totalen Planung und administrativen Lenkung der Wirtschaft und war in dieser Zeit die Bedeutung des Marktes entsprechend gering, so herrschte danach ein durchaus elastisches, den jeweiligen Erfordernissen der wirtschaftlichen Entwicklung gerecht werdendes System der Planung vor.⁴⁾ Die größere Anpassungsfähigkeit wurde durch den Übergang zum Wirtschaftssystem der gesellschaftlichen Selbstverwaltung erreicht. Die Planung bestimmte nur noch die grundlegenden Verhältnisse in der Produktion und Distribution, ohne daß dadurch den Wirtschaftsorganisationen der Umfang der Produktion und das Sortiment der Erzeugnisse genau vorgeschrieben wurden. Dadurch konnten die Erzeuger eine größere Eigeninitiative entwickeln.

III. Der Verkehrsmarkt

Bei einer Analyse des Verkehrsmarktes gehen wir von bestimmten theoretischen Voraussetzungen aus. Dazu gehört es, daß das Verhältnis von Angebot und Nachfrage auf diesem Markt als Beziehung zwischen Produzenten und Konsumenten aufgefaßt werden kann. Die Anbieter von Verkehrsleistungen verlängern gleichsam den Produktionsprozeß in Richtung auf den Endverbrauch, indem sie den Transport der Güter organisieren und durchführen. Wir sehen den Markt für Güterverkehrsleistungen als determiniert an. Zu untersuchen sind die konkreten Vorgänge der räumlichen Übertragung von Gütern im Rahmen des gesellschaftlichen Produktionsprozesses. Der Transportprozeß kommt einer Verschiebung des Standorts der Produktion gleich.

Kloten klassifiziert die Eisenbahnen nach ihrer ökonomischen Bedeutung als produzierende Wirtschaftseinheit, deren Aufgabe darin bestehe, die räumliche Übertragung von Personen, Gütern und Nachrichten technisch zu ermöglichen.⁵⁾ Diese Aufgabe ist auch den übrigen traditionellen Verkehrsträgern zuzuschreiben. Nun ist die räumliche Übertragung

²⁾ Vgl. hierzu die Tabellen 1 und 2.

³⁾ Obradović, S., Wirtschaftliche Entwicklung und Außenhandel Jugoslawiens, in: Ekonomist, Beograd 1963, H. 2, S. 449 f.

⁴⁾ Obradović, S., Wirtschaftliche Entwicklung und Außenhandel Jugoslawiens, a.a.O., S. 450/451.

⁵⁾ Kloten, N., Die Eisenbahntarife im Güterverkehr. Versuch einer theoretischen Darstellung, Basel/Tübingen 1959, S. 2.

von Gütern vom Ort der Erzeugung bis zu dem des Verbrauchs aber nicht eigentlich als unmittelbare Aufgabe, sondern als Ziel des Verkehrs als eines selbständigen Gliedes im Rahmen der materiellen Produktion anzusehen. Die Aufgabe der Verkehrsträger liegt primär darin, die räumliche Übertragung der Güter so durchzuführen, daß der Gebrauchswert der Transportgüter erhalten bleibt. Insofern ist der Verkehr als Mittel zur Raumüberwindung zu verstehen.⁶⁾

Die amtliche jugoslawische Statistik pflegt zum Verkehr für eigenen Bedarf auf der Straße den Transport zu rechnen, den die Fabriken, Grubenwerke, Handelsunternehmen, Genossenschaften, Staatsorgane und gesellschaftlichen Organisationen abwickeln.

Das Gesetz über die Organisation der Transporte mit Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr (1962) hat versucht, das Verkehrswesen auf eine dem Verkehr für eigenen Bedarf adäquate Weise zu regeln. Als »Verkehr für eigenen Bedarf« wird der Transport von Personen und Gütern angesehen, der der Befriedigung des Bedarfs der Eigentümer der Kraftfahrzeuge dient. Die Beförderung für eigenen Bedarf können vornehmen: Wirtschaftsorganisationen, Staatsorgane, Institutionen und andere öffentlich-rechtliche Personen und Personen des bürgerlichen Rechts sowie Bürger, die Kraftfahrzeuge für eigenen Bedarf benutzen.

Nach Ansicht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) gehören zum Werkverkehr die Transporte, die von einer physischen oder juristischen Person für eigene Zwecke durchgeführt werden.⁷⁾ Im übrigen weist die ITF auf die Möglichkeit unechten oder gemischten sowie getarnten Werkverkehrs hin.⁸⁾ Abgesehen davon, daß Werkverkehr sich außerhalb der Verkehrsmärkte abspielt, diesen dabei aber Transportgüter entzogen werden, besteht vom Transportvorgang, von der Art und Weise der Raumüberwindung aus gesehen, kein Unterschied zwischen gewerblichem und Werkverkehr.

Die Anbieter von Leistungen im öffentlichen Verkehr sind um ständige Auslastung ihrer Kapazitäten bemüht. Die Realisierung von Verkehrsleistungen ist jedoch abhängig von der Elastizität der Nachfrage sowie den allgemeinen Bedingungen, die auf dem Verkehrsmarkt herrschen. Daraus sehen wir, daß hier der Markt die Hauptform der gesellschaftlichen Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern und denjenigen Wirtschaftseinheiten repräsentiert, die Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen. Das wiederum bedeutet, daß für diesen Markt die Frage nach dem Wirkungsverhältnis zwischen Marktstruktur und Intensität gesellschaftlicher Intervention von primärem Interesse ist.

Ungeachtet der spezifischen Merkmale des Marktes für Verkehrsleistungen läßt sich für diesen — auch unter den Bedingungen der sozialistischen Produktionsverhältnisse und planmäßigen Lenkung der Wirtschaft — feststellen, daß er in ganz bestimmter Weise ebenfalls »organisiert« ist. Daß der Verkehrsmarkt zu den Märkten gehört, für die gewisse Maßnahmen der Planung und preispolitische Eingriffe typisch sind, wurde bereits erwähnt. Diese Tatsache, daß sich der Preis für Verkehrsleistungen vorwiegend nicht frei auf dem Markt bildet, sondern entscheidend auf gesellschaftliche Interventionen zurück-

⁶⁾ Vgl. Vorwort von *Edgar Salin* in *Seidenfus, H. St.*, Energie und Verkehr, Basel/Tübingen 1960.

⁷⁾ Vgl. Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene, Basel 1958, S. 53 ff.

⁸⁾ Von »echtem« Werkverkehr, wie auch von Werkverkehr im engeren Sinne und von Werkverkehr im weiteren Sinne, sprechen *Predöhl* (Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 185 ff.) und *Seidenfus* (Energie und Verkehr, a.a.O., S. 195 ff.).

zuführen ist⁹⁾ — das gilt in vollem Umfang für Eisenbahn-, Luft- und PTT-Verkehr —, bedeutet jedoch nicht, daß damit von allen sonstigen Preisbestimmungsgründen abzusehen ist. Ebenfalls kann nicht von vornherein angenommen werden, daß die Preisbildung nicht in Übereinstimmung mit dem Wertgesetz erfolgt. Der Verkehrsmarkt ist ein Beispiel für das Zusammenwirken vom freien Spiel der ökonomischen Kräfte und Plan.

Offensichtlich sind die Art des Preisbildungsprozesses und das Niveau der Preise auf dem Markt für Verkehrsleistungen mitentscheidend für das Gesamteinkommen der Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahn- und PTT-Unternehmen müssen sich mit den Einwirkungen auf die Tarifpolitik ebenso abfinden wie mit der Tatsache, daß ihr Einkommen nicht durch die unmittelbare Realisierung der Verkehrsleistungen im gemeinsamen Verkehr zustandekommt. Darüber hinaus ergibt sich für Jugoslawien ein spezifisches Problem aus der unmittelbaren gegenseitigen Abhängigkeit der Leistungserstellung der relativ zahlreichen Unternehmen in diesen beiden Verkehrszweigen.¹⁰⁾ Es ist dies das Problem der Verteilung der erzielten Transporteinnahmen. Man wird nicht behaupten können, daß es bisher voll befriedigend gelöst worden sei.

Wir haben als typisches Merkmal des Verkehrsmarktes herausgestellt, daß der Verkehr zu den Wirtschaftsbereichen mit einem relativ hohen Grad an staatlichen Interventionen zählt. *Sjöberg* stellt fest, daß das Verkehrswesen schon seit alters her Gegenstand staatlicher Kontrolle und Regelung ist.¹¹⁾ Die wirtschaftspolitischen Maßnahmen des Staates kommen in den Verkehrstarifen sowie in der Art der Preisbildung zum Ausdruck. Ebenso entscheidet der Staat über Neubau bzw. Wiederaufbau und Erhaltung der Transportwege auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Flußverkehrs.¹²⁾ Die Tatsache, daß die Eisenbahn in den meisten Ländern der Transportmenge und -leistung nach den Hauptverkehrsträger bildet, erklärt das hervorragende staatliche Interesse an ihr und damit den besonders hohen Grad an Interventionen. Im übrigen befindet sich die Eisenbahn in der Regel im Staatseigentum.

In diesem Zusammenhang ist auf die Bedeutung der allgemeinen Revision der bürgerlichen Theorie, die von der Konzeption des absolut freien Wettbewerbs und des ökonomischen Automatismus ausgeht, hinzuweisen. Diese Revision geht auf Strukturänderungen in der gegenwärtigen kapitalistischen Wirtschaft zurück. Sie ist in besonderem Maße auch für den Verkehrsmarkt relevant. Es ist eine beachtenswerte Tatsache, daß in der gegenwärtigen bürgerlichen Wirtschaftswissenschaft der Standpunkt dominiert, die Wirkungen

⁹⁾ In marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaften sind die Beaufsichtigung des Verkehrsmarktes seitens des Staates, eine bestimmte Lenkung wirtschaftlicher Vorgänge auf den Verkehrsmärkten, aktive, direkte staatliche Tarifkontrolle, die Ordnung der Wettbewerbsverhältnisse unter den Verkehrsträgern, wie dies auch in den USA der Fall ist, und andere Maßnahmen (z. B. in bezug auf die Koordination der Verkehrsträger untereinander) zweifellos nicht neueren Datums. Wir werden auf diese Frage noch zurückkommen.

Vgl. *Boer, E.*, Die Verkehrskoordination in der Politik der Interstate Commerce Commission (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 25), Göttingen 1961; *Seidenfus, H. St.*, Energie und Verkehr, a.a.O., S. 186 ff.; *Linden W.*, Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 171 ff.

¹⁰⁾ Die Einheit, die Nichtteilbarkeit des technologischen Prozesses der Verkehrsleistungen ist charakteristisch für die Tätigkeit der Eisenbahn- und PTT-Unternehmungen.

¹¹⁾ *Sjöberg, A.*, Die Wettbewerbsverhältnisse auf dem Verkehrsmarkt in Schweden und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 26. Jg. (1955), S. 29 ff. Vgl. auch *Sjöberg, A.*, Neue Verkehrsordnung mit funktionsfähigem Wettbewerb, vorgeschlagen für Schweden, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 17. Jg. (1962), S. 3.

¹²⁾ *Seidenfus, H. St.*, Verkehrsmärkte, Basel/Tübingen 1959, S. 107/108.

eines völlig ungestörten Marktmechanismus im Verkehrssystem wären durchaus unerwünscht.

Die Theorie unterstützt den Standpunkt des einzuschränkenden Wettbewerbs im Verkehrsbereich mit dem Hinweis auf die insgesamt außerordentlich geringe Elastizität des Angebots an Transportkapazitäten und die ebenfalls relativ niedrige Elastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Weiterhin wird angeführt, daß der Charakter der Verkehrsmärkte die Möglichkeit einer optimalen Allokation der verkehrswirtschaftlichen Ressourcen durch freien Wettbewerb ausschließt.¹³⁾

In seinem Aufsatz »Zusammenwachsen des Europäischen Verkehrsmarktes« weist *Oeftering* auf den heterogenen Charakter des Verkehrs sowie dessen Bedeutung für die Gestaltung des Wettbewerbs hin. Er nennt als spezifische Kennzeichen stark ausgeprägte Größen- und Strukturunterschiede der Verkehrsbetriebe, die immanente Neigung zur Überkapazität der Einrichtungen, die Unmöglichkeit, Verkehrsleistungen auf Lager zu produzieren, sowie die Notwendigkeit des Vorhandenseins einer gewissen Überkapazität an Einrichtungen, welche einen unverhältnismäßig hohen Investitionsbetrag erfordert. Daraus schließt *Oeftering*, daß eine vollkommene Liberalisierung des Verkehrs den Verkehrsmarkt schnell in völlige Unordnung bringen würde.¹⁴⁾

Oeftering befürwortet vielmehr einen »gesunden« Wettbewerb, der u. a. auch kostenechte Kalkulationsmethoden bei den Verkehrsträgern voraussetzt. Der Begriff »gesunder« Wettbewerb verlangt eine genauere Untersuchung. Wir sind der Meinung, daß die Problematik des »gesunden« Wettbewerbs (*workable competition*) zusammen mit den Fragen der Koordination der Verkehrsträger zu behandeln ist. In diesem Zusammenhang sei hier nur darauf hingewiesen, daß die den einzelnen Verkehrsmitteln immanenten komparativen Vorteile durch entsprechende Arbeitsteilung im Verkehr optimal ausgenutzt werden können. Die Frage der volkswirtschaftlichen Koordination im Verkehr,¹⁵⁾ insbesondere in der marktwirtschaftlich organisierten Wirtschaft, ist zu komplex, als daß hier näher auf sie eingegangen werden könnte. Daraus soll jedoch nicht geschlossen werden, daß dieses Problem in der sozialistischen Volkswirtschaft gelöst wäre.

In Schweden steht man auf dem Standpunkt, daß verkehrspolitische Reformen im Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr nur schrittweise durchgeführt werden können.¹⁶⁾ Die Notwendigkeit gewisser Wettbewerbsbeschränkungen im Verkehr steht hier der Forderung nach vermehrter Handlungsfreiheit für die Leitung der staatlichen Unternehmungen gegenüber. Dies gilt insbesondere für die Schwedischen Staatsbahnen.¹⁷⁾ Auch in anderen entwickelten Ländern ist die Tendenz zu einer gewissen Unabhängigkeit der Eisenbahnen zu beobachten. In der Bundesrepublik Deutschland bezieht sich die Tarifautonomie aufgrund der Verkehrsänderungsgesetze von 1961 sogar auf alle drei Verkehrsträger. In Großbritannien manifestiert sich eine stärkere Handlungsfreiheit hinsichtlich der Ver-

¹³⁾ *Seidenfus, H. St.*, Die »Eigengesetzlichkeit« des Verkehrs – ein Anpassungsproblem, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 32. Jg. (1961), S. 159 ff.

¹⁴⁾ Vgl. *Oeftering, H. M.*, Zusammenwachsen des Europäischen Verkehrsmarktes, in: Die Bundesbahn, 37. Jg. (1963), S. 259 ff.

¹⁵⁾ Vgl. *Funck, R.*, Koordinierung und Harmonisierung der Transporttarife in wohlstandsökonomischer Sicht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 71 ff.

¹⁶⁾ *Sjöberg, A.*, Neue Verkehrsordnung mit funktionsfähigem Wettbewerb, vorgeschlagen für Schweden, (VIII. Etappenweiser Übergang zu einem neuen verkehrspolitischen System auf der Grundlage eines wirksamen Wettbewerbs), a.a.O., S. 15.

¹⁷⁾ *Sjöberg, A.*, Ein Sanierungsplan für die Schwedischen Staatsbahnen, Stockholm 1963 (Manuskript).

kehrstarife darin, daß die speziellen Verträge über die Beförderung (*agreed charges*) keinerlei Einschränkung unterliegen. Indessen ist die Pflicht zur Veröffentlichung der maximalen Tarifsätze erhalten geblieben. Aufgrund der Transport Act von 1962 sind die britischen Eisenbahnen grundsätzlich von der Betriebspflicht befreit worden. Dies bedeutet, daß die britischen Eisenbahnen nicht mehr als Träger des öffentlichen Dienstes (*common carrier*) anzusehen sind. Eine ähnliche Situation ist auch bei den französischen Eisenbahnen anzutreffen.

