

ist ihm mit diesem Standardwerk die Aufgabe sehr erleichtert worden.

Über technisch-wirtschaftlich günstige Ausbauelemente für niveaufreie Straßenverkehrsanlagen in der Stadt findet er dagegen nichts als den Hinweis auf spätere Veröffentlichungen. Dieser hätte u. E. in den Titel gehört, wenn man diesen nicht, wie oben vorgeschlagen wurde, abgewandelt hätte. Die Fairness gegenüber dem Käufer, der möglicherweise den nicht geringen Kaufpreis selber aufbringen muß, gebietet dies.

Die Mathematik hält — sicherlich mit Recht — Einzug in fast alle Wissensgebiete, auf denen im Augenblick Neues geschieht. So hat denn auch die vorliegende Arbeit einen umfangreichen Anhang, in dem sich die Verfasser mit den mathematischen Unter- und Hintergründen ihrer Untersuchung beschäftigen. Dies war wünschenswert, denn eine mathematisch-rechnerische Durchdringung des vorliegenden Gebietes würde sicherlich nicht zu unterschätzende Vorteile mit sich bringen. Wenn man allerdings beim Kauf dieser Arbeit erwartet hat, von den Verfassern ein anwendungsfreundliches Mittel geliefert zu bekommen, sieht man sich getäuscht.

Man wird auf einen Exkurs in die Methoden und Möglichkeiten der neueren Statistik und Wahrscheinlichkeitsrechnung geschickt — das Vorhaben ist lobenswert und die aufgewandte Energie beträchtlich. Aber man hat den Ein-

druck, daß die Verfasser keinen probaten, themengerechten Weg weisen wollten, weil sie ihn entweder gern für sich behalten wollten oder gar nicht in dem Besitz eines solchen waren. Man hätte sich die mathematischen Ausführungen der vorliegenden Arbeit mit ein wenig Fleiß und Geschick selbst aus der Literatur auf diesem Gebiet zusammenstellen können.

Das als Beispiel 1 erwähnte Flußdiagramm ist für den von Interesse, der sich mit Datenverarbeitung befaßt. Nur hätte sich dieser wohl auch ohne Hilfe dieses Buches ein ähnlich geartetetes Grobblock-Diagramm zusammenstellen können. Was Untersuchungen über Reißfeste von Garnen in einer Untersuchung über Verkehrsfragen zu suchen haben, wird sich so mancher Leser vergeblich fragen. Wir sind sicher, daß sich ein noch glücklicheres Beispiel hätte finden lassen. In Beispiel 3 endlich tritt man aus dem Elfenbeinturm und nähert sich der Praxis. Man hätte sich gewünscht, die beiden anderen Beispiele auch in dieser Art zu sehen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß die aufgewandte Arbeit sicher nicht ergebnislos war und daß sie auch die zu beschreitende Richtung aufzeigt. Nur hält sie sich zu sehr in der Theorie versteckt, und der Leser, der eine Faustregel haben wollte, wird diese nun doch selber basteln müssen.

Dipl.-Ing., Dipl.-Kfm. K. Engels, 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

Tarife im Interesse des Verkehrsunternehmers

VON PROF. DR. LEONE ARMANDO, ROM

I.

Bevor man die Thematik einer Untersuchung über die Tarife im Interesse des Verkehrsunternehmers im Rahmen der Vorschriften des Vertrages von Rom genau abgrenzt, müssen einige Bemerkungen allgemeiner Art vorausgeschickt werden.

Zunächst ist festzuhalten, daß nach den Grundsätzen des Vertrages jedes Unternehmen befugt ist, so lange in Verfolgung seines selbständig beurteilten, eigenwirtschaftlichen Interesses am Markt tätig zu werden, bis eine übergeordnete Stelle oder irgendein anderes Rechtssubjekt, das sich für geschädigt hält, vor der zuständigen Instanz und nach dem in den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Verfahren den Nachweis erbringt, daß die Tätigkeit des Unternehmens (in unserem Falle also die Festsetzung bestimmter Frachten und Beförderungsbedingungen) im Gegensatz zu bestimmten einschränkenden Vorschriften steht.

Mit anderen Worten ist die Tariffreiheit die Regel und die Einschränkung der Tariffreiheit die Ausnahme. Das Vorhandensein solcher einschränkenden Bestimmungen muß von den zum Schutz dieser Normen eingesetzten Instanzen oder von den Personen nachgewiesen werden, die ein Interesse daran haben.