Die dargestellten Tendenzen dürfen jedoch nicht so interpretiert werden, daß der Staat auf seine regulative Rolle im Verkehrsbereich verzichtet hätte. Bekanntlich erstreckt sich die notwendige Intervention des Staates auf das gesamte Gebiet der gesellschaftlichen Reproduktion.¹⁸⁾ Die zu beobachtende größere Handlungsfreiheit staatlicher Eisenbahnunternehmen ist als Folge der veränderten Verkehrsstruktur und der daraus resultierenden veränderten ökonomischen Stellung der Verkehrsträger auf dem Markt zu interpretieren. Der verschärfte Wettbewerb des Straßenverkehrs, besonders in den stark frequentierten Knotenpunktionen, erfordert eine optimale Tarifierung im Eisenbahngüterverkehr. Ein wichtiges Mittel dazu ist eine Preisdifferenzierung der Eisenbahn durch die Gewährung von Ausnahmetarifen unter Aufgabe des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum.¹⁹⁾

Unsere theoretischen Überlegungen sollen kurz zusammengefaßt werden. Wir sahen zwar, daß eine Änderung der Preise für Güterverkehrsleistungen in der Regel nur einen geringen Einfluß auf die Nachfrage auszuüben vermag.²⁰⁾ Andererseits werden Verschiebungen im Preisniveau auf die Verteilung der Gesamtnachfrage nach Transportleistungen zwischen den einzelnen Verkehrszweigen einwirken.

Die Wirkung einer Erhöhung der Preise für Verkehrsleistungen auf die Güterpreise wird in der Regel aus quantitativen Analysen ersichtlich. So enthält etwa die Studie des Instituts für Verkehrswissenschaft in Beograd über den Einfluß der Transportkosten auf die Wirtschaft (Beograd 1963) Angaben über den Anteil der Transportkosten an den Preisen für eine größere Zahl industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie an den Lebenshaltungskosten in Jugoslawien.²¹⁾

In diesem Zusammenhang ist die Frage von Bedeutung, welchen Einfluß die Transportkosten auf die räumliche Struktur der Wirtschaft haben, insbesondere welchen Einfluß die Tarifpolitik auf die Bestimmung des Standorts der industriellen Produktion hat. Diese Frage kann jedoch nicht isoliert von derjenigen nach den Einwirkungen der Transport-

¹⁸⁾ Über die vollkommene Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft als Vorbedingung des Wachstums der Wirtschaft wie auch über »Dual Economy« vgl. *Hansen, A.*, Economic Issues of the 1960's New York 1960.

¹⁹⁾ *Funck, R.*, Koordinierung und Harmonisierung der Transporttarife in wohlstandsökonomischer Sicht, a.a.O., S. 77.

²⁰⁾ *Seidenfus, H. St.*, Marktforschung und Verkehrswirtschaft, in: Festschrift für Otto Most, Beuel/Bonn 1961; *Berkenkopf, P.*, Der Verkehr in der Marktwirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 25. Jg. (1954), S. 73 ff.

²¹⁾ Eine vergleichende Übersicht über den Anteil der Eisenbahnfrachten am Preis gewisser industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse in einzelnen europäischen Ländern enthält die Publikation der UIC: *Incidence des tarifs ferroviaires sur le coût de production total de quelques marchandises déterminées, 1960. Schließlich finden wir bei F. Voigt in seiner Studie »Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems« (Berlin 1960), die wir, ebenso wie das Standardwerk von A. Predöhl (Verkehrspolitik, Göttingen 1958), in der Zeitschrift »Economist«, Beograd 1961, H. 3, besprochen haben, einige Berechnungen über den Anteil der Transportkosten am Wert bestimmter Produkte. Vgl. *Gosse, H.*, Beförderungspreise und Preisniveau, in: Die Bundesbahn, 31. Jg. (1957), S. 1603.*

kosten auf die Produktionskosten betrachtet werden. Die Resultate solcher Untersuchungen und quantitativen Analysen hängen weitgehend von der jeweils angewandten Methode ab. Ebenso richtet sich ihr Aussagewert danach, welche Faktoren und Bestimmungsgründe bei der Ermittlung der Transportkosten berücksichtigt worden sind. Schließlich ist darauf zu achten, ob Transportkosten nur einmal im Wert der einzelnen Erzeugnisse auftreten oder mehrmals in ihn eingehen.

Insgesamt gesehen ist der Beitrag des Transports zum Wert der Erzeugnisse jedoch als relativ gering zu bezeichnen. Trotz dieser Tatsache und obwohl heute sogar eine sinkende Tendenz des relativen Anteils der Transportkosten zu beobachten ist,²²⁾ darf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Transportkosten – und damit auch ihrer Senkung – nicht unterschätzt werden.

IV. Spezifische Transportmärkte und ihre Organisation

Der Transportmarkt ist durchaus nicht einheitlich. Es haben sich vielmehr zahlreiche Teilmärkte entsprechend den jeweiligen Transportzweigen mit besonderen Organisationsformen entwickelt. Auf diesen Märkten bilden sich die Preise im freien Wettbewerb, werden oligopolistisch bestimmt bzw. monopolistisch gesetzt oder aber sie entstehen unter dem Einfluß direkter oder indirekter Interventionen des Staates.²³⁾

Als charakteristisches Beispiel für die Bildung von Teilmärkten innerhalb der einzelnen Transportzweige (je nach der Art der zu erstellenden Transportleistung) kann der Markt für Seeschiffsraum (Schiffstonnage) in der Trampschiffahrt oder der Markt in der Linienfahrt dienen. Beide Verkehrsmärkte sind durch eine besondere Struktur gekennzeichnet: Es bestehen Unterschiede hinsichtlich der Form und Qualität der Märkte. Ferner weichen sie hinsichtlich der Intensität der Konkurrenz, des Prozesses der Preisbildung, der Anzahl der Marktteilnehmer usw. voneinander ab. Solche strukturellen Unterschiede führen zu Formen des Wettbewerbs, die in der Trampschiffahrt dem freien Wettbewerb nahekommen, in der internationalen Linienschiffahrt dagegen oligopolistische Züge aufweisen.

Die Marktstruktur in der Seeschiffahrt nach 1945 wurde insbesondere von folgenden ökonomisch relevanten Faktoren geprägt: Subventionierungspolitik sowie sonstige wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Begünstigung des Ausbaus der nationalen Handelsflotten und das Auftreten der Seeschiffahrt der sozialistischen Länder als potentielle Outsider der Frachtkonferenzen. In der jugoslawischen Schiffahrt bemüht man sich, eine Zersplitterung des Angebots an Transportkapazitäten zu verhindern bzw. einzuschränken. Die Motive für die damit verbundene Tendenz zur Konzentration sind produktionstechnischer und kommerzieller Natur. Es ist jedoch klar, daß große Unternehmen in der Seeschiffahrt nicht immer gleichzeitig auch mit größtmöglicher Rentabilität arbeiten. Auch hier gibt es das Problem der optimalen Betriebsgröße.

Bevor auf die Marktstruktur der Verkehrsträger im binnenländischen Transportwesen eingegangen wird, ist noch einmal zu betonen, daß auch und gerade in der »freien« Wirtschaft der Verkehrsmarkt zu den Märkten gehört, die staatlicher Intervention unter-

²²⁾ Bögel, H. D., Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 60.

²³⁾ Vgl. Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, a.a.O., S. 108 ff.

liegen. Dies bezieht sich auch auf die Frage nach dem Marktzutritt. Insofern zeigt der Verkehrsmarkt hier ganz ähnliche Merkmale wie in der sozialistischen Planwirtschaft. In beiden Fällen ist der Markt staatlich organisiert und kontrolliert. Aus diesem Grunde halten wir die Auffassung von Seidenfus, »in einer sozialistischen Wirtschaft z. B. gibt es keinen Markt wie in der freien Wirtschaft«²⁴⁾ für einseitig.

Wenn der Verkehrsmarkt heute teilweise Elemente relativ wirksamer Konkurrenz aufweist, dann ist dies nur durch die Beseitigung des faktischen Verkehrsmonopols der Eisenbahnen als Folge des Aufkommens neuer Verkehrsmittel möglich geworden. Von einer völligen Überwindung des natürlichen Monopols der Eisenbahnen kann indes nicht gesprochen werden. Die Transportleistungen im Eisenbahnverkehr werden in der Regel von Großbetrieben erstellt. Das Vorherrschen von Großbetrieben ist für die Eisenbahn geradezu typisch. Die ökonomische Berechtigung dieser Betriebsform dürfte unbestritten sein. Zugunsten des Großbetriebes sprechen u. a. folgende Faktoren: die größere Effizienz der Auslastung der Transportkapazitäten, höhere Arbeitsproduktivität, größere ökonomische Effizienz der Investitionen, die Möglichkeit der Preisdifferenzierung und ein hoher Grad an Markttransparenz. Der langfristige Konzentrationsprozeß im Eisenbahnverkehr ist besonders in Ländern mit dichtem Eisenbahnnetz zwangsläufig. Erst dadurch kann ihre Massenleistungsfähigkeit ausgenutzt werden. Diese Entwicklung äußert sich auch in der Erhöhung der durchschnittlichen Ladefähigkeit der Güterwagen.²⁵⁾

Im Gegensatz zu der in anderen Ländern geringen Zahl von Anbietern auf dem Markt für Eisenbahntransportleistungen gibt es in Jugoslawien 25 Eisenbahnunternehmungen. Dazu kommen noch 34 besondere Unternehmungen und 169 Sektionen. Untersuchungen zeigen, daß das Bestehen vieler Eisenbahnunternehmen zu einer wesentlichen Erhöhung der Betriebskosten der Eisenbahnen führt. Die Unternehmen haben schwer an der Last der relativ hohen Fixkosten zu tragen. Auch eine Zersplitterung der Investitionsvorhaben ist die Folge. Ferner schränkt die unzureichende Ausnutzbarkeit der Ladekapazitäten der Güterwagen und der Zugkraft der Lokomotiven die Rentabilität des einzelnen Unternehmens ein. Offenbar wäre das jugoslawische Transportwesen in der Lage, infolge der Verbesserung der technischen Ausstattung des Verkehrs, der Erhöhung der gesellschaftlichen Produktivität der Arbeit und der rationelleren Organisation der Beförderung nicht nur qualitativ verbesserte Transportleistungen zu bieten, sondern auch ein potentiell mögliches größeres Güterverkehrsvolumen zu erreichen.²⁶⁾ Da eine Konzentration nicht von kapitalintensiven Investitionen abhängig ist, kommen ihr die Bedingungen des jugoslawischen Wirtschaftssystems durchaus entgegen. Sie wird hier daher befürwortet.

Der gewerbliche Kraftwagenverkehr weist in Jugoslawien folgende Merkmale auf: eine große Zahl von Transportbetrieben sowie eine ungünstige Größenstruktur,²⁷⁾

²⁴⁾ Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, a.a.O., S. 87.

²⁵⁾ Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1962, New York 1963, S. XVIII – XIX.

²⁶⁾ Die Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs (in tkm) ist die größte in Ländern mit Planwirtschaft. In der Periode von 1950 bis 1961 betrug die Steigerung mehr als das 2 1/2-fache bzw. die Rate des jährlichen Zuwachses betrug durchschnittlich 10%. Auf der Basis von 1958=100 zeigt die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in osteuropäischen Ländern, einschl. des Verkehrs im asiatischen Teil der Sowjetunion, folgenden Trend: 1959=109; 1960=116; 1961=121. Demgegenüber zeigt die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in Westeuropa folgendes Bild: 1959=101; 1960=108; 1961=108 (Quelle: UN Statistical Yearbook, 1962, New York 1963, S. 344; UN-Press Release No. ECE/Trans/165). Vgl. Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1962, New York 1963.

²⁷⁾ Etwa 40% der Betriebe haben weniger als 20 Kraftwagen und etwa 15% der Betriebe haben sogar unter 10 Kraftwagen.

nämlich das Vorherrschen des Kleinbetriebes auch im Personenverkehr bei einem Fehlen von Straßenverkehrsgenossenschaften. Hohe Wegekosten bei ungenügender Dichte des Straßennetzes, mangelnde Organisation und unzulängliche technische Voraussetzungen kommen hinzu. Die Bildung der Transportpreise ist frei. Es sind zwar Integrationsbewegungen (Fusion, kommerzielle Koordination, Arbeitsteilung usw.) auf dem Gebiet des Kraftwagenverkehrs zu beobachten; jedoch ist dies ein komplizierter und sehr langwieriger Prozeß.

Die Marktstruktur in der Binnenschifffahrt zeichnet sich durch eine kleine Zahl von Schifffahrtsbetrieben aus. Von den 15 bestehenden Betrieben sind 2 ausgesprochene Großbetriebe, deren Tätigkeitsbereich nicht auf bestimmte Verkehrsrelationen beschränkt ist. Die ausgeprägte Konzentration des Frachtverkehrs kann aus folgenden ökonomischen Kennzahlen ersehen werden: Das Grundkapital der beiden größten der insgesamt 15 Betriebe übersteigt 5 Mrd. Dinars (278 Mill. DM). Etwa 80% der gesamten Einnahmen aller Betriebe entfällt auf nur drei Großbetriebe.²⁸⁾

Die Möglichkeit einer wirksamen duopolistischen Konkurrenz zwischen den beiden führenden Betrieben wird nicht verkannt. De facto ist diese jedoch wegen der Konkurrenz von Schiene und Straße sowie wegen der Internationalität der Schifffahrt auf der Donau sekundär. Mit der Zeit wird außerdem mit steigender Konkurrenz der Pipeline gerechnet, und schließlich darf auch die Konkurrenz der übrigen Wettbewerber auf dem Binnenschifffahrtmarkt nicht völlig übersehen werden, auch wenn es sich dabei ausschließlich um Kleinbetriebe handelt.

Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß der Typ des großen und wirtschaftlich starken Flußschifffahrtsbetriebes nicht nur der Konzeption des jugoslawischen Wirtschaftssystems, sondern darüber hinaus auch den allgemeinen ökonomischen Forderungen nach Wirtschaftlichkeit und Rentabilität der Betriebe entspricht.²⁹⁾ Außerdem können nur Großbetriebe im internationalen Flußgüterverkehr eine dominierende Rolle spielen. Dies gilt erst recht für den kombinierten Fluß-See-Verkehr, der die räumliche Ausweitung des Binnenschifffahrtmarktes gefördert hat. Auch der kommende Rhein-Main-Donau-Kanal wird die weitere Ausdehnung des Transportmarktes begünstigen.

Für die Marktstruktur in der Binnenschifffahrt auf dem Gebiet des internationalen Güterverkehrs ist zweifellos das Fehlen des Donauschifffahrtkartells, welches vor dem Kriege alle führenden Schifffahrtsbetriebe umfaßte, von Bedeutung. An die Stelle der früheren internationalen Verträge ist das neue Donau-Statut getreten, die Belgrader Konvention. Gemäß dieser Vereinbarung können nur die Uferstaaten Mitglied der Donaukommission sein.

Durch die bedeutende Änderung der Wirtschaftsstruktur, welche durch die schnelle wirtschaftliche Entwicklung besonders in der Industrie herbeigeführt wurde, verlor der Verkehr auf den jugoslawischen Binnenschifffahrtswegen seinen saisonalen Charakter, der noch für die Zwischenkriegsperiode kennzeichnend war. Demnach zeichnet sich die jugoslawische Binnenschifffahrt heute durch eine Kontinuität der Verkehrsströme (mit zeitweiser Unterbrechung infolge Eises und Niedrigwassers) und durch die damit verbundene

²⁸⁾ Quelle: Statistisches Jahrbuch SFRJ 1963, Beograd 1963.

²⁹⁾ Was die Betriebsgröße im Verkehr betrifft, so wäre es einseitig, wenn man behaupten würde, daß die Betriebsgröße bzw. die Konzentration der Verkehrskapazitäten, des Leistungsangebots also, alleiniges Kriterium für die Rentabilität wäre. Das Problem der Optimalität ist auch hier aktuell.

Dauerhaftigkeit der Beschäftigung der Schifffahrtsbetriebe aus. Außerdem ist eine Änderung der Struktur der Hauptverkehrsgüter festzustellen. So werden heute anstelle der landwirtschaftlichen Produkte³⁰⁾ sehr viel stärker folgende Warengruppen befördert: Rohöl und Mineralölprodukte,³¹⁾ Erze und Konzentrate, Nichtmetalle, Metalle, Düngemittel und Kohle. Schließlich soll noch auf folgende charakteristische Merkmale der jugoslawischen Binnenschifffahrt und ihres Marktes hingewiesen werden: Es hat eine Modernisierung der Verkehrsmittel stattgefunden, jedoch fehlt eine Koordination zwischen der Binnenschifffahrt und anderen Verkehrsmitteln; eine optimale Tarifstruktur ist nicht erreicht.

Der Luftverkehr konzentriert sich noch immer auf die Beförderung von Personen und Postfracht, jedoch fehlen die Voraussetzungen für eine Entwicklung des Güterverkehrs nicht völlig. Die Einnahmen aus dem Cargoverkehr weisen z. B. 1961 gegenüber dem Vorjahr mit 8,9% den höchsten Zuwachs unter den wichtigeren Luftfrachtgruppen auf. Vom Standpunkt der allgemeinen Forderung nach Wirtschaftlichkeit, Rentabilität und Arbeitsproduktivität ist im Rahmen der planmäßigen gesellschaftlichen Produktion³²⁾ wie in der marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaft³³⁾ eine Konzentration auf der Angebotsseite im Luftverkehr und auf deren Teilmärkten nicht minder erwünscht als bei den anderen Verkehrsträgern. Man kann sagen, daß die Frage der optimalen Kapazitäten der Verkehrsbetriebe im Luftverkehr weniger aktuell ist als in anderen Verkehrszweigen, weil bereits ein hoher Grad an Konzentration der Transportmittel und des Personals erreicht worden ist. Doch damit ist das Problem der Rentabilität der Luftverkehrsunternehmen nicht gelöst. Gleichfalls bleibt das Problem der Überkapazität offen, ebenso die Frage der optimalen Kooperation mit ausländischen Luftverkehrsgesellschaften.

In den meisten sozialistischen Ländern wickelt ein einziges Unternehmen den gesamten nationalen und internationalen Luftverkehr ab. Das trifft beispielsweise für die Sowjetunion mit ihren zahlreichen weit voneinander entfernt liegenden Großstädten, vor allem Hauptstädten der Republiken sowie Industriezentren, zu.³⁴⁾ Die dortige AEROFLOT ist sogar, wenn man von dem Zusammenschluß der TWA (Trans World Airlines) und PAA (Pan American World Airways) absieht, die größte Luftverkehrsgesellschaft der Welt.

Für die rasche Expansion und die strukturellen Wandlungen im Luftverkehr waren der Wiederaufbau und die Ausweitung der Flughäfen sowie der vermehrte Einsatz von Großflugzeugen von Bedeutung. Was speziell Jugoslawien betrifft, so sind für die künftige

³⁰⁾ Vor dem Kriege war Jugoslawien vorwiegend ein Agrarland. Noch im Jahre 1931 betrug der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung 75% der gesamten Bevölkerung. Von der jugoslawischen Binnenschifffahrt wurden 1937 noch 0,867 Mill. t Getreide befördert, 1961 dagegen nur 0,333 Mill. t.

³¹⁾ Die Produktion von Rohöl und Erdgas im nordöstlichen Teil von Serbien (Banat), wo sich in der Nachkriegszeit rasch ein wichtiges Erzeugungszentrum entwickelt hat (was auf die ökonomische Aktivität der übrigen Wirtschaftssektoren nicht ohne Einfluß bleiben kann), die fortschreitende Mechanisierung der Landwirtschaft sowie die volkswirtschaftlich notwendige Standortverteilung der Raffinerien sind Faktoren der Steigerung der Transporte flüssiger mineralischer Brennstoffe. Dadurch wird einmal die mittlere Entfernung der Eisenbahntransporte im Verkehr von flüssigen mineralischen Brennstoffen verkürzt. Zweitens wird dadurch eine Ersparnis an Transportkosten erzielt. Dies gewinnt besonders an Bedeutung, weil in Jugoslawien die durchschnittliche Beförderungsweite für flüssige mineralische Brennstoffe sehr groß ist.

³²⁾ Vgl. Ostojić, R., Strukturwandlungen und Konzentrationstendenzen der Transportkapazitäten im Luftverkehr, in: »Ökonomist«, Beograd 1962, H. 2.

³³⁾ Vgl. Predöhl, A., Verkehrspolitik, a.a.O., S. 173 f.

³⁴⁾ Vgl. Vomhof, K., Strukturwandel im Inland-Luftverkehr der Sowjetunion durch den Einsatz von Strahlflugzeugen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33. Jg. (1962), S. 178. Ferner siehe Kindscher, R., Entwicklungstendenzen im Luftverkehr, Berlin 1960.

Entwicklung und Belebung des Luftverkehrsmarktes, der sich gleichfalls größtenteils in der Form des öffentlichen Linienverkehrs abwickelt, folgende Forderungen zu erfüllen: Eine qualitative Verbesserung der Transportleistungen im nationalen und internationalen Linienverkehr, eine Erweiterung der Transportkapazitäten, Vermeidung einer Zersplitterung des Angebots an Transportkapazitäten, insbesondere die Verwendung von Flugzeugen des gleichen Typs, wodurch die gegenseitige Ablösung der Flugzeuge infolge der anfallenden Revisionszeiten leichter durchführbar ist.³⁵⁾ Hinzukommen muß eine rationale Politik bezüglich der Gebühren, die ausländische Luftverkehrsgesellschaften für die Benutzung der Flughäfen zu zahlen haben, eine allgemeine Lösung der Fragen nach Zweckmäßigkeit, Form und Aufgaben spezieller Unternehmen für Flughafendienste sowie eine bessere Ausnützung der Rücktransporte im regelmäßigen und im saisonalen internationalen Linienverkehr.

V. Zusammenfassung

1. Auch in der sozialistischen Wirtschaft, der Wirtschaft der Übergangsperiode mit bereits entwickelter Arbeitsteilung im Rahmen der gesellschaftlichen Produktion, verlangt die Realisierung der Waren im ökonomischen Sinne die räumliche Übertragung der Produkte vom Erzeugungs- zum Konsumort. Daraus folgt, daß auch in der sozialistischen Wirtschaft »ein funktionsfähiges Verkehrswesen die unerläßliche Bedingung für die interregionale Verknüpfung der arbeitsteilig kooperierenden wirtschaftlichen Teileinheiten ist.«³⁶⁾ Dem Markt fällt dabei die Aufgabe der Vermittlung zwischen Produktion und Distribution zu.
2. Seiner Konzeption nach ist das jugoslawische Wirtschaftssystem mit dem Phänomen des Marktes durchaus vereinbar. Das sozialistische Wirtschaftssystem negiert weder den Markt noch das Wertgesetz. Die ökonomische Wirkung von Warenproduktion und Wertgesetz ist jedoch im sozialistischen Wirtschaftssystem nicht identisch mit der in der kapitalistischen Wirtschaft.
3. Im Verkehr als einem selbständigen Sektor der Produktion (im weiteren Sinne) existiert und funktioniert der Markt als gesellschaftliche Institution, die ständig zwischen Anbietern und Nachfragern von Transportleistungen vermittelt.
4. Der Verkehrsmarkt in Jugoslawien ist durch ein begrenztes Maß an Planung und preispolitischer Intervention gekennzeichnet. Daß sich der Preis in der Regel nicht frei bildet, bedeutet jedoch nicht, daß damit die Preisbildung völlig ohne Beziehung zu der für die Erstellung von Verkehrsleistungen gesellschaftlich notwendigen Arbeit erfolgt. Ferner darf daraus nicht geschlossen werden, daß die übrigen für die Preisbildung relevanten Faktoren bedeutungslos sind.
5. Die jugoslawischen Wirtschaftsunternehmen werden in ihrer Möglichkeit zur Entfaltung ökonomischer Aktivität maßgebend durch wirtschaftspolitische Maßnahmen auf dem Gebiet der Investitionen, des Systems der Verkehrspreise usw. beeinflusst.

³⁵⁾ *Berchtold, W.*, Wirtschaftlichkeitsfragen des Luftverkehrs (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 3), Göttingen 1955.

³⁶⁾ Vgl. *Schmitt, A.*, Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in: Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1961, S. 274.

6. Die Marktstruktur mit der im Verkehrsbereich typischen Tendenz zur Konzentration auf der Angebotsseite ist mit der Konzeption des jugoslawischen Wirtschaftssystems vereinbar.
7. Die rasche Entwicklung der jugoslawischen Wirtschaft, die Mannigfaltigkeit der Produktion, die Möglichkeit aktiver Regionalpolitik, entwicklungspolitische Maßnahmen und die Entwicklung neuer Verkehrsmittel verursachen neben der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft des Verkehrssystems selbst Rückwirkungen auf die Verkehrsmärkte, besonders hinsichtlich ihrer räumlichen Ausweitung und Intensivierung.

Entwicklungsmöglichkeiten des Huckepackverkehrs*)

VON PETER GOEBEL, KREFELD

Mit den Verkehrsänderungsgesetzen aus dem Jahre 1961 ist der Versuch unternommen worden, die Verkehrswirtschaft an die soziale Marktwirtschaft stärker heranzuführen. Durch einen vermehrten Preiswettbewerb soll eine »beste Verkehrsbedienung« und eine »volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung« ermöglicht werden. Letztere ist dann erreicht, wenn die Produktionsfaktoren in der Verkehrswirtschaft so verteilt sind, daß durch ihre Umgliederung keine Verbesserung in der Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern mehr erreicht wird. Auf solche Weise wird gewährleistet, daß die Verkehrswirtschaft einen bestmöglichen Beitrag zur Maximierung des Sozialproduktes einer Volkswirtschaft leistet.

Es entspricht den Zielen der verkehrspolitischen Neuordnung, neben einem verstärkten Wettbewerb eine engere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern anzustreben, sofern diese Zusammenarbeit zu einer Verminderung der Transportkosten beiträgt. In der verkehrspolitischen Diskussion der letzten Zeit ist allerdings das Thema »Zusammenarbeit« zunehmend in den Hintergrund gedrängt worden. Das »Trennende« wird nachdrücklicher hervorgehoben als die Notwendigkeit der gegenseitigen Ergänzung.

Wenn sich auch augenblicklich zwischen dem Schienen- und dem Straßenverkehr ein schärferer Wettbewerb abzeichnet, so sind dennoch die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit bei beiden Verkehrsträgern durchaus gegeben. Es ist offensichtlich, daß der kombinierte Schiene-Straße-Verkehr — wenigstens in der Bundesrepublik — noch nicht die Förderung gefunden hat, die ihm aufgrund seiner Bedeutung für die volkswirtschaftliche Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zukommt. Gemeint ist hier insbesondere der Huckepackverkehr, dessen Ingangbringung in der Vergangenheit aus rechtlichen, organisatorischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen mancherlei Hemmnissen begegnete. Nicht zuletzt mangelte es häufig auch bei den beteiligten Verkehrsträgern selbst daran, eine Zusammenarbeit nachhaltig zu fördern.

Immerhin kann heute festgestellt werden, daß die Deutsche Bundesbahn seit einiger Zeit zunehmend bemüht ist, die Voraussetzungen für eine Ausweitung des Huckepackverkehrs zu verbessern. An eine Ausdehnung des Huckepackverkehrs mit bundesbahneigenen Lastzügen ist nicht gedacht; die Bundesbahn sieht in solchem kombinierten Verkehr kein Wettbewerbsmittel gegen den Straßengüterverkehr. In dem Bericht des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn über Vorschläge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn vom 1. September 1964 werden dem Huckepackverkehr gute Zukunftschancen eingeräumt; »denn unter dem Gesichtspunkt einer kostengerechten Belastung der Straßenfahrzeuge mit den Wegekosten muß der Huckepackverkehr schon wegen seiner geringeren Inanspruchnahme der Straße zwangsläufig attraktiv werden.«

*) Literaturabhandlung zu: Welche verkehrswirtschaftlichen Gründe haben verhindert, daß trotz der verkehrstechnischen Entwicklung des Huckepackverkehrs dieser noch keine größere Verbreitung gefunden hat? Gutachten, bearbeitet von Prof. Dr. W. Böttger unter Mitwirkung der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V. (Frankfurt/Main) und U. Krücher (erscheint demnächst im VDI-Verlag Düsseldorf).

Auch der gewerbliche Güterfernverkehr hat sich zunehmend am Huckepackverkehr beteiligt. Die Transportziffern waren: 1963 46 000 t auf 3000 Fahrzeugen, 1964 150 000 t auf 10 000 Fahrzeugen. In Frankreich, wo sich der Huckepackverkehr bedeutend stärker entwickelt hat, wurden im Jahre 1964 460 000 t auf 20 000 Fahrzeugen befördert.

Nicht zuletzt zeigt die am 29. Januar 1965 in Frankfurt/Main erfolgte Gründung einer alle bereits Huckepackverkehr treibenden Transportunternehmen sowie die Verbände des Güterfernverkehrs und des Speditionsgewerbes umfassende »Arbeitsgemeinschaft Huckepackverkehr«, daß jetzt auch in der Bundesrepublik Deutschland der gute Wille besteht, der Entwicklung des kombinierten Verkehrs förderlich beizustehen.

Immerhin erschien es lohnend, den verkehrswirtschaftlichen Gründen nachzugehen, die trotz der inzwischen erfolgreich entwickelten Fahrzeug- und Umladetechnik und der Bereitwilligkeit der Verkehrsträger zur Förderung des Huckepackverkehrs in den letzten Jahren nur eine verhältnismäßig bescheidene Ausweitung des Huckepackverkehrs in der Bundesrepublik zugelassen haben im Gegensatz zu den sehr beachtlichen Huckepack-Verkehrsziffern in Frankreich und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Mit den Hemmnissen, die einem stärkeren Einsatz des Huckepackverkehrs bislang entgegenstanden, hat sich Wilhelm Böttger kürzlich in einem Gutachten ausführlich auseinandergesetzt.

Unter »Huckepackverkehr« wird grundsätzlich jede Beförderung eines Fahrzeuges auf einem anderen Fahrzeug verstanden. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich jedoch auf die Beförderung von Fahrzeugen des Straßengüterverkehrs auf einem Eisenbahnfahrzeug, umfaßt also nur den kombinierten »Schiene-Straße-Verkehr«. Die Vorteile des Huckepackverkehrs lassen sich — in Anlehnung an die Ausarbeitungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) — wie folgt zusammenfassen:

für die Allgemeinheit ergibt sich ein Nutzen durch die Entlastung der Straßen und durch eine Senkung der Aufwendungen für die Unterhaltung und den Ausbau der Straßen;

für die Empfänger und Versender besteht der Nutzen in der Kombination der Vorteile des Schienen- und Straßenverkehrs;

für den Straßenverkehrsunternehmer bestehen die Vorteile darin, daß er sich die Regelmäßigkeit der Eisenbahnbeförderung zunutze machen, eine größere Wirtschaftlichkeit seines Betriebes, und zwar sowohl des Personals als auch der Fahrzeuge, erreichen und eine geringere Abnutzung seiner Fahrzeuge sicherstellen kann;

für die Eisenbahn ist der Nutzen darin zu sehen, daß sie gefährdeten Verkehr halten und verlorenen zurückgewinnen kann.