Die zweite Bemerkung allgemeiner Art, die mir nützlich erscheint, um vorweg die Bedeutung der später verwendeten Ausdrücke zu klären, betrifft die Tatsache, daß sich der Ausdruck »Tarife im Interesse des Verkehrsunternehmers« einmal auf das von dem Verkehrsunternehmer selbst eingeschätzte, eigenwirtschaftliche Interesse (im subjektiven Sinne) beziehen kann, wobei auch eine irriige Einschätzung möglich ist, weiterhin auch auf die außerwirtschaftlichen Aspekte des Problems (beispielsweise soziale Vorzugstarife, die eine günstige Atmosphäre für politische Ziele schaffen sollen); in diesem Falle bedeutet das »Interesse des Verkehrsunternehmers« lediglich, daß er die Beförderungsbedingungen in völliger Freiheit zu irgendeinem bestimmten Zweck festsetzt; schließlich wird das »Interesse des Verkehrsunternehmers« auch im wirtschaftlichen und objektiven Sinne verstanden, d. h. das Vorliegen eines solchen Interesses kann gegebenenfalls objektiv nachgewiesen werden.

Wir werden sehen, daß gerade der subjektiv verstandene »Tarif im Interesse des Verkehrsunternehmers« Gegenstand der Einschränkungen des Vertrages ist, und zwar aus Gründen, die über das Interesse der einzelnen Unternehmen hinausreichen, daß hingegen der sogenannte objektive Tarif eine sonst untersagte Frachtdifferenzierung gerechtfertigt erscheinen lassen kann. Immer in der Absicht, terminologische Unklarheiten zu vermeiden, empfiehlt es sich schließlich, vorweg zu erläutern, was unter einem *Verkehrserhaltungstarif* zu verstehen ist.

Die auch in offiziellen Dokumenten zu findende Feststellung¹⁾, der Verkehrserhaltung-

¹⁾ Vgl. Dok. 3. 468/VII/64-F vom 13. März 1964.

tarif stelle nur eine der verschiedenen Tarifarten im Interesse des Verkehrsunternehmers dar, die durch den begrenzten Zweck gekennzeichnet sei, einen Verkehrsverlust zu verhindern, trifft zu, ist jedoch allzu elementar und ohne jede praktische Bedeutung für die Untersuchung dieser Problematik. Sie spielt im übrigen nur im Zusammenhang mit den im objektiven Sinne verstandenen Tarifen im Interesse des Verkehrsunternehmers eine Rolle, da es objektiv gesehen mitunter zweckmäßiger sein kann, einen Verkehr einzuschränken als ihn aufrechtzuerhalten (beispielsweise, wenn es sich um einen mit Verlust oder mit zunehmenden Kosten arbeitenden Verkehrssektor handelt). Verschiedene Präzedenzfälle zeigen indessen, daß dem Ausdruck «Verkehrserhaltungstarif» eine besondere und unterschiedliche Bedeutung beigemessen werden muß.

Von Anfang an war innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) von diesen Tarifen lediglich im Sinne von tariflichen Maßnahmen die Rede, mit deren Hilfe das Auftauchen neuer Wettbewerbsformen (potentielle Konkurrenz) erschwert werden sollte, nicht jedoch im Sinne von Maßnahmen zur Bekämpfung bereits vorhandener Konkurrenten.²⁾ Gefährdet der geplante Bau einer neuen Eisenbahnlinie, einer Ölleitung, einer Fähre usw. die Erhaltung eines von bestimmten Unternehmen abgewickelten Verkehrsvolumens, so sehen sich diese gegebenenfalls veranlaßt, bestimmte Tarifmaßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Aussichten auf einen wirtschaftlichen Betrieb des Konkurrenzunternehmens zu verringern und somit seine Errichtung zu erschweren. In diesem Fall wird die Erhaltung des Verkehrs allerdings nicht als Erhaltung eines quantitativ bestimmten Verkehrsvolumens, sondern viel allgemeiner als Wahrung einer bestimmten Wettbewerbsstellung auf dem Verkehrsmarkt verstanden, die auf der Grundlage eines strukturellen Gleichgewichtes errungen wurde, das durch die neue Wettbewerbsform gestört würde.

Von dieser Voraussetzung ausgehend soll daher nur dann auf die Verkehrserhaltungstarife hingewiesen werden, wenn von der sogenannten »potentiellen Konkurrenz« im besonderen die Rede ist.

II.

Wir haben bereits gesagt, daß die Tariffreiheit (Festsetzung von Tarifen im Interesse des Verkehrsunternehmers im subjektiven Sinne) im Rahmen der freien Wirtschaftstätigkeit innerhalb des Gemeinsamen Marktes die Allgemeinregel darstellt. Diese Regel ergibt sich aus der Gesamtheit der Grundsätze, von denen die Gemeinschaftsregeln bestimmt werden, insbesondere jedoch aus Artikel 2 und 3 des Vertrages. Diesen Grundsätzen zufolge werden die harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens sowie die beständige und ausgewogene Wirtschaftsausweitung (Art. 2) einer freien und gesunden Wettbewerbswirtschaft (Art. 3) überlassen.

Die Einschränkungen der Tariffreiheit als Ausnahmen von dieser Regel müssen daher auf ausdrückliche Bestimmungen des Vertrages zurückzuführen sein; etwaige Einschränkungen aufgrund untergeordneter Rechtsnormen (beispielsweise Verordnungen), die nicht im Vertrag selbst niedergelegt sind, sind unzulässig, da sie in diesem Fall einem allgemeinen Grundsatz des Vertrages selbst zuwiderlaufen und somit als nicht statthaft zu betrachten wären.