Böttger stellt das Ziel des Huckepackverkehrs, die Straßen zu entlasten, voran. Unsere Schienenwege sind zur Güterbeförderung noch aufnahmefähig, die Straßen aber durch den Individualverkehr weitgehend überlastet. Tatsächlich ist der Huckepackverkehr durchaus geeignet, die Straßen durch eine Ausweitung des kombinierten Beförderungsverfahrens zu entlasten. Böttger schildert eingehend die verschiedenen Arten des Huckepackverkehrs, die derzeit bei der Deutschen Bundesbahn erprobt werden. Es sind die Systeme »Aachen«, »Siegen«, »Ulm« und »Wuppertal«. Bei den Systemen »Aachen« und »Siegen« werden Sattelaufleger befördert, beim Sattelzug-System »Ulm« und beim Lastzug-System »Wuppertal« werden Huckepackkästen »huckepack« genommen. Die Systeme »Ulm« und »Wuppertal« können folglich als echte Huckepackverkehre angesprochen werden. Die Systeme »Aachen« und »Siegen«, bei denen Sattelaufleger als Wechsel-

kästen befördert werden, sind ein Mittelding zwischen Huckepack- und Behältertechnik. Mit dem Wort »Behälter« bringt *Böttger* einen modernen betriebswirtschaftlichen Begriff in sein Gutachten, der für die Entwicklung des Huckepackverkehrs von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Der Lastkraftwagen war der erste und ist heute noch der beste Behälter im gewerblichen Güterkraftverkehr und Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen. Mit Recht ist die Frage zu stellen, weshalb der Lastkraftwagen und der Auflieger eines Sattelzuges Behälter sind und weshalb der gedeckte Wagen der Eisenbahn kein Behälter ist. Ein bildlicher Vergleich gibt die Aufklärung: die Ladung in einem Eisenbahnwagen gleicht einem weichen Kern in einer harten Schale; der Eisenbahnwagen verträgt starke Rangierstöße, die Ladung aber meistens nicht. Als Frachtträger gleicht der Lastkraftwagen einer Schale, die ebenso weich ist wie ihr Kern, die Ladung. Ein leichter Rangierstoß wäre für den Lastkraftwagen schon ein Verkehrsunfall. Die Frage, ob mit Hilfe der Diesellok ein stoßfreies Rangiersystem bei der Eisenbahn eingeführt werden könnte, liegt außerhalb der Aufgabe des Gutachters. Hier genügt die Feststellung, daß im Lastkraftwagen und Sattelaufliieger auch empfindliche Ware unverpackt befördert werden kann, die Verladung in Eisenbahnwagen aber der Verpackung zumindest in Behältern bedarf. Als Behälter reisen die Spezialfahrzeuge des Huckepackverkehrs rangierstoßfrei; denn die Eisenbahnwagen, auf denen sie im Huckepackverkehr befördert werden, laufen im Knotenpunktverkehr von Güterbahnhof zu Güterbahnhof, ohne unterwegs Verschiebewegungen ausgesetzt zu sein.

Böttger zieht eine unveröffentlichte Schrift der »Pennsylvania Railroad Company« und des »New York Central System« aus dem Jahre 1964 heran, in der die bisherigen Erfolge des »Piggyback-Verkehrs« in den USA geschildert werden. Gegenwärtig haben sich vor allem zwei technische Formen herausgebildet: der Trailer on Flactor (TOFC) und das Flexi-Van-System. Die Verhältnisse in den USA sind der weiteren Lichtraumprofile wegen für den Huckepackverkehr ungleich günstiger als in Frankreich und in der Bundesrepublik. In Frankreich gibt es im Huckepackverkehr zwei Arten: das »Semi-Remorque-System« der »Union des Transport Ferroviaires et Routiers« (CUFR) und das »Känguruh-System« (SNCF-SEGI). Das Känguruh-System scheint aus dem Sattelaufliieger vollends einen Behälter zu machen, weil es dessen Hinterachse beim Transport auf der Eisenbahn in einem »Beutel« unterhalb des Bodens des Eisenbahnwagens verschwinden läßt. Auf diese Weise wird das Kraftfahrzeug innerhalb des Lademaßes untergebracht.

In Europa sind die deutschen, französischen, schweizerischen und italienischen Eisenbahnen an einem grenzüberschreitenden Huckepackverkehr besonders interessiert. Wie *Böttger* in seinem Gutachten zeigt, hat das zu einem regen Gedankenaustausch im Rahmen der ECE geführt. Eine Arbeitsgruppe zur gegenseitigen technischen Prüfung der Huckepack-Systeme wurde in der UIC, dem internationalen Eisenbahnverband, gebildet.

Das Gutachten macht deutlich, daß die wirtschaftliche Entwicklung des Huckepackverkehrs in der Bundesrepublik gegenüber den Fortschritten dieser Beförderungsart in Frankreich und in den USA erheblich zurückgeblieben ist. Zunächst wird auf die unzureichende Verbreitung des Sattelkraftfahrzeugs in unserem Land hingewiesen. Während in den USA die Kombination einer Sattelzugmaschine mit mehreren Sattelaufliegern als Wechselkästen im Güterkraftverkehr schon lange überwiegt, läßt sich für das Bundesgebiet gegenwärtig nur ein Verhältnis von etwa 120 Sattelzügen zu 1000 Lastzügen schätzen. Nach Auffassung des Gutachters ist es dem gewerblichen Güterfernverkehr aufgrund

seiner kleinbetrieblichen Struktur kaum möglich, sich schnell auf Spezialsattelzüge für den Huckepackverkehr umzustellen. Denn 85 % aller Fernverkehrsbetriebe haben ein bis drei Konzessionen. Nur zwei Prozent aller Betriebe verfügen über mehr als 10 Fernverkehrsgenehmigungen. Das Fernverkehrsgewerbe hat die gesunde Struktur mittelständischer Betriebe, denen aber im Huckepackverkehr die Organisation zur überregionalen Zusammenarbeit noch fehlt.

Zu den Grundfragen der Kostendeckung und des Kostenvergleichs legt *Böttger* ins einzelne gehende exakte Berechnungen vor. Für den Huckepackverkehr stellt die Deutsche Bundesbahn einen Spezialtarif, die »Kattener Sätze«, zur Verfügung, der gegenüber der RKT-Fracht einen Vorteil bietet. Da die Ladungssätze des RKT und erst recht des DEGT nach der Abtarifierung verhältnismäßig niedrig liegen, ist die Spanne zwischen den »Kattener Sätzen« und der Normalfracht gering. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Schienenentfernung zwischen Versandort und Empfangsort oft größer ist als die Straßenentfernung. Im Huckepackverkehr kann sich dann eine abträgliche Wirkung zeigen, wenn Vor- und Nachlauf den Gesamtweg Straße—Schiene—Straße verlängern, ohne daß der Frachtsatz erhöht wird.

Die im Huckepackverkehr der Deutschen Bundesbahn bisher zurückgelegte mittlere Entfernung wird mit 440 km errechnet, während in Frankreich der Durchschnitt bei 500 km liegt, in den USA aber bei 1500 km. Die Fahrzeit auf einer Strecke von 1500 km beträgt in den USA 24 Stunden. Das entspricht einem Durchschnitt von mehr als 60 km je Stunde. Solche Reisegeschwindigkeiten werden streckenweise auch in Frankreich erreicht, jedoch bisher nicht in der Bundesrepublik. Wie das Gutachten zeigt, fehlt es dem gewerblichen Güterfernverkehr bisher an geeignetem rollenden Material für den Huckepackverkehr nach den Systemen »Aachen« und »Siegen«. Die Frachtenlage bietet nur einen geringen Anreiz für Anschaffungen, und die Transportwege in der Bundesrepublik sind verhältnismäßig kurz. Nur 1 % der im Güterfernverkehr bewegten Menge rollt über 750 km hinaus. Grenzüberschreitende Transporte könnten dem Huckepackverkehr neuen Auftrieb geben. Beispielsweise würden auf den Strecken Berlin—Genua oder Düsseldorf—Marseille fast schon »amerikanische« Entfernungen erreicht. Hierbei macht sich das Fehlen überregionaler und internationaler Organisation nachteilig bemerkbar.

Wenn *Böttger* nach Gründen Ausschau hält, die der Entwicklung des Huckepackverkehrs bisher im Wege standen, wird der *numerus clausus* deutlich sichtbar, den die Deutsche Bundesbahn sich und den Unternehmern auferlegte. In § 5 des Huckepack-Vertrages verlangt die Deutsche Bundesbahn, daß für das Zuführen und Abholen der Huckepackfahrzeuge Kraftfahrzeuge mit Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr verwendet werden. Im Huckepackverkehr kann also nur ein Güterfernverkehrsunternehmen Vertragspartner der Deutschen Bundesbahn werden. Da in dem Gutachten der Nachweis geliefert wird, daß der Sattelaufliieger im »Fahrbehälterverkehr« des Huckepacks das Beförderungsmittel der Zukunft ist, wird § 5 des Huckepack-Vertrages zu einer Formalität. Praktisch kann ein einziger Sattelschlepper an einem Tag mehrere Huckepackzüge und Transporte auf die Schiene zu ziehen, wird nicht erreicht; denn die für den Fernverkehr konzessionierte Sattelzugmaschine wird den ganzen Tag auf der Straße liegen, um im Nahverkehr Sattelaufliieger zuzuführen oder abzurollen. Selbst wenn es dabei gelänge, Transporte von der Straße auf die Schiene zu ziehen, würde im Güterfernverkehr Lade-

raum frei, um wieder Güter von der Schiene weg auf die Straße zu bringen. Der § 5 des Huckepack-Vertrages hatte noch einen Sinn, als man seitens der Bundesbahn damit rechnen konnte, einen Lastzug »huckepack« zu nehmen. Die Beförderung von Sattelaufliegern jedoch ist kein Huckepackverkehr, sondern ein »Fahrbehälterverkehr«, wie Böttger an vielen Beispielen instruktiv zeigt.

Im § 1 (3) verpflichten sich Fernverkehrsunternehmer und Deutsche Bundesbahn zu gegenseitigem Interessenschutz, eine Abmachung, die § 3 des Rollfuhvertrages ähnelt. Der bahnamtliche Rollfuhunternehmer ist zum Huckepackverkehr nicht zugelassen, obwohl sich die Deutsche Bundesbahn in § 3 des Rollfuhvertrages verpflichtete, ihn tatkräftig zu fördern und zu unterstützen, sich für sein Geschäft einzusetzen und seinen Wünschen möglichst zu entsprechen; es sei denn, dieser bahnamtliche Rollfuhunternehmer wäre auch Güterfernverkehrsunternehmer. Zudem dürfte es fraglich sein, daß Güterfernverkehrsunternehmer in großer Zahl ihrem Güterfernverkehr mit dem Huckepackverkehr Konkurrenz machen. Auch die Bereitschaft zu erheblichen privaten Investitionen in eine Kampfmaßnahme der Bundesbahn ist unwahrscheinlich. Meist sind solche Kampfmaßnahmen nicht von langer Dauer. Dem Unternehmer aber würde dann die Beschäftigungsvorsorge für seine Spezialsattelaufleger und Spezialsattelzugmaschinen verbleiben.

Der Fahrbehälterverkehr, der kein Huckepackverkehr ist und vielleicht deshalb in den USA auch nicht »Pickapack« heißt, sondern mit dem Namen »Piggyback« bezeichnet wird, sollte für den Verkehrsbenuer so attraktiv sein, daß man ihn nicht nur als Kampfmaßnahme der Eisenbahn gegen den Straßenverkehr, sondern um seiner selbst willen schätzt.

Im Güterkraftverkehrsgesetz sind der Güterfernverkehr, der Möbelfernverkehr, der Werkverkehr, der allgemeine Güternahverkehr, der Speditionsnahverkehr und der Möbelnahverkehr umfassend geregelt; der Huckepackverkehr wird nicht einmal erwähnt. Auch in § 13 und § 9 GüKG ließe sich mit bestem Willen ein Huckepackverkehr nicht hineindeuten. Wenn im § 1 (2) des Huckepack-Vertrages der Fernverkehrsunternehmer von der Deutschen Bundesbahn verpflichtet wird, diesen Verkehr im Verhältnis zu seinem Auftraggeber nach den Bestimmungen des Güterfernverkehrs abzuwickeln, wird aus dem Huckepackverkehr kein Güterfernverkehr. Nach § 3 GüKG ist Güterfernverkehr jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus. Das geschieht im Fahrbehälterverkehr eben nicht; denn das Kraftfahrzeug — die Sattelzugmaschine — verbleibt im Nahverkehrsbereich, nur der Sattelaufleger, der keiner Fernverkehrskonzession bedarf, wird über weite Strecken befördert. Meinungsverschiedenheiten darüber, ob dieser Fahrbehälter-Huckepack-Verkehr ein Güterfernverkehr ist, gehen in erster Linie den Regierungspräsidenten an, der Fernverkehrskonzessionen erteilt und darüber wacht, ob diese Konzessionen auch genutzt werden. Es ist durchaus denkbar, daß im Einzelfalle vom Regierungspräsidenten die Auffassung vertreten wird, eine Konzession sei nicht genutzt, wenn sie dazu dient, der Schiene Transporte zuzuführen. Sie sei daher zu entziehen oder günstigenfalls in eine Bezirksverkehrs-konzession umzuwandeln, weil eben kein Güterfernverkehr betrieben wird.

Sinn der Förderung des Huckepackverkehrs, so stellt Böttger im Schlußwort seines Gutachtens fest, ist eine Rationalisierung des Transportvorganges durch Kombination artverschiedener Transportmittel. Im Vordergrund bei allen Überlegungen zu diesem Problemkreis sollte der Verkehrsnutzer stehen. Bei ihm müssen sich überzeugend fühlbare Vorteile durch die Huckepack-Beförderung bemerkbar machen.

Buchbesprechungen

Jahrbuch Schiene und Straße 1964 — 14. Jg.,
hrsg. v. Leo Brandt und Harald Jürgensen,
Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag, Dortmund,
262 S., DM 19,50.

Die Aktualität der überwiegenden Zahl der 24 Beiträge zur jüngsten Ausgabe des Jahrbuches ist, wie ein Blick in das Inhaltsverzeichnis erkennen läßt, gewährleistet. Daß zahlreiche Fragen nur angeschnitten und nicht diskutiert werden, ist auch der zwangsläufig gebotenen Textbeschränkung zuzurechnen.

Der Bundesverkehrsminister gelangt in seiner das Jahrbuch einleitenden Betrachtung zu einer grundsätzlich positiven Beurteilung der Wachstumschancen des Verkehrssektors. Er glaubt, daß eine sich ständig erhöhende Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu einer Verminderung der »Schärfen« des Wettbewerbs unter den Binnenverkehrsträgern führen wird. Aber auch Seeborn weist nochmals darauf hin, daß im Verkehrsbereich im Gegensatz zu allen anderen Wirtschaftssektoren das Preisniveau tendenziell gesunken ist. Die Gefahren einer reinen Mengenkonzunktur können nur durch aus der interessenpolitisch gefärbten Tagesdiskussion in die systematische Datenerarbeitung verlegte Analysen gemildert bzw. sogar beseitigt werden. Ob langfristig die von Seeborn geforderte Markt Zugangsbeschränkung im Güterfernverkehr in der jetzigen globalen und auf sog. objektiven Tatbeständen basierenden Form aufrechtzuerhalten ist, muß bezweifelt werden. E. Eichhoff, der über Funktionen und Arbeitsweise der BAG unter Berücksichtigung der Verkehrsänderungsgesetze von 1961 berichtet, sieht zwar die zukünftige Problematik objektiver Markt Zugangsbeschränkungen, hält jedoch — insbesondere bei einer Aufgabe des Festpreissystems im Güterfernverkehr — eine grundsätzliche Änderung der derzeitigen Regulierungsmethoden für nicht wünschenswert.

Die Fragen einer stärker marktwirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik und die Behandlung der das Wettbewerbsverhältnis der Verkehrsträger belastenden Fragen steht auch im Mittelpunkt der Beiträge von P. Bleiss und

— aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn — von J. Gährs und H. Stukenberg. Der Feststellung von Gährs, daß der Bund die Verluste der Bundesbahn nachträglich übernimmt und daher diese nachträglichen Maßnahmen »für den Wettbewerb zu spät« kommen, kann in dieser Form wohl doch nicht zugestimmt werden. Anzuerkennen ist dagegen die Aussage, daß »das Problem der unrentablen Strecken und Bahnhöfe mit schwachem Verkehr durch Stilllegung gelöst werden (kann), wenn die politischen Instanzen nicht aus gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten... widersprechen.«

Die Stellung der Bundesländer im Rahmen einer auf gesamtwirtschaftlichen Größen basierenden Kontingentierungspolitik im Verkehrswesen analysieren die zuständigen Ressortminister von Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen, Böhrnsen und Kienbaum. Die Ausführungen Kienbaums zur Konzeption und zum Stand der Arbeiten am Landesgeneralverkehrsplan lassen ahnen, welchen noch beispiellosen Umfang die Untersuchungen annehmen müssen, um »über die gegenwärtige Verkehrsnachfrage und ihre Entwicklung sowie die Befriedigung der Nachfrage in Gegenwart und Zukunft Aufschluß zu geben.« Ein Generalverkehrsplan hat die — soweit erkennbaren — zukünftigen Strukturwandlungen im Verkehrswesen in Form von Datenvariationen zu berücksichtigen.

Daß die bisherige Verkehrspolitik die seit über 30 Jahren erkennbaren Strukturwandlungen im Güterkraftverkehrssektor kaum als Plandaten in ihre Konzeption einbezogen hat, stellt G. M. Precht in seinem Beitrag über strukturelle Kräfte, Strukturpolitik und strukturelle Wandlungen heraus. Die zahlreichen verkehrswirtschaftlichen Fehlentwicklungen können, wie Precht hervorhebt, vor allem darauf zurückgeführt werden, daß »die privatwirtschaftlich-betriebsegoistische Forderung zur öffentlichen Strukturpolitik erhoben (wurde), daß die vorhandenen Kapazitäten zunächst ausgenutzt werden müssen, ehe man neue Wettbewerber auf den Markt kommen lassen dürfte.« Auch hier stellt sich erneut die Frage, ob und wie

lange noch das gegenwärtige unbefriedigende System der marktinkonformen objektiv-globalen Kapazitätsregulierung im innerdeutschen Güterfernverkehr zu rechtfertigen ist. Auf die Tatsache, daß im internationalen Güterkraftverkehr der Anteil der deutschen Unternehmer ständig absinkt (1956: 60% der beförderten Tonnen, 1963: 36,6%), macht *A. Pukall* aufmerksam. Die Gründe hierfür liegen neben einer sich (infolge der Kapazitätsbeschränkung) erhöhenden Beschäftigung im innerdeutschen Verkehr auch an den wettbewerbsverzerrenden, stark variierenden fiskalischen Belastungen der Unternehmer der Nachbarländer sowie insbesondere an den staatlich durchgesetzten Präferenzen der ausländischen Unternehmer durch eine lediglich die nationalen Interessen verfolgende Handelspolitik dieser Staaten. *Pukall* schlägt, um eine zukünftige angemessene Beteiligung der deutschen Unternehmer im internationalen Verkehr sicherzustellen, ein auf Fahrtenehmigungen und Fahrtenkontingentierungen basierendes System vor, das jedoch erst nach entsprechender Änderung bzw. Ergänzung des GüKG realisierbar ist.

Die Zahl der Vorschläge für die Neuordnung der Kraftfahrzeugsteuerbemessung ist groß, ein allerseits voll befriedigendes System, das auch die sozialen Kosten berücksichtigt, ist, wie *R. Funck* sicherlich zu Recht ausführt, wohl kaum zu erarbeiten, und wenn, dann wohl kaum praktikierbar. Zweifellos interessant ist der Ausblick von *Funck*: da sich die Leistungsfähigkeit der Personenkraftwagen immer stärker in der Zukunft angleichen wird, könnte die Einheitssteuer – zumindest für den PKW-Bereich – einmal aktuell werden. In Fortsetzung der Gedanken von *Funck* geht *H. Diederich* auf die Wegekostenproblematik ein, insbesondere auf die Frage der kostenrechnerischen Behandlung der (echten) Gemeinkosten. Auch in dieser Rezension sei es gestattet wieder darauf hinzuweisen, daß die neuere betriebswirtschaftliche Forschung eindeutig zur Ablehnung der vor einigen Jahren noch geforderten kausal bzw. finaldeterminierten Schlüsselung der (überwiegend Fixkostencharakter tragenden) Gemeinkosten gelangt ist, da die vorausgesetzten Beziehungen zwischen den Kosten und den angenommenen Bezugsgrundlagen bei den echten Gemeinkosten nicht gegeben sind (vgl. dazu

die Systeme des Direct Costing bzw. der Dekungsbeitragsrechnung). Diese Erkenntnisse sind auch bei der Bearbeitung verkehrswirtschaftlicher Fragen heranzuziehen.

»Vom staatlichen Kontrollsystem zum Anteilssystem im Verkehr« ist der Titel der Betrachtung von *D. Aldrup*; es fällt dem Rezensenten allerdings nicht leicht, das Grundanliegen des Beitrages zu erkennen. — Die höchst bedauerliche Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Todesfolge an Zebrastreifen hat bisher noch nicht zu den notwendigen ergänzenden Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsteilnehmer geführt. *W. Linden* stellt die wesentlichen Ursachen der (jetzt) statistisch belegten Fehlurteilung der Neuregelung durch das Bundesverkehrsministerium heraus.

Über Nahverkehrsprobleme im Städteverkehr des Ruhrgebietes unter wesentlicher Beteiligung der Bundesbahn (starrer Fahrplan) und in einer Großstadt mit richtungweisenden Planungsideen (Düsseldorf) berichten *H. Harres* und *F. Tamms*. Daß die amerikanischen Erfahrungen der automatischen Verkehrsregelung (*J. T. Hewton*) auch in Deutschland nutzbar gemacht werden können, kann nicht bezweifelt werden, zumal, wie *A. Bösenberg* hervorhebt, nur durch sie eine Leistungssteigerung des bestehenden Straßennetzes erreicht werden kann. Nur: die zahlreichen »Grünen Wellen« arbeiten zwar in den Phasenschaltplänen der Pläner einwandfrei, in der Stadtverkehrspraxis »verfärbt« sich jedoch manche dieser »Grünen Wellen«. Ob sich bei den ständig verschlechternden Straßenverkehrsverhältnissen der innerdeutsche gegenwärtige Absatz an Personenkraftwagen auch in Zukunft realisieren läßt, ist zumindest in Frage zu stellen. Ob die Neuentwicklung der Antriebsaggregate der Kraftwagen, sei es die Gasturbine (*B. Eckert*) oder der Wankel-Motor (*G. Stieler v. Heydekampf*) hier neue Perspektiven eröffnen, ist gegenwärtig kaum zu beurteilen.

Auch das Jahrbuch 1964 wird vervollständigt durch 13 statistische Kurzberichte, die diesmal sorgfältig zusammengetragen worden sind von *K. H. Berger*. 10 Bildberichte über technische Fragen von Schiene und Straße beschließen das eine Vielzahl von Problemen aufzeigende und zahlreiche Anregungen vermittelnde Werk.

Dipl.-Kfm. G. Aberle, Köln

Zonenbildung im Verkehr (= *Raum und Verkehr 6, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Band XVIII*), *Gebrüder Jänecke Verlag, Hannover 1961, 125 S., DM 24,-*.

In Fortsetzung der Schriftenreihe »Raum und Verkehr« sind in dem vorliegenden Band insgesamt fünf Aufsätze zusammengefaßt, die sich mit den Problemen und Besonderheiten der »Zonenbildung« unter verschiedenen Aspekten eingehend auseinandersetzen und damit zugleich eine Voraussetzung und sachliche Verbindung zu dem nachfolgenden Band über die »Aufgabenteilung im Verkehr« (Raum und Verkehr 7) herstellen.

Unter dem Generalthema der Zonenbildung beschäftigt sich zunächst *Walter Linden* mit der Frage der Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr. Im Mittelpunkt seiner Überlegungen steht dabei das in Theorie und Praxis so sehr diskutierte Problem der Abgrenzung, das bislang weder von der einen noch von der anderen Seite in einer den verschiedenen Verkehrsträgern gerecht werdenden Weise befriedigend gelöst ist. Ausgehend von der Divergenz zwischen den theoretischen Modellbildern und der Weiterentwicklung in der Praxis sucht er die bestehenden Schwierigkeiten dadurch auszuräumen, indem er neutral-funktionale Kriterien, welche die differenzierten Verkehrsbereiche determinieren, in den Vordergrund seiner Betrachtungen stellt und sie vorwiegend am Beispiel des Kraftwagens als dem gleichsam »geborenen« Flächenverkehrsmittel näher analysiert. Bei aller Anerkennung der verkehrsordnungspolitischen Gründe, die den Gesetzgeber veranlaßten, Grenzen für den Nah- und Fernverkehr zu ziehen, stellt *Linden* die Forderung an die Verkehrspolitik, von dem krassen Nah-Fern-Denkenschema abzurücken, insbesondere dem Güternahverkehr »soviel Spielraum wie möglich« zu lassen und darüber hinaus das Konzessions- und Tarifgebaren weitgehend liberal zu handhaben.

Mit seinem Beitrag »Zonenbildung im Verkehr« gibt anschließend *Otto Schlier* eine ausführliche, konkrete Darstellung über den Verkehrsumfang und die Verkehrszentren, die durch Schaubilder, Karten und einem detaillierten statistischen Material ergänzt wird. Während im 1. Abschnitt die Zonen unter dem Ge-

sichtspunkt der »Teile des Gesamtbildes der regionalen Verkehrsstruktur« interpretiert und den Verkehrsanfall in den verschiedenen Verkehrsbezirken der Bundesrepublik – getrennt nach den jeweiligen Verkehrsmitteln in Ankunft und Abgang – eingehend untersucht, die Verkehrsleistung mit der Bevölkerungszahl der Verkehrsbezirke in Verbindung bringt und so im Ergebnis zu einer Gliederung der BRD in mehrere Zonen gelangt, setzt sich der Verfasser im 2. Abschnitt mit den Zonen »als Entfernungsstufen um individuelle Verkehrszentren« auseinander, wobei durch eine Analyse der Ballungszentren die jeweilige Verkehrsintensität und die Beteiligung der Verkehrsmittel im Rahmen eines Entfernungstufenbildes anschaulich nachgewiesen wird. Da es sich infolge des stärker angewachsenen Verkehrs um inzwischen veraltete Daten handelt (1955), wäre es gewiß interessant, die Gedankengänge mit neuestem Zahlenmaterial nachzuvollziehen und so einen aktuellen Vergleich herzustellen.

In zwingender Anlehnung an die Darlegungen zur Frage der Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr geht *W. Linden* in dem nachfolgenden Beitrag über Entwicklung und Gegenwartsbild der Zonen im Güterkraftverkehr auf die Problematik der Nahzone und die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten ein, auf die unterschiedlichen Radian bzw. Einflußbereiche im Personen- und Güterverkehr und deren Kriterien. Schwerpunkt dieser Arbeit jedoch ist ein geschichtlicher Abriß der die Verkehrssituation in den letzten 40 Jahren kennzeichnenden Gesetzgebung, nicht zuletzt im Hinblick auf die Tarife und deren Staffelung. Sie ist zugleich eine eindrucksvolle verkehrshistorische Studie über die Auseinandersetzung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, insbesondere unter den Aspekten der Transportentfernung und der Genehmigungspraxis, der Problematik der »fiktiven« Standorte, des Ortsmittelpunktes und der Standortwahl sowie der fortwährenden Bestrebungen der Straßenverkehrswirtschaft, die Nahzonen zu erweitern und der Verkehrsrealität anzupassen.

Im folgenden Aufsatz dieses Bandes befaßt sich *Dieter Wulf* mit den Einflußzonen der Binnenschifffahrt. Nach einer kurzen Darstellung über die Wege der Binnenschifffahrt bringt der Verfasser eine grundlegende Untersuchung über

die Struktur der Beförderungsweite im Vergleich zu der der Eisenbahn und zeigt zugleich die Ursachen und die raumgestaltenden Wirkungen des charakteristischen Langstreckenverkehrs der Binnenschifffahrt auf. Der Verfasser weist anhand von statistischem Zahlenmaterial nach, daß der für diesen Binnenverkehrszweig typische Langstreckenverkehr ebenso zu einer Zonenbildung geführt hat wie die Erscheinung des gebrochenen Verkehrs, dem er den größten Teil seiner Ausführungen widmet. Insbesondere werden dabei die Bedeutung und die Formen der wirtschaftlichen Einflußzonen der Wasserstraßen, die Marktsituation des gebrochenen Verkehrs, die Umschlagtarife und deren Auswirkungen objektiv und in übersichtlicher Form abgehandelt.

Der abschließende Beitrag über die Stufen- und Zonenbildung in den Beförderungstarifen von *Walter Linden* und *Paul Thiele* enthält in einer gestrafften Zusammenfassung die vielfältigen Erscheinungsformen der Tarifbildung und -ausgestaltung, wobei unter einer »Stufenbildung« eine Erfassung bestimmter Entfernungen zu Entfernungsgruppen und damit eine treppenförmige Tarifgestaltung verstanden wird, während eine »Zonenbildung« immer dann gegeben ist, wenn »durch den Tarif größere Gebiete einheitlich erfaßt« werden. Unter diesen Gesichtspunkten erläutern die Verfasser an zahlreichen Beispielen die unterschiedlichen Personen- und Gütertarife aller Verkehrsbereiche (einschließlich des Post- und Fernmeldewesens), ihre Bedeutung und ihre Auswirkungen in anschaulicher Weise, so daß die gelegentlich spröde Tarifmaterie einen interessanten Akzent erhält.

Dipl.-Kfm. E. Schirmer, Köln

Artus, W., Japan. Mit Stadtführer von Tokyo, Kyoto und Reiserouten. Verlag Volk und Heimat, Buchenbain vor München, 166 S., 8 Bildseiten, 2 Karten, DM 12,90 (= *Mai's Auslandstaschenbücher* Nr. 27).

Die Reihe der *Mai's* Auslandstaschenbücher hat mit diesem Band über ein begehrtes und ungewöhnliches Reiseland ohne Zweifel eine wertvolle Bereicherung erfahren. Wie immer wird mit einer zwar kurzen, aber allseitigen und übersichtlichen Beschreibung der geschichtlichen,

geographischen, staatlichen, religiösen, kulturellen, soziologischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten um Verständnis für Land und Leute geworben. Es entspricht dem Charakter des Landes, daß dabei dem kulturellen Bereich der weitaus größte Teil der Darstellung gewidmet ist. Dagegen wird das Wirtschaftskapitel über diesen modernen Industriestaat bei den Geschäftsreisenden leicht einige Wünsche offen lassen. Die Beschreibung der Verkehrsverhältnisse und -wege kommt in dem hier gegebenen Rahmen nicht zu kurz.

Diesen allgemeinen Betrachtungen folgt in einem besonderen Teil »Der praktische Reiseführer« mit Angaben über Reiserouten, über die Städte Tokyo und Kyoto sowie Sehenswürdigkeiten und mit praktischen Hinweisen. Eine Bücherkunde und 2 Karten, die allerdings nicht der Güte des textlichen Inhalts des Bandes entsprechen, können weiter dazu beitragen, einen Eindruck von dem eigentümlichen, reizvollen und vielfältigen Reiseland Japan zu vermitteln.

Dr. L. Opladen, Köln

Kuhne, H., Analyse des Güteraufkommens in Wirtschaftsschwerpunkten (= Schriftenreihe »Transportkette«, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Heft 5), VDI-Verlag GmbH, Düsseldorf 1963, 24 S., DIN A4, DM 13,80.

Die Schriftenreihe »Transportkette« der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Frankfurt/M., hat es sich zur Aufgabe gemacht, die entscheidende Rolle einer rationalen Güterbewegung im wirtschaftlichen Wettbewerb zu analysieren. Die einzelnen Faktoren und der hohe wirtschaftliche Effekt einer ununterbrochenen Transportkette sollen in allgemeinverständlicher Form behandelt und darüber hinaus Vorschläge für die Gestaltung des modernen Transports gemacht werden.

Im vorliegenden Heft 5 hat sich der Verfasser das Ziel gesetzt, das Güteraufkommen in bestimmten Wirtschaftsschwerpunkten daraufhin zu analysieren, welche Gütermengen für einen kombinierten Schiene/Straße-Verkehr in Frage kommen können.

Als Wirtschaftsschwerpunkte — darunter versteht der Verfasser »engere Wirtschaftsräume

mit einem vergleichsweise hohen Wirtschaftspotential« — werden beispielhaft Stuttgart und Osnabrück herausgegriffen. Auf der Grundlage der amtlichen Verkehrsstatistik und statistischen Angaben der Deutschen Bundesbahn wird versucht, die für einen kombinierten Schiene/Straße-Verkehr geeigneten Gütermengen zu quantifizieren und dem Huckepack-, Behälter- oder Palettenverkehr zuzuordnen.

Die Untersuchung zeigt, daß in Wirtschaftsschwerpunkten geeignete Güter in genügender Menge aufkommen, um einen kombinierten Schiene/Straße-Verkehr möglich und wirtschaftlich durchführbar erscheinen zu lassen. Darüber hinaus wird eine Methode entwickelt, die den Weg für konkrete Einzeluntersuchungen weist. Es erscheint allerdings zweifelhaft, ob es sinnvoll ist, solche Analysen, die die Voraussetzung für die Einführung eines umfangreichen Schiene/Straße-Verkehrs in einem Gebiet zahlenmäßig bekräftigen sollen, auf der Grundlage von statistischen Daten vorzunehmen, die im Zeitpunkt der Untersuchung kaum noch als repräsentativ angesehen werden können.