²⁾ Vgl. Sitzungsbericht Nr. 13 vom 11. März 1954, S. 6, Frage 5a.

Dieses Problem ist besonders heikel, vor allem wegen der Weite des Bereiches der Gemeinsamen Verkehrspolitik, die im Vertrag nicht unmittelbar selbst geregelt, sondern — abgesehen von einigen unvollständigen oder allgemeinen Leitsätzen — den Gemeinschaftsorganen überlassen wird.

Um festzustellen, ob eine Regelung, durch welche die Freiheit des Verkehrsunternehmers eingeschränkt wird, als zulässig oder als unzulässig zu betrachten ist, muß man sich somit hierbei auf die allgemeinen Grundsätze des Vertrages beziehen und dabei von auslegenden Kriterien ausgehen, die zwangsläufig unzählige Meinungsverschiedenheiten hervorrufen müssen, wie die Erfahrung bereits weitgehend gezeigt hat. Dies bedeutet, daß die rechtliche Gemeinschaftsregelung im Bereich der Verkehrspolitik nicht mit dem Erlaß mehr oder weniger zahlreicher Verordnungen, die durch spätere Urteile des Gerichtshofes zu bestätigen und zu ergänzen sind, als erschöpft betrachtet werden darf.

III.

Die Einschränkungen der Tariffreiheit des Verkehrsunternehmers finden ihre Rechtfertigung in besonderen Zielen im Interesse des Allgemeinwohls, welche die sogenannte *ratio legis* der sie setzenden Rechtsnormen bilden.

Je nach Besonderheit dieser Ziele können die Einschränkungen in drei Hauptkategorien untergliedert werden:

- Einschränkungen, die im allgemeinwirtschaftlichen Interesse die mißbräuchliche Ausnutzung strukturell oder konjunkturell bedingter marktbeherrschender Stellungen verhindern sollen;
- Einschränkungen, die im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik bestimmte Verpflichtungen mit dem Ziele einer harmonischen und ausgewogenen Entwicklung des betreffenden Wirtschaftsbereiches auferlegen;
- schließlich Einschränkungen, die einen gesunden Wettbewerb auf dem Gütermarkt gewährleisten sollen und daher Beihilfen sowie tarifliche Diskriminierungen untersagen, die nicht durch die Kosten- oder Marktlage des Verkehrssektors gerechtfertigt sind.

Im allgemeinen — auch in den offiziellen Dokumenten der Gemeinschaft — sind die Bestimmungen aller drei vorgenannten Kategorien von Einschränkungen der Betriebsfreiheit des Verkehrsunternehmers in das System der Richtlinien für die gemeinsame Verkehrspolitik eingegliedert. Meiner Ansicht nach spiegelt diese Betrachtungsweise insofern eine nicht-juristische Auffassung der Gemeinsamen Politik wider, als sie die besondere Bedeutung außer acht läßt, die der Vertrag ihr geben wollte. Wenn im Vertrag — abgesehen von der Verkehrspolitik — von einer gemeinsamen Politik auf einem bestimmten Gebiet die Rede ist (Agrarpolitik, Gemeinsame Handelspolitik gegenüber Drittländern), so wird dabei stets auf die Gesamtheit aller Bestimmungen Bezug genommen, die erlassen werden müssen, um Ziele zu erreichen, welche den gesamten spezifischen Sektor betreffen.

Es besteht daher kein Anlaß, das gleiche Kriterium nicht auch auf die Gemeinsame Verkehrspolitik anzuwenden, die sich einzig und allein auf die Gesamtheit aller Bestimmungen zu beziehen hätte, von denen die harmonische und ausgewogene Entwicklung des als autonomer Wirtschaftszweig verstandenen betreffenden Sektors (Artikel 2 und 74)

abhängt.³⁾ Wird der Verkehr hingegen in seiner Funktion als Leistungserbringer für andere Wirtschaftszweige betrachtet, so wird nicht mehr eine spezifische Verkehrspolitik geplant, sondern vielmehr eine Politik für den betreffenden wirtschaftlichen oder sozialen Sektor, der sich der Verkehrsleistungen in gleicher Weise bedient, wie er zum gleichen Zwecke auch finanzielle, steuerliche und ähnliche Mittel einsetzt.

Im Vertrag haben die Regeln einer Gemeinsamen Politik in den verschiedenen Bereichen institutionell den Charakter von Ausnahmebestimmungen und unterscheiden sich demnach von den allgemeinen und besonderen Vorschriften. Wäre dies nicht der Fall, d. h. würde man zur Verwirklichung einer Gemeinsamen Politik die allgemeinen Normen wiederholen oder lediglich Bestimmungen zur Durchführung dieser allgemeinen Normen erlassen, so wäre es nicht gerechtfertigt, diese Normen nur auf bestimmten Gebieten anzuwenden, auf anderen jedoch nicht, da sie doch bei gleichen Voraussetzungen für alle Sektoren gelten.