Dipl.-Kfm. R. P. Vogt, Köln

Kukielka, A., Betriebliche Lösungsmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr (Behälter und Paletten) im Rahmen eines Schwerpunktverkehrs auf der Schiene (= Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Heft 6), VDI-Verlag GmbH., Düsseldorf 1963, 24 S. DIN A 4, DM 13,80.

Gegenwärtig werden vom Gesamtgüterverkehrsaufkommen der Deutschen Bundesbahn (rd. 324 Mio. t/Jahr) nur etwa 2,3% im kombinierten Verkehr befördert, also im Kleinbehälter-, pa=Behälter- und Palettenverkehr. Dabei ist jedoch zu beachten, daß im Jahre 1961 vom Stückgutverkehr etwa 43% palettiert abgewickelt worden sind.

Kukielka beschäftigt sich in der vorliegenden Studie nur speziell mit der Frage, ob für das — relativ betrachtet noch geringe — wachsende Transportaufkommen des kombinierten Verkehrs betriebliche Verbesserungen bei der Transportabwicklung im Bereich der DB erzielt werden können. Zur Zeit erfolgt die Beförderung im Frachtgut- wie auch Eilgutnetz.

Mangels ausreichender verfügbarer statistischer Unterlagen beschränkt sich der Verfasser im wesentlichen auf den pa=Behälterverkehr, in dessen Rahmen ein Massengutanteil von etwa 84% zu verzeichnen ist. Er schlägt als mögliche Form einer verbesserten Transportbehandlung die Einrichtung eines Schwerpunktverkehrs vor, dessen transportkostenreduzierende und -gutschonende Wirkung in der Vermeidung von Waggonumstellungen gesehen wird. Er definiert einen Schwerpunkt »als ein engeres Gebiet, in dem im Versand und/oder Empfang Güter des kombinierten Verkehrs massiert aufkommen und Wagen des kombinierten Verkehrs umgestellt werden«. Der Schwerpunktbahnhof liegt »im allgemeinen innerhalb oder in der Nähe einer Großstadt oder eines industriellen Ballungsraumes«, wobei »der Radius des Einzugsgebietes für den Schwerpunktbahnhof ... wenigstens mit etwa 15 km anzunehmen (ist), da der gesamte Schwerpunkt von seinem Zentrum aus mit Straßenfahrzeugen bedient werden soll, welche die Zu- und Abfuhr übernehmen« (S. 8).

Kukielka weist anhand des Gutaufkommens für den kombinierten Verkehr bei zahlreichen Direktionsbezirken nach, daß gegenwärtig lediglich bei den Versanddirektionen Essen, Köln, Mainz und Frankfurt/M. von einem (nach Süden laufenden) pa=Behälterstrom gesprochen werden kann, der zu einem potentiellen Schwerpunktverkehr mit BT=Wagen gestaltet werden könnte.

Auch eine Zusammenfassung des kombinierten Verkehrs im Rahmen des Frachtgut- oder Eilgutnetzes bringt nach den Untersuchungen *Kukielkas* keine ins Gewicht fallenden ökonomischen Vorteile für die Verloader bzw. die Deutsche Bundesbahn.

Das Ergebnis der Suche nach betrieblichen Verbesserungsmöglichkeiten bei der Abwicklung des kombinierten Verkehrs ist im Grunde negativ; darüber täuschen auch nicht die zahlreichen aufgezeigten — wenn auch gegenwärtig nicht realisierbaren — Möglichkeiten hinweg. Beachtlich ist, daß der Verfasser jedoch auch nicht die Notwendigkeit einer Verbesserung der Beförderungsbedingungen überzeugend nachweist. Der Hinweis, daß für den Einsatz von besonderen BT=Wagen=Zügen im Rahmen des pa=Behälterverkehrs auch »wei-

tere für den kombinierten Verkehr geeignete Massengüter . . . auf die BT=Wagen=Züge gezogen werden können" (S. 21), kann nicht überzeugen. Es ist zu berücksichtigen, daß die Deutsche Bundesbahn gerade auf dem Sektor der schüttfähigen Massengüter in den letzten Jahren ein weit spezialisiertes Waggontypenangebot geschaffen hat, an deren optimalem Auslastungsgrad die DB interessiert ist; und daß ihr an einem zusätzlichen internen Wettbewerb, der die tonnenkilometrische Nettoertragssituation nicht verbessert, kaum etwas gelegen sein kann.

Dipl.=Kfm. G. Aberle, Köln

Elsners Taschenbuch für den Straßenbau 1965.
Otto Elsner-Verlagsgesellschaft, Darmstadt, 736 S., DM 13,20.

Das Taschen-Jahrbuch für den Straßenbau erfreut sich seit Jahren reger Inanspruchnahme und zunehmender Verbreitung. Angesichts der großen Bedeutung des Straßenbaues und der schnellen Entwicklung auf dem Sektor der Straßenbautechnik versucht dieses Taschenbuch, allen an Planung und Bau von Straßen Beteiligten in knapper Form einen Überblick über den neuesten Stand der Gesetze, Richtlinien, Planungsgrundlagen, Bauweisen, Prüfverfahren usw. zu geben. — Es ist damit gewissermaßen als ein Nachschlagewerk für den täglichen Gebrauch anzusprechen.

Im einzelnen enthält das Taschen-Jahrbuch Abschnitte über die Straßenbauprogramme des Bundesverkehrsministeriums, über Straßenstatistik, über Straßenverwaltung und Straßenfinanzierung sowie über den Straßenverkehr, der u. a. Angaben über die Zahl der Kraftfahrzeuge, Motorisierungsgrad und -dichte, über Unfälle und Abmessungen von Kraftfahrzeugen sowie über die gültigen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts und der Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen bringt. Weitere Abschnitte befassen sich mit dem umfangreichen Gebiet der Straßenverkehrsplanung, mit der Untergrund- und Bodenprüfung, den Straßenbaustoffen und den Befestigungsverfahren. Dem schließt sich ein Kapitel über Straßenbaumaschinen an.

Abgerundet wird das Taschenbuch durch Übersichten über die mit dem Straßenbau zusammenhängenden Forschungseinrichtungen und

Organisationen sowie über das wichtigste Fachschrifttum, wobei es sich fast ausschließlich um Richtlinien, Verordnungen, Merkblätter und Vorschriften offizieller Stellen handelt, dagegen nicht um Literaturangaben.

Die sorgfältige Zusammenstellung zahlreicher Daten und vielfältiger Fakten, die auch bei der 19. Ausgabe wieder besondere Anerkennung verdient, sichert dem Taschen-Jahrbuch für den Straßenbau 1965 seinen festen Platz als Kompendium auf dem Gebiet des Straßenbaues.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

Siebke, Jürgen, Die Automobilnachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahre 1970 (= Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 1223), Westdeutscher Verlag, Köln und Op-laden 1963, 99 S., 13 Übers., 13 Tab., DM 41,50.

Ausgehend von wissenschaftlichen oder wirtschaftlichen Interessen sind in den letzten Jahren mehrere Untersuchungen über die zukünftige Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes oder des Pkw-Bestandes vorgelegt worden. Die für die Kraftfahrzeugindustrie und deren Zulieferer ebenso wichtige Einschätzung des Ersatzbedarfs wurde dagegen nicht so häufig vorgenommen.

Der Autor des vorliegenden Forschungsberichtes ist an beide Aufgaben im Rahmen des Instituts für Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften der Universität Bonn herangegangen. Um das Ergebnis vorwegzunehmen: 1965 wird ein Pkw-Bestand von 8,2—8,7 Mio, 1970 von 11,5—12,9 Mio erwartet. Der Gesamtersatzbedarf wird für 1965 auf 0,26 Mio, 1970 auf 0,52—0,54 Mio Stück eingeschätzt. Die gesamte Nachfrage nach Kraftfahrzeugen (also Netto- und Ersatzbedarf) dürfte danach 1965 1,0—1,2 Mio, 1970 1,1—1,3 Mio Stück betragen. 1965 würde somit im wesentlichen bereits die Spitze in der jährlichen Gesamtnachfrage erreicht sein, getragen bis dahin vor allem vom Ausweitungsbedarf. Ab 1965 würde dagegen der Ersatzbedarf zunehmend wichtiger, er würde praktisch die dann eintretende Abnahme im Ausweitungsbedarf ausgleichen,

Die Bestandsprognose basiert auf einer logistischen Funktion mit einem alternativen Endbestand von 250 und 300 Pkw je 1000 der Bevölkerung. Die Ersatznachfrage wird abgeleitet aus der Bestandsentwicklung und statistisch ermittelten Überlebensquoten der Fahrzeuge.

Ein Kapitel widmet der Autor den Arbeiten anderer Verfasser auf diesen Gebieten. Hinsichtlich der Bestandsberechnungen kommt er dabei zu dem Ergebnis, daß die Prognose der Deutschen Shell AG sich aufgrund der ihr zugrunde gelegten Hypothese den bislang bekannt gewordenen Schätzungen über die künftige Motorisierung Westdeutschlands überlegen erwiesen habe. Ihr Ergebnis wie auch die Annahme über den Endbestand stimmen, wie der Verfasser im methodischen Teil zeigt, im wesentlichen mit den Untersuchungen des Verfassers überein.

Für die Berechnung des Erneuerungsbedarfs lagen bei Abschluß der vorliegenden Arbeit noch keine vergleichbaren Ergebnisse aus anderen Quellen vor, da die vorhandenen Rechnungen (z. B. Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung) sich lediglich auf die Ersatznachfrage beschränkten, die notwendig war, um den zur Zeit der Aufstellung der Prognose vorhandenen Automobilbestand zu erhalten.

Anhang I des vorliegenden Werkes schildert Verfahren zur Verifizierung der logistischen Funktion. Anhang II liefert mit den entsprechenden Bemerkungen das statistische Material der Untersuchung.

Vergleicht man die Zahlen der vorliegenden Prognose mit den inzwischen eingetretenen effektiven Bestandswerten, so zeigt sich, daß sie trotz hoher Nettonachfrage etwas zu niedrig liegen. Das mindert nicht den Wert der vorliegenden Untersuchung, da es sich dabei um eine kurzfristige Entwicklung handelt. Aus dieser Tendenz ergibt sich lediglich die Frage (und damit u. U. neue Arbeit), ob es sich dabei nur um eine Vorwegnahme der Entwicklung der nächsten Jahre handelt, oder ob nicht der Trend der Pkw-Bestandsentwicklung noch steiler nach oben verläuft, als die an sich schon optimistischen Prognosen wie die vorliegende annehmen. Die Beantwortung dieser Frage wäre nicht nur für die interessierten Wirtschafts-

zweige interessant, sondern nicht zuletzt im Hinblick z. B. auf den notwendigen Straßenbau und seine Finanzierung bedeutsam. Letzteres allerdings nur, wenn sich die zuständigen Instanzen um solche Prognosen kümmern und — noch wichtiger — daraus die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

Ausgezeichnete Untersuchungen wie die vorliegende dienen nicht nur der Wissenschaft, sondern bilden eine sehr gute Arbeitsgrundlage für Wirtschaft und staatliche Körperschaften. Es wäre zu wünschen, daß sie in derartigen Zusammenfassungen noch für wichtige andere Wirtschaftsbereiche vorgelegt werden, nicht nur für die in der Einleitung vom Institutsleiter Prof. W. Krelle genannten drei weiteren Güter (Elektrizität, Stahl, Getreide).

Dr. A. Löw, Hamburg

Beiträge zum Generalverkehrsplan in Stadtgebieten (= Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit Köln, Bd. XI), Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg 1964, DIN A 5, 112 S., mit zahlr. Kart. u. Abb., DM 19,80

Im vergangenen Jahrzehnt haben die großen Aufgaben der Verkehrspolitik häufig die Probleme des innerstädtischen Verkehrs nicht so in den Vordergrund treten lassen, wie dies in Anbetracht der zunehmenden Schwierigkeiten beim Ablauf des Verkehrs in den Städten notwendig gewesen wäre. Obwohl in den vergangenen Jahren mit zahlreichen Untersuchungen, Gutachten und Denkschriften die vielfältigen Probleme, die sich insbesondere aus dem starken Anwachsen des Individualverkehrs ergaben, angesprochen wurden, hat doch erst der im Sommer 1964 vorgelegte Bericht einer Sachverständigen-Kommission für eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden alle verantwortlichen Personen und Institutionen in eindringlicher Weise darauf aufmerksam gemacht, welche Aufgaben in den nächsten Jahren auf dem Gebiet des Stadtverkehrs zu bewältigen sind.

Es hat sich inzwischen die Erkenntnis durchgesetzt, daß die heute zur Lösung anstehenden Probleme nicht mehr mit kurzfristigen Maß-

nahmen zu lösen sind; sie erfordern eine langfristige vorausschauende Planung. Dies gilt für den Verkehrsbereich allgemein. Die umfangreichen Investitionen, insbesondere auf dem Sektor der Verkehrsinfrastruktur, die gekennzeichnet sind durch lange Ausreifungszeiten und hohe Lebensdauer, bedingen eine sorgfältige Abstimmung und Koordinierung, um Fehlinvestitionen und damit Fehlentwicklungen größeren Ausmaßes zu vermeiden.

Eine vorausschauende Planung ist aber nicht nur für den Bereich eines Landes oder für den regionalen Bereich erforderlich: auch die kleinsten örtlichen Einheiten bedürfen heute des Planungselementes, um den zukünftigen Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden zu können. Sie muß sich allerdings in die großräumigen Planungen einpassen und den Gesamtrahmen der Verkehrsentwicklung berücksichtigen.

Die Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder den vielfältigen Problemen des Stadtverkehrs, insbesondere in Zusammenhang mit der Frage der Hebung der Verkehrssicherheit, gewidmet. Die in dem vorliegenden Band zusammengefaßten Referate eines Studienkurses unter Mitwirkung des Städteverbandes Baden-Württemberg sind in ihrer Thematik ganz auf die verkehrsplannerischen Aufgaben der Städte und die sich daraus ergebenden Probleme abgestellt.

In einem einleitenden Referat weist *Kübler* auf die Notwendigkeit vorausschauender Planung auf dem Sektor des Verkehrs hin und versucht im einzelnen, das planende Element innerhalb der Verkehrspolitik abzugrenzen und zu umschreiben. Der Referent geht insbesondere auch auf die mit der Verkehrsplanung verbundenen verwaltungsrechtlichen Probleme sowie auf die zum Teil heute fragwürdig gewordenen Kompetenzabgrenzungen und Zuständigkeitsbereiche ein und läßt die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten anklingen, die den vielfältigen zukünftigen Aufgaben einer der dynamischen Entwicklung des Verkehrs entsprechenden Planung gerecht werden.

Ausgehend von der Forderung eines verstärkten Straßenbaus vor allem in den Ballungsräumen (»Das bedeutet, daß wir das Bild unserer Städte — ja unseres ganzen Landes — in einem bisher nicht gekannten Ausmaß verändern müssen.«)

setzt sich *A. Böhringer* in seinem Referat über die örtliche Straßenplanung und ihre Bedeutung für den Verkehr in Städten und Gemeinden zunächst mit den grundsätzlichen rechtlichen und finanziellen Problemen auseinander, um daran anschließend am Beispiel der Städte Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Ulm ausführlich das Zusammenwirken von städtischen und überörtlichen Planungen aufzuzeigen.

Die folgenden Beiträge über die verkehrsplannerischen Aufgaben der Städte von *G. Asmuß*, über Schwierigkeiten der Verkehrsplanung, Ausführung und Finanzierung von *Kalbfell*, über Raumordnung und Verkehrsplanung am Beispiel Stuttgart von *W. Hoss* sowie über die Erwartungen der Polizei von der städtischen Verkehrsplanung von *P. Rau* vermögen aus der Sicht der Praxis einen umfassenden Einblick in die vielfältigen Aufgaben und Schwierigkeiten bei der Verkehrsplanung in Stadtgebieten zu geben.