Der Ausnahmeharakter der Bestimmungen einer Gemeinsamen Politik hat natürlich seinen Grund, und dieser Grund liegt in den wirtschaftlichen und sozialen Besonderheiten des betreffenden Sektors, dessen harmonische und ausgewogene Entwicklung gerade von diesen Besonderheiten abhängt. Für den Verkehr wird dieser Grundsatz in Artikel 74 ausdrücklich anerkannt.

Daraus ergibt sich eine doppelte Konsequenz: Die in Artikel 75 institutionell verankerte autonome, verordnende Gewalt auf dem Gebiet der Verkehrspolitik gilt nur für die Festsetzung von Vorschriften, mit deren Hilfe Ziele erreicht werden sollen, die im Interesse des Verkehrssektors selbst liegen. Weiterhin können diese Vorschriften in Abweichung von den allgemeinen oder besonderen Bestimmungen des Vertrages erlassen werden, soweit dies infolge der Besonderheiten des Verkehrs für die Erreichung der in Artikel 2 genannten allgemeinen Ziele erforderlich ist.

Bei Anwendung dieser Grundsätze ergibt sich, daß die autonome, verordnende Gewalt des Rates auf dem Gebiet der Gemeinsamen Verkehrspolitik beispielsweise in folgenden Bereichen ausgeübt werden kann: bei der Koordinierung der Investitionen, bei der Koordinierung der Aufgaben der verschiedenen Verkehrsarten, bei der Integration des Verkehrsmarktes, bei der Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen für einen gesunden Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen, bei der mehr oder weniger weitgehenden rechtlichen und technischen Harmonisierung usw., und zwar immer dann, wenn die Interessen der Verkehrsunternehmer bestimmte Sonderlösungen erfordern.

Wird dagegen die Verkehrstätigkeit nur in ihrer Funktion als Leistungserbringer gesehen (Verbot von Maßnahmen zur Unterstützung anderer Wirtschaftszweige oder der Festsetzung unterschiedlicher Frachten aus Gründen, die nichts mit den Kriterien einer wirtschaftlichen Betriebsführung zu tun haben; Festsetzung von Höchsttarifen im Interesse der Verkehrsnutzer usw.), so bewegen wir uns nicht mehr auf dem Gebiet der Gemeinsamen Verkehrspolitik im Sinne des Vertrages, und folglich hat der Rat hier auch keinerlei autonome, verordnende Gewalt. Der Rat kann dann zwar Verordnungen mit der in Artikel 189 beschriebenen Geltung erlassen, sie haben jedoch rein ausführenden Charakter, es sei denn, ihm wird aufgrund einer Vertragsbestimmung ausdrücklich eine echte autonome, verordnende Gewalt zuerkannt wie in Artikel 79 (Absatz 2 und 3).

Auf unser spezielles Thema bezogen bedeuten diese Grundsätze folgendes: In der

³⁾ Kapteyn 185; Müller-Hermann, Harmonisierung im Verkehr; Bericht E. P. 5780, Mai 1961, 1, 2, c).

Gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Freiheit des Verkehrsunternehmers die allgemeine Regel, und jegliche Einschränkung dieser Freiheit muß durch das Allgemeininteresse des Sektors und durch die Erfordernisse gerechtfertigt werden, die sich aus seinen Besonderheiten ergeben; in anderen Bereichen als der Gemeinsamen Politik, in denen der Vertrag die Freiheit der Verkehrsunternehmer ausdrücklich einschränkt (wie in den Artikeln 79 und 80), haben die Gemeinschaftsorgane keine rechtliche Befugnis, diese Situation im (objektiv verstandenen) Interesse des Verkehrsunternehmers durch eine autonome Verordnung abzuschwächen oder ganz allgemein zu ändern, es sei denn, diese Befugnis wird ihnen im Vertrag selbst ausdrücklich zuerkannt.

IV.

Ein erstes und wichtiges Beispiel für die praktische Anwendung der im Abschnitt II dargelegten Theorie betrifft — wie bereits erwähnt — die Zulässigkeit von *Höchsttarifen* im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik nach Artikel 74 ff. des Vertrages.

In den diesbezüglichen offiziellen Dokumenten wird ohne Einschränkung erklärt, die Begrenzung der Tarife nach oben habe den Zweck, die mißbräuchliche Ausnutzung beherrschender Stellungen auf Kosten der Verkehrsnutzer zu verhindern. Es handelt sich also um eine Einschränkung der tariflichen Freiheit des Transportunternehmers im Interesse gewisser, dem Transportsektor fremdstehender Kategorien, bei denen das Interesse des Transportunternehmers, in subjektivem Sinne, unterdrückt wird aufgrund von Zwecken, die nicht unter die Richtlinien der Verkehrspolitik im engeren Sinne fallen können. Auch die Theorie des maximalen gesamtwirtschaftlichen Nutzens oder der natürlichen, sozialen Funktion des Verkehrs,⁴⁾ die man in diesem Zusammenhang anführte, verlagert die Problematik insofern nicht, als der Verkehrssektor dort stets in seiner untergeordneten funktionellen Stellung zu den übrigen wirtschaftlichen und sozialen Sektoren gezählt wird.