Die Ausführungen von *W. Lambert* über das Thema »Städtischer Massenverkehr und Kraftfahrzeugverkehr in der Zukunft« erhalten deshalb besonderes Gewicht, weil das Hauptproblem bei der Lösung der Nahverkehrsprobleme in den größeren Städten in der Abstimmung des öffentlichen und des individuellen Verkehrs gesehen werden muß. Dem Kerngedanken des Verfassers kann wohl beigeprlichtet werden: bei der größeren Bedeutung des Kraftfahrzeuges für die Lebensformen der modernen Gesellschaft kann es nicht Sinn der Verkehrsplanung sein, eine Rationierung des Verkehrsraumes »mit einer nur einseitigen Begünstigung der öffentlichen Verkehrsmittel und mit großen Sperrzonen für den Kraftfahrzeugverkehr im Innenstadtbereich« vorzunehmen. Vielmehr muß die Aufgabe der Verkehrsplanung darin gesehen werden, Möglichkeiten für das »Nebeneinander« beider Verkehrsarten aufzuzeigen, die eine weitgehende gegenseitige Behinderung ausschließen.

In einem abschließenden Referat beschäftigt sich *W. Leutzbach* mit neueren Methoden und Betrachtungsweisen bei der Verkehrsplanung in Stadtgebieten. Hierbei wird deutlich, daß die durch die schnelle Entwicklung des Verkehrs hervorgerufenen dauernden Änderungen der strukturellen Gegebenheiten eine den zu lösenden Problemen entsprechende Anpassung und Verfeinerung der Methoden in der Straßenver-

kehrtechnik erfordern. Das bedeutet zugleich, das insbesondere die einmal aufgestellten Verkehrspläne für die Städte kontinuierlicher Überprüfung und Ergänzung bedürfen.

Die dargebotenen Referate vermögen den in der Praxis Tätigen sowohl über die große Bedeutung der Planung auf dem Sektor des Verkehrs als auch über die Probleme, die mit der Aufstellung von Verkehrsplänen verbunden sind, in umfassender Weise zu unterrichten. Gewisse Überschneidungen bzw. Wiederholungen im Inhalt der einzelnen Beiträge lassen sich nur schwerlich unterbinden; sie sind zum Teil sogar dazu angetan, einzelne Fakten zu verdeutlichen und die daraus resultierenden Schwierigkeiten besonders zu betonen.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet. Bericht über das 1. Halbjahr 1964. Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen — Verkehrsbeobachtung —, 18. Jg., Nr. 65 / November 1964, 22 S. Text, 51 S. Tab.

Die vorliegende statistische Analyse des Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem gesamten Bundesgebiet führt die schon vor Jahren begonnene Verkehrsbeobachtung in Nordrhein-Westfalen konsequent weiter. Die Vielfalt und Intensität der Verkehrsströme und der Verkehrsbeziehungen im größten Bundesland machen eine statistische Erfassung auch in kurzen Zeiträumen sinnvoll und wichtig.

Das vorliegende Heft enthält im Textteil zunächst einen thesenhaft formulierten Abriss der Verkehrsentwicklung im 1. Halbjahr 1964, getrennt nach den Verkehrsträgern, wobei Rohrfernleitungen sowie das Post- und Fernmeldewesen eingeschlossen sind. Beachtenswert weiterhin der über ex-post-Betrachtungen hinausgehende Ausblick auf die zukünftige Verkehrsfrequenz in Nordrhein-Westfalen. Dabei wird u. a. festgestellt, daß die Kraftfahrzeugdichte (z. Zt. 1 Kraftfahrzeug / 5,7 Personen) weiter steigen wird. In Konsequenz zur sich dadurch ergebenden höheren Mobilität im Individualverkehr — ein weiterer Schrumpfungsprozess im öffentlichen Nahverkehr.

Als fördernde Faktoren, die eine Ausweitung des Fernverkehrs mit Lastkraftwagen bewirken können, werden die Erhöhung der Zahl der Genehmigungen für den gewerblichen und die Senkung der Beförderungssteuer (von 5 auf 3 Pf/tkm) für den Werkfernverkehr genannt.

Der Tabellenteil enthält die Verkehrsmeßzahlen für die Bundesrepublik Deutschland und Nordrhein-Westfalen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr. Die hier angegebenen Zahlenreihen beziehen sich auf die Basis 1950 = 100. Von zusätzlicher Bedeutung ist dabei die Angabe der »Veränderung« gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres (1963).

Der Nutzen dieser Angaben liegt im Detail. Der Wert des halbjährigen Berichtes über die Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen liegt in seiner zeitlichen und sachlichen Aktualität sowie seiner übersichtlichen Gestaltung für alle Verkehrsträger.

Dipl.-Volksw. U. Klimke, Köln

Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt 1965, hrsg. von K. F. Reuss, 14. Bd., Südwestdeutsche Verlagsanstalt GmbH, Mannheim, 470 S., DM 19,80.

Das Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt, das nunmehr in der 14. Ausgabe vorliegt, hat inzwischen seinen festen Platz in der aktuellen Luftfahrtliteratur.

Dabei ist bemerkenswert, daß der Herausgeber sich mit Erfolg bemüht, die Entwicklung vom reinen Adressbuch zum informierenden Sachbuch zu lenken. Aus diesem Grunde wurden in der nun vorliegenden Ausgabe sämtliche Berichte besonders gekennzeichnet, um sie von dem reinen Adressbucheil abzuheben. Sie sollen, wie der Herausgeber schreibt, nicht Planungen, Diskussionen oder Polemiken aufzeigen oder auslösen, sondern als reine Tatsachenberichte des Gewesenen erst in der kontinuierlichen Folge mehrerer Bände ihre große Bedeutung erlangen.

Dennoch ist hervorzuheben, welche große Aufmerksamkeit bei der Herausgabe dieses handlichen, in seiner äußeren Form und Aufmachung auf den täglichen Gebrauch zugeschnittenen Buches gerade dem Teil gewidmet wurde, der als Adressbuch der deutschen Luft- und

Raumfahrt dem in der Praxis Stehenden so unentbehrlich geworden ist. Auch die Hilfsmittel, die das Auffinden einzelner Institutionen oder Personen erleichtern, sind in ihrer ständig auf dem neuesten Stand befindlichen, übersichtlichen Art ein wesentlicher Vorzug dieses Buches.

Im ganzen kann auch diese vierzehnte Ausgabe des Jahrbuches der Luft- und Raumfahrt als sehr gelungen bezeichnet werden. Es wird wohl kaum eine leitende Persönlichkeit in der deutschen Luftfahrt geben, die auf die Hilfe »des Reuss« verzichten könnte und, was als besonderes Prädikat des Buches gewertet werden kann, auch nicht verzichten möchte.

Dipl.-Volksw. W. Hermsen, Stuttgart

Wilkens, V., Erstellung eines Verfahrens zur Ermittlung der Güte von Verkehrsflugzeugen, Teil I und II (= Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 1088), Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen 1962, 82 S., 7 Abb., 8 Tab., DM 38,80.

Neuzeitliche Verkehrsflugzeuge gehören zu den hochwertigsten Fahrzeugen und erfordern neben Großschiffen weitaus den höchsten Investitionsmittelbedarf je Einheit. Für jeden der verschiedenen Verkehrseinsatzbereiche werden im allgemeinen mehrere miteinander im Wettbewerb stehende Luftfahrzeugmuster angeboten. Um die richtige Auswahl treffen zu können, muß eine Reihe von Anforderungen quantitativer (leistungsmäßiger) und qualitativer (eigenschaftsmäßiger) Art erfüllt sein. Diesen entsprechen die angebotenen Luftfahrzeuge nicht alle in gleichem Maße. Um das Angebot vergleichen und in seiner Güte bewerten zu können, haben sich daher im Laufe der Entwicklung verschiedene Gütemaßstäbe herausgebildet. Es hat einer langen Entwicklung bedurft, bis es gelang, den Gütebegriff genauer zu umreißen und nach mannigfachen Wandlungen zu einem allgemein anerkannten Maßstab zu machen. Die sich deutlich voneinander unterscheidenden Entwicklungsphasen spiegeln den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis, der technischen Entwicklung und der für die Wirtschaftsführung in der Verkehrsflugfahrt maßgebenden Grundsätze wider. Es wäre reizvoll, diesen Verlauf in seinen Einzel-

heiten hier zu verfolgen, schon um Einzelheiten und Zusammenhänge des vielfältigen Problems näher zu erläutern. Jedoch würde ein noch so knapp gefaßter Abriss den vorliegenden Rahmen sprengen.

Die hier zu erörternde Abhandlung bemüht sich darum, ein Schema für eine Gütebeurteilung von Verkehrsflugzeugen zu entwickeln bzw. in seinen Umrissen darzustellen. Sie stößt dabei auf die zahlreichen Schwierigkeiten, die sich einem solchen Vorhaben bereits grundsätzlich entgegenstellen. Die Aufgabe wird nicht dadurch erleichtert, daß sie an Vorarbeiten anknüpft, die der sogenannte Technische Ausschuss des Aufsichtsrates der Deutschen Lufthansa begonnen hatte. Dieser Ausschuss steht, ohne ein Organ der Gesellschaft zu sein, dem Aufsichtsrat als ein Kreis unabhängiger Berater zur Verfügung. In dieser Eigenschaft befindet er sich allerdings in keiner beneidenswerten Lage. Seinen Mitgliedern, die zwar im Bereich der Luftfahrt tätig sind, fehlt jedoch die unmittelbare und laufende Berührung mit allen Fragen der Luftverkehrspraxis, auf die der mit diesen Fragen befaßte Stab an Ingenieuren und Betriebswirtschaftlern der Deutschen Lufthansa stets zurückgreifen kann.

Der Verfasser war bemüht, mit der Aufstellung des bereits erwähnten Schemas für eine Gütebeurteilung von Verkehrsflugzeugen eine Arbeit fortzusetzen, die der Ausschuss nicht hatte abschließen können. Seine Abhandlung gliedert sich in zwei große Abschnitte. Im ersten wird erläutert, warum ein Verfahren zur Ermittlung der Luftfahrzeuggüte gebraucht wird. Mit der Überschrift zum 2. Teil trifft der Verfasser insofern den Kern der Sache, als er die Rentabilität, besser: die Betriebswirtschaftlichkeit, als den heute entscheidenden Bewertungsfaktor herausstellt und Grundzüge eines Berechnungsverfahrens angibt.

Der Versuch, den Einfluß von Eigenschaften auf die Kosten und Erträge zu ermitteln, hat für den Fall der Sicherheit, d. h. der Flugsicherheit, nur Erfolg, wenn die Wahrscheinlichkeitsrechnung herangezogen wird. Im einzelnen werden die Ausfallwahrscheinlichkeit der Triebwerksanlage, die Notlandwahrscheinlichkeit und die Brandsicherheit als Korrekturfaktoren der Betriebswirtschaftlichkeit eingeführt und in einem Berechnungsschema dargestellt. Als

weiterer Korrekturfaktor erscheint die »Annehmlichkeit«, unter der die Beliebtheit bestimmter Luftfahrzeugmuster bei den Reisenden verstanden werden soll. Der Verfasser erwähnt zwar den Kundendienst an Bord als Anreizmittel, das auf die Reisenden wirkt. Dessen (nicht typengebundene) Qualität ist bekanntlich von Gesellschaft zu Gesellschaft recht verschieden und in ihrer Wirkung auf erfahrene und weniger erfahrene Reisende kaum zu überschätzen. Mängel im Unterbringungskomfort werden erfahrungsgemäß durch guten Kundendienst an Bord mehr als ausgeglichen. Angesichts der Problematik des Annehmlichkeitsfaktors wird verständlicherweise auf die Aufstellung eines Berechnungsschemas verzichtet.

Im Schriftumsnachweis hat der Rezensent mit Bedauern zwei so wesentliche Arbeiten vermisst wie *Masefield's* »Some economic factors in Civil Aviation« (1948) und *Wheatcroft's* »The economics in European Air Transport« (1956). Dafür hätte auf die Nennung der einen oder anderen unbedeutenderen Quelle verzichtet werden können.

Das Bemühen des Verfassers um die Darstellung des Problems ist anzuerkennen, besonders angesichts der schwierigen Ausgangssituation. Es bestehen aber Bedenken, die Abhandlung als Forschungsarbeit zu werten. Eher wäre sie als Exposition eines solchen Vorhabens anzusehen.

Dipl.-Ing. V. Porger, Köln

Lambert, W., Skubinna, E., Bedarf und Ausichten eines Nahluftverkehrs im südwestdeutschen Raum (= Bericht der Deutschen Forschungsanstalt für Hubschrauber und Vertikalflugtechnik e. V., Stuttgart-Flughafen), Verlag Flugtechnik, Stuttgart 1963, 79 S. u. 66 Anl.

Das Thema Luftnahverkehr, ein »heißes Eisen« der Verkehrsflugfahrt, ist seit langem Gegenstand heftiger Diskussion in der Fachwelt. Grundsatzfragen wie seine Daseinsberechtigung und Daseinsmöglichkeit pflegen die Gemüter ebenso zu erhitzen wie Einzelfragen, etwa die Art seiner Bedienung, seine Netz- und Flugplangestaltung und nicht zuletzt das Problem des geeigneten Luftfahrzeugmaterials. Weiteren theoretischen Erörterungen dieser Fragen hat

in jüngster Zeit das Land Nordrhein-Westfalen für seinen Teil ein Ende gemacht. Es ging nach vorausgegangener Marktorientierung kurzerhand zum praktischen Versuch über, indem es zwei Unternehmen des gewerblichen Gelegenheitsluftverkehrs ermutigte, Nahverkehrsdienste nach Bremen, Niedersachsen, Luxemburg und – seit Anfang 1965 – auch nach den Niederlanden (unter der Flagge der Deutschen Lufthansa) aufzunehmen.

Demgegenüber hat das Land Baden-Württemberg, mit Rücksicht auf seine geringe wirtschaftliche Potenz, bei der Behandlung der gleichen Frage stammesartig behutsam einen anderen, ihm angemessenen Weg eingeschlagen. Die Hauptabteilung für Verkehr seines Innenministeriums gab bereits Ende 1960 eine gutachtliche Untersuchung in Auftrag, die die Voraussetzungen für eine etwaige Aufnahme von Luftnahverkehrsdiensten im südwestdeutschen Raum zu prüfen hatte. Methodik und Ergebnisse dieser Arbeit, die in Berichtsform vorliegt, lohnen eine Erörterung vor allem auch deshalb, weil das interessante Problem zum ersten Mal in der Fachliteratur der letzten Jahre anhand eines konkreten Beispiels behandelt wird.

Zunächst wird der Begriff »Luftnahverkehr« umrissen und seine Entfernungsobergrenze auf etwa 500 km Länge festgelegt. Dabei wird die *Pirath'sche* Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr (aufgrund der im Nahverkehr zulässigen bzw. zumutbaren Reisezeitdauer) herangezogen. Zu dem bisherigen Begriff des »Kurzstreckenluftverkehrs«, dessen Entfernungsobergrenze in Europa nach dem derzeitigen Stand bei etwa 900 – 1000 km Länge liegt, tritt damit ein neuer Unterbegriff. Wie wohl weniger bekannt, hat allerdings *St. Wheatcroft* schon vor 10 Jahren den Begriff »Ultra-short haul« bei Beförderungsweiten unterhalb 320 km (200 mi) Länge geprägt.

Würde ein so definierter Luftnahverkehr, der mit kleinen, mehrmotorigen Reiseflugzeugen innerhalb Baden-Württembergs sowie mit dem übrigen Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland zu betreiben wäre, auf genügend Nachfrage stoßen? Könnte der Geschäftsreiseverkehr die tragfähige Grundlage für ein derartiges Vorhaben abgeben? In welchem Umfang würde der Privatreiseverkehr solche Dien-

ste in Anspruch nehmen? Auf welchen Verbindungen würde sich die Einführung von Nahverkehrsdiensten lohnen? Damit sind bereits 4 Kernfragestellungen der Untersuchung berührt.

Der Versuch, die Höhe der voraussichtlichen Nachfrage im Privatreiseverkehr zu ermitteln, mußte zwar wegen zu hoher Kosten aufgegeben werden. Mit den dadurch eingesparten Mitteln ließ sich aber der Plan verwirklichen, einen weiten Kreis mutmaßlicher Interessenten aus dem Bereich des Geschäftsreiseverkehrs auf ihre Einstellung zu dem Vorhaben persönlich anzusprechen. Dadurch gelang es, wertvolles primärstatistisches Material zu erarbeiten, mit dessen Hilfe sich ein wirklichkeitsnahes Bild der voraussichtlichen Nachfragesituation zeichnen lassen mußte.