Schließt man sich diesem Prinzip an, so wird klar, daß die in Artikel 75 vorgesehene institutionelle Gewalt rechtmäßigerweise nicht für die Festsetzung von Höchstpreisen beansprucht werden darf, ganz abgesehen von der Feststellung,⁵⁾ daß eine solche Festsetzung von keinem praktischen Nutzen ist in einer nunmehr allgemein verbreiteten freien Marktwirtschaft. Eine rechtliche Grundlage für die Festsetzung von Höchstpreisen könnte allenfalls außerhalb der Bestimmungen der Gemeinsamen Verkehrspolitik in den allgemeinen Wettbewerbsregeln von Artikel 85 und 86 gefunden werden. Diese Regeln gestatten allerdings die Festsetzung von Höchstpreisen nur dann, wenn die mißbräuchliche Ausnutzung beherrschender Stellungen aufgrund natürlicher, vertraglicher, struktureller oder konjunktureller Gegebenheiten *den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt*; dies gilt also nicht für den Binnenverkehr der einzelnen Länder.

V.

Dabei wird selbstverständlich das Recht der einzelnen Staaten auf Einführung derartiger Begrenzungen im Zuge ihrer eigenen Wirtschafts- oder Sozialpolitik durch innerstaatliche Rechtsvorschriften nicht angetastet. Im übrigen ist meiner Ansicht nach auch dieses Recht

⁴⁾ Vgl. Oort, La théorie marginaliste et les prix de transport, Rotterdam 1960, S. 74 ff.

⁵⁾ Posthumus-Bericht vor dem Europäischen Parlament, Dok. Nr. 36 vom 5. Juni 1964, Punkt 15, 8. Absatz.

mit dem Inkrafttreten des Vertrages von Rom beträchtlich eingeschränkt worden. Diese Einschränkung betrifft — im Unterschied zu den Maßnahmen zur Bekämpfung von Diskriminierungen nach Artikel 70 des Vertrages von Paris und nach Artikel 79 Abs. 1 und Artikel 80 des Vertrages von Rom, die allgemeine, wirtschaftspolitische Ziele anstreben — unmittelbar und in erster Linie den Verkehrssektor.

Ein grundlegendes und ständig wiederkehrendes Prinzip des Vertrages ist die Gewährleistung einer Betriebsführung nach wirtschaftlichen Kriterien im Interesse ihrer Rentabilität.⁶⁾ Staatliche Einmischungen, die andere politische Ziele als die größtmögliche Entwicklung des Verkehrs verfolgen und die Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Betriebsführung beeinträchtigen, widersprechen diesem Grundsatz.⁷⁾ Im Vertrag von Rom wird dieser Grundsatz in Artikel 78 übrigens ausdrücklich erwähnt.

Zu Recht wird daher in Artikel 9 des Entwurfs der Verordnung über die Margentarife sowie in Artikel 9 des Entscheidungsentwurfes der Kommission über die Harmonisierung im Bereich des Verkehrs bestimmt, daß bei einer Festsetzung von Höchsttarifen aus anderen Gründen als denen einer wirtschaftlichen Betriebsführung eine Entschädigung zu zahlen ist. Hierbei handelt es sich in der Tat um eine Bestimmung, die ganz zu Recht zur Gemeinsamen Verkehrspolitik gehört, da sie ein lebenswichtiges Interesse des Sektors gegenüber den systematischen Übergriffen der örtlichen Behörden zugunsten anderer Wirtschaftssektoren schützen soll. *Diese Übergriffe stellen vielleicht die typischste Besonderheit des Verkehrs dar.*

An dieser Stelle wäre zu klären, nach welchen Kriterien die Befugnisse der örtlichen Behörden bei der Festsetzung von Höchsttarifen einzuschränken wären.

Es ist keine besonders klar formulierte Regel, wenn gesagt wird — wie dies in Art. 3 des vorerwähnten Verordnungsentwurfes zum Ausdruck kommt —, daß der Höchsttarif den Unternehmen angemessene Erlöse sichern soll; dies allein schon deshalb nicht, weil sie keine Antwort auf die Frage gibt, wonach die angemessene Höhe des Erlöses beurteilt werden soll.

Auch das Prinzip der Deckung von Gesamtkosten zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne⁸⁾ ist nicht befriedigend. Auch wenn man von dem Problem der »angemessenen Höhe« dieser Gewinnspanne absieht, wirft die Bestimmung der Gesamtkosten bekanntlich erhebliche Schwierigkeiten und Probleme auf. Der Hinweis auf die zwangsläufig willkürliche Anlastung der fixen Kosten auf die einzelnen Produktionssektoren bei Unternehmen mit verbundener Produktion⁹⁾ stellt bereits einen ersten Einwand dar, der allerdings meiner Ansicht nach anhand einheitlicher, vertraglich vereinbarter Bestimmungen entkräftet werden könnte, die einen Vergleich zwischen homogenen Daten möglich machen.

Unlösbar erscheint mir dagegen das Problem, wie ein aufgrund der Kosten bestimmter Höchstpreis mit den Erfordernissen einer angemessenen Gesamtvergütung der Dienste, die in einer Wettbewerbswirtschaft erbracht werden, zu vereinbaren ist. Da nämlich der Höchstpreis in diesem Fall von der Nachfrage abhängt,¹⁰⁾ müßte sich ein Unternehmen,

⁶⁾ Kapteyn, 189.

⁷⁾ Santoni, *Le norme del trattato di Roma, »trasporti pubblici«* 1964, S. 21.

⁸⁾ Kapteyn, 218.

⁹⁾ Oort, *Die Margentarife*, in: *Economisch Statistische Berichten*, Rotterdam 1962.

¹⁰⁾ Baumol u. a., *Bedeutung der Kosten für die Eisenbahntarife*, in: *The Journal of Business of the University of Chicago*, Heft XXXV, No. 4, Oktober 1962.

das gezwungen ist, für diese Dienstleistungen Entgelte zu erheben, die mehr oder weniger erheblich unter den — wie auch immer ermittelten — durchschnittlichen Gesamtkosten liegen, an den anderen Sektoren schadlos halten, auf denen infolge der Marktlage über den durchschnittlichen Gesamtkosten liegende Preise erhoben werden können, wenn es in seiner Geschäftsführung für finanziellen Ausgleich sorgen will. Das Mißverhältnis kann so groß sein, daß in bestimmten Sektoren stark überhöhte Preise gefordert werden müssen. In diesem Fall kann die Festsetzung eines Höchstpreises leicht den berechtigten Interessen des Unternehmens schaden, auch wenn dieser Höchstpreis nach durchaus gerechtfertigten Durchschnittskriterien ermittelt worden ist.

Um dieser Gefahr zu begegnen, muß deutlich zwischen der Geschäftspolitik auf einem Wettbewerbsmarkt und der natürlich oder strukturell bedingten, monopolistischen Geschäftsführung unterschieden werden (wobei die sog. konjunkturell bedingte Beschränkung des Wettbewerbs ebenso ausgeklammert wird wie die Wettbewerbsbeschränkung aufgrund von Vereinbarungen, die bereits in Artikel 85 geregelt wird). Im ersten Falle sind die Marktpreise als Bezugsgrundlage zu wählen, und bei Festsetzung eines niedrigeren Preises muß eine nach Maßgabe der Preisdifferenz ermittelte Entschädigung gezahlt werden. Lediglich in dem — recht seltenen — Fall eines natürlichen oder strukturellen Monopols könnte der Schaden infolge der Erhebung von Schutzpreisen nach Maßgabe theoretischer, angemessener Frachtsätze ausgeglichen werden, die anhand der Durchschnittskosten nach Kriterien ermittelt werden, die nach Abschluß der gegenwärtig durchgeführten Kostenuntersuchung zu bestimmen sind.

VI.

Unter den Einschränkungen der Tariffreiheit im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik im eigentlichen Sinne wurde der Harmonisierung der Tarife¹¹⁾ und im Bereich der gemeinsamen Koordinierungspolitik der Preispolitik besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Normalerweise wird die Harmonisierung der Tarife — wahrscheinlich unter dem Einfluß der EGKS-Präzedenzfälle — in erster Linie im formalen Sinne verstanden, d. h. also als Vereinheitlichung bestimmter, tariftechnischer Kriterien unabhängig von wirtschaftlichen Erwägungen im Zusammenhang mit Preisvergleichen. Eine echte wirtschaftliche Harmonisierung der Tarifsysteme wird hingegen mit der bereits erwähnten Preispolitik verbunden, deren wichtigstes praktisches Ziel offiziell in dem Entwurf zur Einführung der Margentarife, die anhand der Kosten für die betreffenden Dienstleistungen zu bestimmen sind, erwähnt wird.

Ich glaube jedoch, daß die allgemeine und die wirtschaftliche Harmonisierung der Tarife infolge ihrer gegenseitigen Abhängigkeit nicht getrennt behandelt und verwirklicht werden dürfen. Sonst bestünde nämlich die Gefahr, daß die EWG das unglückliche Experiment des Tarifabkommens vom 21. März 1955 über den Verkehr mit Erzeugnissen der Montanunion wiederholt. Dieses Abkommen, mit dessen Hilfe das Problem der internationalen Direkttarife nach einer ziemlich unbekümmerten Auslegung der Gemeinschaftsnormen gelöst werden sollte, hat letzten Endes den Verkehrsnutzern bekanntlich wenig genutzt, gleichzeitig aber den Eisenbahnverwaltungen geschadet,¹²⁾ deren Tariffreiheit aufgrund sehr fragwürdiger wirtschaftlicher Annahmen beschnitten wurde. Um

¹¹⁾ Kapteyn, 158 ff., 194 ff.