Die geplanten Dienste sollten von einer Reihe von Flugplätzen aus (insgesamt 13) betrieben werden, die – der Besiedlungsstruktur entsprechend – über ganz Baden-Württemberg verteilt liegen. (Wie bekannt, besitzen Flugplätze zum Unterschied von Flughäfen keine festen Start- und Landebahnen sowie keine Anlagen für Schlechtwetterlandungen.) Abgesehen von einem Regionalverkehr innerhalb des Landes sollten die nächstgelegenen Flughäfen wie Stuttgart, München, Zürich usw. im Zubringerverkehr, ferner Großstädte wie Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Ulm u. a. m. im Städte-schnellverkehr bedient werden.

Zu den potentiellen Verkehrskunden würden, wie die Untersuchung unterstellte, in erster Linie leitende Betriebsangehörige in Unternehmen der verschiedensten Wirtschaftszweige im Lande gehören, soweit die Betriebe in den Einzugsräumen der 13 Flugplätze liegen und mindestens 50 Beschäftigte zählen. In den übrigen Bundesländern waren nur diejenigen Betriebe zu berücksichtigen, die mindestens 100 Mitarbeiter beschäftigten und mit Betrieben in Baden-Württemberg in Geschäftsreiseverkehr standen.

Die verschiedenen Unternehmen wurden nach Anzahl und Wirtschaftszweig aufgrund eines Stichprobenplans ausgewählt. Zu dessen Aufstellung und zur Durchführung der Befragungen hatten die Verfasser ein Institut herangezogen, das auf solche Aufgaben spezialisiert ist.

Auf diese Weise wurden im Lande annähernd 900 Betriebe (aus rd. 3500, die in den neun durch Befragung erfaßten Einzugsräumen liegen) anhand eines ausführlichen Fragebogens gehört. Im übrigen Bundesgebiet wurden (aus insgesamt etwa 10500 in Betracht kommenden Betrieben) mehr als 550 erfaßt. Erfragt wurde neben Art und Umfang der Geschäftsreisetätigkeit während des Jahres 1960 u. a. auch die voraussichtliche Anzahl künftiger Luftnahverkehrsreisen u. a. m.

Der dabei ermittelte Grad des Interesses wurde nach den Merkmalen »Sehr interessiert«, »Interessiert«, »Etwas interessiert« usw. eingestuft. Zu den beiden erstgenannten Interessentenkategorien gehörte, wie die Befragungsaktion feststellte, rd. ein Drittel der befragten baden-württembergischen Betriebe, vor allem solche an Orten abseits der Hauptverkehrswege von Schiene und Straße, ohne daß sie deshalb als »verkehrsfern« hätten angesprochen werden können. Unter den letzteren waren z. B. Friedrichshafen, aber auch Großstädte wie Freiburg, Karlsruhe und Mannheim.

Ein nicht geringer Teil der Problematik der Untersuchung ist luftfahrzeugtechnischer Natur. Indessen wurde auf diesen Fragenkomplex nicht näher eingegangen. Daher wurde auch die alte Streitfrage nicht diskutiert, inwieweit kleine, im vorliegenden Fall 5- bis 15-sitzige Flugzeuge der Normalbauart mit Dauergeschwindigkeiten von 300 km/h und mehr, für Nahverkehrsaufgaben geeignet sind. Wie bekannt, geht der Zeitvorteil einer Benutzung des Luftweges mit Fahrzeugen der Normalbauart gerade auf den verhältnismäßig kurzen Reiseweiten eines Nahverkehrs infolge des großen Zeitbedarfs für Zu- und Abbringen zu einem nicht geringen Teil wieder verloren.

Die Höhe des Tarifniveaus spielt, wie die Befragungsergebnisse ausweisen, im Geschäftsreiseverkehr eine erheblich geringere Rolle als im Privatreiseverkehr. Das kommt daher, daß die meisten Betriebe bereits heute hohe Kosten für Geschäftsreisen ihrer Angehörigen in leitender Stellung aufwenden müssen, auf denen überwiegend der Pkw mit Fahrer benutzt wird. Die befragten Personen wollen ihre Geschäftsreisen innerhalb eines Tages durchführen, ohne auswärts zu übernachten. Daher

wurden Tarife um 0,40 DM je Personen-km von der Mehrzahl der Befragten als durchaus annehmbar bezeichnet. Selbst bei etwa doppelt so hohen Sätzen wollte rd. ein Drittel aller befragten Betriebe in Baden-Württemberg etwaige Hubschrauberdienste zwischen Stadtzentren und Flughäfen benutzen, z. B. in Stuttgart, Frankfurt/M, München usw. – An einer Möglichkeit, auch Luftfracht im Nahverkehr zu befördern, war etwa die Hälfte aller befragten Unternehmen interessiert.

Werden sich Geschäftsreisende des angesprochenen Kreises in nennenswerter Anzahl dazu bewegen lassen, vom Pkw auf das Luftfahrzeug der Normalbauart überzuwechseln? Die Untersuchung hat festgestellt, daß im Jahre 1960 auf etwa 220 000 Geschäftsreisen, die von Angehörigen der erfaßten Betriebe in Baden-Württemberg und im übrigen Bundesgebiet durchgeführt wurden, zu etwa 70 v. H. der Pkw, zu etwa 25 v. H. die Eisenbahn und zu etwa 5 v. H. das Flugzeug benutzt wurde. Die Verfasser geben sich bezüglich der Höhe von Abwanderungsgewinnen keinen Illusionen hin, nachdem fast $\frac{2}{3}$ aller befragten Betriebe in Baden-Württemberg und rd. $\frac{3}{4}$ derjenigen im übrigen Bundesgebiet mit den derzeitigen Verkehrsverhältnissen (des Jahres 1960) zufrieden waren.

Recht wenig waren die Unternehmen an Beschaffung und Betrieb eines firmeneigenen Geschäftsreiseflugzeugs interessiert. Nur etwa 30 Betriebe, rd. $\frac{1}{50}$ aller befragten, wollten einen Kauf in Erwägung ziehen. (Etwa die gleiche Anzahl besaß bereits ein solches Flugzeug.) Die Untersuchung folgert daraus, daß ein Luftnahverkehr auf der Grundlage öffentlicher Liniendienste den Wünschen der Interessenten weit mehr entsprechen würde als in der Form des Individualverkehrs.

Die Prognoseergebnisse lassen bei allem Optimismus gegenüber der künftigen Entwicklung zugleich erkennen, wie kritisch und realistisch der hauptverantwortliche Verfasser die derzeitige Situation und die Zukunftsaussichten eines Luftnahverkehrs im südwestdeutschen Raum beurteilt. Wird vom Grad des bekundeten Interesses ausgegangen, so erwartet die Untersuchung etwa 140 000 »sehr interessierte« Luftreisende je Jahr, ein Aufkommen, das sich auf der Grundlage der beiden meistinteressierten potentiellen Verkehrskundenkategorien

fast verdoppeln würde. Bei Einbeziehung des »etwas interessierten« Personenkreises wäre jährlich voraussichtlich mit mehr als 400 000 Luftreisenden zu rechnen, ein Ergebnis, das etwa dem 1,2-fachen Abfertigungsergebnis des Flughafens Stuttgart vom Jahre 1962 entsprechen würde. Immerhin dürfte bis zum Erreichen der prognostizierten Nachfragehöhe noch geraume Zeit vergehen. Denn ihr liegt die Annahme zugrunde, daß das übrige Bundesgebiet in gleicher Weise durch Flugplätze erschlossen sein soll wie Baden-Württemberg und daß sämtliche Flugplätze bei unsichtigem Wetter anfliegbar sein müssen. Bisher sind kaum Ansatzpunkte dafür zu erkennen, daß eine so wesentliche Voraussetzung wie die letztgenannte in absehbarer Zeit erfüllt werden könnte.

Wird vom voraussichtlichen Aufkommen an Luftreisenden der beiden meistinteressierten Kategorien ausgegangen, so würde etwa ein Viertel der Reisenden auf einen regionalen Nahverkehr innerhalb Baden-Württembergs entfallen, etwa die Hälfte auf einen Verkehr mit dem übrigen Bundesgebiet und fast ein Drittel auf den grenzüberschreitenden Nachbarschaftsverkehr.

Zusammenfassend betont die Untersuchung, daß die Befragungsergebnisse zwar übereinstimmend den Wunsch nach schnelleren Reisemöglichkeiten auf kurzen Reiseweiten hätten erkennen lassen, als sie der Bodenschellverkehr heute und in absehbarer Zeit anbieten könnte. Dennoch wäre es aus betriebs- und aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten, ein Regionalluftnetz innerhalb Baden-Württembergs aufzubauen und zu betreiben. Das große Interesse, das die Pläne für einen Luftnahverkehr im Raum Friedrichshafen gefunden haben, schlägt sich in dem Vorschlag nieder, einen Versuchsdienst von einjähriger Dauer zwischen Stuttgart und Friedrichshafen einzurichten. Dieses Vorhaben ließe sich aber nur dann verwirklichen, wenn die öffentliche Hand sich an den Betriebskosten mit etwa DM 130 000,- bis 150 000,- beteiligen würde, etwa in Form einer Sitzplatzgarantie, wie sie das Land Schleswig-Holstein für die Flugverbindung Kiel-Hamburg gibt. Erst aufgrund der verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Ergebnisse auf der vorgeschlagenen Ver-

suchsverbindung ließe sich ein klares Bild von der Realisierungsmöglichkeit weiterer Luftnahverkehrsvorhaben im südwestdeutschen Raum gewinnen.

Selbstverständlich müssen auch Luftnahverkehrsdienste auf Verbindungen mit ausreichend großen Nachfragepotentialen dem Verkehrskunden einen Anreiz zu ihrer Benutzung bieten. Das Flugzeug der Normalbauart wird dazu nicht immer in der Lage sein. Vor letzterem bietet der Hubschrauber auf kurzen Beförderungsweiten zwar den Vorteil, stadtnahe gelegene Plätze benutzen zu können. Er hat sich aber im Linienverkehr bisher wegen zu geringer Dauergeschwindigkeit (≤ 250 km/h) und zu hoher Betriebskosten noch nicht durchsetzen können. Allerdings verspricht der Senkrechtstarter neuer Konzeption auch dem Normalflugzeug mit Strahltriebwerken an Geschwindigkeit (um 800 km/h) kaum mehr nachzustehen. Ob er aber das geeignete Luftfahrzeug für den Nahverkehr (auf Liniendienstbasis) ist, kann erst die Zukunft lehren.

Von einer geeigneten Lösung der Luftfahrzeugfrage wird es abhängen, ob in Zukunft Luftnahverkehrsverbindungen zwischen Großstädten und Städten der Bundesrepublik, die nicht an das Liniennetz zwischen den neun Flughäfen angeschlossen sind, in größerer Anzahl entstehen und sich zu einem regelrechten Netz zusammenfassen lassen. Zur Ermittlung der Nachfragepotentiale anzufliegender Städte im Rahmen der Gestaltung eines derartigen Netzes werden eingehende und umfassende Vorarbei-

ten notwendig sein, vor allem Markterkundungen und Marktanalysen.

Ob eine Aufnahme von »Bedarfsdiensten mit festen Abflugzeiten« bereits zum ersten oder nach entsprechenden Voruntersuchungen erst zum zweiten Entwicklungsstadium eines Luftnahverkehrs gehört, mag eine Frage der Zweckmäßigkeit, aber auch der verfügbaren Mittel sein. In jedem der beiden Stadien liegen Förderungsmaßnahmen der öffentlichen Hand im allgemeinen Interesse, da sie geeignet sind, Fehlinvestitionen zu verhüten. Die Herabgabe solcher Mittel ist daher vollumfänglich gerechtfertigt. Jedoch sollte im Endstadium, das mit der Aufnahme von Liniendiensten beginnen würde, im Normalfall auf außerbetriebliche Beihilfen verzichtet werden.

Den Verfassern gebührt besonderer Dank dafür, daß sie ein Thema zum Gegenstand ihrer grundlegenden Untersuchung gemacht haben, dessen Bearbeitung ebenso undankbar wie dringend notwendig war. Nicht unerwähnt bleibe auch die Voraussicht des Auftraggebers, der es zu danken ist, daß das Problem eines Luftnahverkehrs in Südwestdeutschland erst eingehend untersucht wurde, bevor an eine Realisierung solcher Vorhaben gegangen wurde. Die Untersuchung liefert eine solche Fülle wertvoller Materials, ferner so umfangreichen Diskussionsstoff und so zahlreiche und vielfältige Anregungen für weitere Arbeiten auf diesem Gebiet, daß alle ernstlich Interessierten, die sich in das Problem vertiefen wollen, zu der Abhandlung greifen sollten.

Dipl.-Ing. V. Porger, Köln

Die Schriftleitung macht die Bezieher und Leser der

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

darauf aufmerksam, daß der *Verkehrs-Verlag J. Fischer*, Düsseldorf, noch über eine Anzahl von Heften der Jahrgänge 1952, 1953, 1955, 1956 und 1957 verfügt, die zum Originalpreis von 6,50 DM bezogen werden können. Alle Anfragen und Bestellungen, die die erwähnten Jahrgänge betreffen, sind zu richten an den

VERKEHRS-VERLAG J. FISCHER, DÜSSELDORF, PAULUSSTRASSE 1

Eingriff und Zurückhaltung der öffentlichen Gewalt auf dem Gebiet des Verkehrs*)

VON LAMBERT SCHAUS, BRÜSSEL

I.

Die leidenschaftlichen politischen und wissenschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen den Verfechtern einer zentral gelenkten Planwirtschaft und den Anhängern einer freien Marktwirtschaft dürften in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sowie auch in den Ländern der Europäischen Freihandelszone ihren Höhepunkt längst überschritten haben. Das gilt verstärkt für die Länder im Osten und im Südosten Europas. Im Gegensatz zu hier ist die Entscheidung dort allerdings eindeutiger zugunsten einer der beiden Alternativen ausgefallen. Bei solchen Aussagen stimmt allerdings nachdenklich, daß es zum Beispiel im Jahre 1963 möglich war — so wie *Carl Landauer* es in der Zeitschrift der »List-Gesellschaft« unternommen hat —, eine vergleichende wirtschaftswissenschaftliche Untersuchung über »Geplante Marktwirtschaft: das Beispiel Frankreichs und Jugoslawiens« zu veröffentlichen.

Die Frage nach dem rechten Verhältnis von Freiheit und Bindung in Wirtschaft und Gesellschaft ist aber auch für unsere Zeit auf der Tagesordnung geblieben. Sie stellt sich nach wie vor sehr intensiv. Sie wird glücklicherweise auch durchaus nicht immer leidenschaftslos beantwortet. Die Fronten dürften sich aber verschoben haben. Neue Akzente haben sich ergeben.

Mitunter sehen wir uns dabei in Europa Positionen gegenüber, die an Hand überkommener Maßstäbe füglich als kurios zu bezeichnen sein würden. Denken Sie nur etwa daran, daß beispielsweise in der Verkehrspolitik — aber auch anderswo in der Wirtschaftspolitik — der interventionsfreudige Politiker liberaler Herkunft nicht mehr schlicht als eigenbrötlerischer Außenseiter zu qualifizieren ist. Auf der anderen Seite kennen wir alle Politiker aus der sozialistischen Richtung, die sich energisch für das Funktionieren des Preiswettbewerbs verwenden — und wir wundern uns nicht über sie.

Vergessen Sie aber vor allem nicht, daß die verstärkte und institutionalisierte europäische Integration neue Fragen in die Wirtschaftspolitik bringt oder zumindest alte Fragen in ein neues Gewand kleidet. Das kann sogar so weit führen, daß wir uns mit der Gefahr auseinanderzusetzen haben, die ich als »Überwindung des nationalen durch einen gemeinschaftlichen Protektionismus« kennzeichnen möchte.

Ganz allgemein wird man aber wohl davon ausgehen dürfen, daß das Verhältnis zwischen der öffentlichen Gewalt und der Wirtschaft bei uns heutzutage recht sachlich behandelt wird. Sicher läßt sich der Rückzug in die Ideologie nicht immer gleich abschneiden — so etwa, wenn wir zu hören bekommen, daß »im Verkehr eben alles ganz anders sei als in der

*) Vortrag, gehalten auf der Veranstaltung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln am 26. März 1965.