¹²⁾ Kapteyn, 153.

weitere Fehler dieser Art zu vermeiden, müßte also die Gemeinsame Verkehrspolitik nach einer logischen Dringlichkeits- und Rangfolge geplant und verwirklicht werden. Als erstes müßte dabei das Problem der Beseitigung der Hindernisse angepackt werden, die einem gesunden Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Wege stehen,¹³⁾ sodann die Frage der Ermittlung der Betriebskosten, also das Problem der Tarife in Verbindung mit den Kosten und den Marktbedingungen, und erst ganz zum Schluß das Problem der technischen Harmonisierung der Tarife. Anderenfalls bestünde die Gefahr, daß die technische Harmonisierung wiederum auf der Grundlage anormaler Marktbedingungen und heterogener wirtschaftlicher Faktoren in die Wege geleitet wird.

Die EWG-Kommission und die übrigen Gemeinschaftsorgane haben sich dagegen zu einem anderen Vorgehen entschlossen, indem sie alle diese Probleme gleichzeitig, ohne klare Würdigung ihrer Abhängigkeit und ohne einen genauen Plan der verschiedenen Fristen, behandeln. Dies hat eine beträchtliche Unsicherheit bei der Beurteilung der rechtlichen und wirtschaftlichen Stichhaltigkeit der Gründe zur Folge, die bei den einzelnen Vorschlägen bestimmend waren. Auf diese Unsicherheit wurde bereits bei der Behandlung des vorigen Punktes hingewiesen, als von der oberen Preisgrenze die Rede war.

Eine ähnliche Situation ergibt sich auch bei der *unteren Preisgrenze*. Die untere Preisgrenze, die ebenfalls eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz der Tariffreiheit bildet, müßte, wenn sie im Bereich der Gemeinsamen Verkehrspolitik im eigentlichen Sinne Bürgerrecht genießen will, die bereits genannten zwei Bedingungen für die Rechtmäßigkeit erfüllen: nämlich im Interesse des Verkehrsgewerbes festgesetzt sein und aufgrund besonderer struktureller und funktioneller Merkmale dieses Sektors (Besonderheiten) notwendig werden.

Die erste Bedingung kann in dem Augenblick als erfüllt gelten, in dem nicht nur in den offiziellen, vorbereitenden Entwürfen, sondern im Tarifverordnungsvorschlag selbst ausdrücklich erklärt wird, daß die untere Preisgrenze gerade deshalb festgesetzt wird, um den Verkehrsunternehmen die Gefahr und die Schädigung durch gegenseitigen, anormalen Wettbewerb zu ersparen. Dieser Zweck kann daher mit Sicherheit als die *ratio legis* dieser Ausnahmevorschrift betrachtet werden.

Die Wirtschaftswissenschaftler haben noch eine andere Rechtfertigung dieser Vorschrift vorgeschlagen,¹⁴⁾ nämlich die Bedeutung für das Allgemeinwohl, wenn jedem produktiven Sektor seine gesamtwirtschaftlichen Kosten zugeordnet werden, um schädliche Verzerrungen in der harmonischen Entwicklung der verschiedenen produktiven Bereiche zu vermeiden (Argument des Faktoreinsatzes). Wie aus den Präzedenzfällen, der Begründung und den Erwägungsgründen zu entnehmen ist, hat man dieses besondere Motiv jedoch in dem Margentarif-Verordnungsentwurf offenbar nicht berücksichtigen wollen, weswegen dieser Grund auch nicht als rechtliches Argument im eigentlichen Sinne gewertet werden könnte.

Ob die zweite Voraussetzung für die Zulässigkeit der unteren Preisgrenze gegeben ist, d. h. ob aufgrund der Besonderheiten des Sektors zwangsläufig ein ruinöser Wettbewerb eintreten muß, kann offenbar nicht mit ebenso großer Sicherheit gesagt werden. Diese strukturellen Besonderheiten dürften bekanntlich vor allem in einem *naturbedingten Kapazitätsüberhang* der Verkehrsunternehmen und — in bezug auf die sogenannte *Rück-*

¹³⁾ Oort, La tarification . . . , a.a.O.

¹⁴⁾ Oort, La tarification . . . , a.a.O.

fracht — auch in der Beweglichkeit der Verkehrsmittel liegen.¹⁵⁾ Die Überkapazität dürfte wiederum die zwangsläufige Folge eines technischen Faktors (Übergewicht der fixen Kosten) sowie eines wirtschaftlichen Faktors sein (Notwendigkeit, Produktionsmittel zur Deckung des Spitzenbedarfs bereitzustellen, so daß sie in normalen Zeiten nicht voll ausgelastet sind).

Es läßt sich nicht leugnen, daß auf dem Verkehrsmarkt besonders häufig und besonders deutlich die Tendenz zu beobachten ist, daß einige Verkehrsunternehmen in Verbindung mit ihrer besonderen Kostenlage Wettbewerbspreise praktizieren, die von anderen Unternehmen keineswegs durchgehalten werden können. Die Auffassung, daß diese Erscheinung auf die *Überkapazität* als *strukturelle* Besonderheit des Sektors zurückzuführen ist, kann jedoch in mehrfacher Hinsicht widerlegt werden.

Hierzu wurde vor allem geltend gemacht, daß das Übergewicht der fixen Kosten¹⁶⁾ wie auch der Kapazitätsüberschuß¹⁷⁾ keine ausschließlichen Merkmale des Verkehrssektors sind und daß deswegen eine Ausnahmeregelung allein für diesen Sektor nur schwer zu rechtfertigen wäre. Würde weiterhin tatsächlich der große Einfluß der fixen Kosten zwangsläufig die Tendenz zur Festsetzung von Preisen hervorrufen, welche die Kosten nicht decken, so wäre das Phänomen der Preisschleuderei weitaus eher bei der Eisenbahn als beim Straßenverkehr zu beobachten, bei dem die fixen Kosten eine viel geringere Rolle spielen. In der Praxis ist jedoch bekanntlich genau das Gegenteil der Fall. Das gleiche kann von der Notwendigkeit einer Anpassung der Produktionsmittel an den Spitzenbedarf gesagt werden: eine solche Anpassung wird in der Praxis allein von öffentlichen Verkehrsbetrieben und somit aus Gründen des Allgemeinwohls vorgenommen. Bei privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen ist dies hingegen weitaus seltener der Fall, da sie bei einer guten Betriebsorganisation und Geschäftsführung ihre Kapazität aus naheliegenden Gründen dem Normalbedarf anpassen, wobei sie das Kriterium der geringsten Kosten bei höchstem Durchschnittsertrag zugrunde legen. Ein Überhang an technischen Produktionsmitteln ist unter Umständen bei Festanlagen und Straßeninfrastrukturen der Öffentlichen Hand zu beobachten; aber auch in diesem Falle gab die Berücksichtigung des Allgemeinwohls bei der Bereitstellung von Produktionsmitteln, deren Kapazitäten den normalen Marktbedarf übersteigen, den Ausschlag.

Schließlich ist im Hinblick auf das Sonderproblem der sogenannten Rückfrachten zu Recht festgestellt worden, daß die Tendenz, die Gesamtkosten für Hin- und Rückfahrt allein durch das Entgelt für die zuvor vereinbarte Fracht zu decken, auf einem Kalkulationsfehler und einer ungenügenden Marktkenntnis beruht,¹⁸⁾ sofern sie nicht auf anormale Wettbewerbsbedingungen zurückzuführen ist.

Berücksichtigt man alle diese Fakten und macht man sich vor allem klar, daß in der Praxis Verkäufe ohne Kostendeckung eine auf dem Verkehrsmarkt tatsächlich und sogar häufig auftretende Erscheinung darstellen und daß dies nicht mit Sicherheit auf die natürlichen Besonderheiten des Sektors zurückzuführen ist, so neigt der Verfasser zu der Ansicht, daß dafür rein zufällige und pathologische Gründe entscheidend sind: *das Fehlen gesunder Wettbewerbsbedingungen* und *mangelnde Kontrolle der Betriebskapazität*.

Die Erfahrung lehrt nämlich, daß die eigentlichen Schleuderverkäufe (zu Preisen unter-

¹⁵⁾ Kapteyn, 31 und 34, Posthumus-Bericht a.a.O., 11.

¹⁶⁾ Oort, La théorie marginaliste . . . , a.a.O., S. 80.

¹⁷⁾ Posthumus-Bericht, a.a.O., Punkt 11.

¹⁸⁾ Oort, La tarification . . . , a.a.O., Fußnote 1.

halb der Grenzkosten) bei normaler Konjunktur allein bei schlecht geführten Betrieben zu beobachten sind, deren Kostenlage im Vergleich zum Durchschnitt verschoben ist oder die nicht über die finanziellen Mittel verfügen, die auf diesem Sektor für eine gesunde Geschäftsführung erforderlich sind. Bei Betrieben des öffentlichen Sektors haben Preise, welche die Kosten nicht decken, ihre Ursache im allgemeinen in behördlich festgesetzten Unterstützungstarifen. Auch diese Erscheinung ist sehr häufig, zweifellos jedoch anormal in einer Wirtschaftsordnung, die nach liberalen Grundsätzen aufgebaut sein sollte.

In den meisten Fällen handelt es sich jedoch nicht wirklich um Preise, welche die Kosten nicht decken, sondern um anormale Wettbewerbsbedingungen, die durch staatliche Eingriffe hervorgerufen werden: Investitionsprogramme, durch die bestimmte Sektoren vom funktionellen Gesichtspunkt aus begünstigt werden; diskriminierende Anlastung der Wegekosten sowie sozialer, steuerlicher und ähnlicher Lasten an die einzelnen Verkehrsunternehmen und -arten; diskriminierende Einschränkung der funktionellen und tarifären Autonomie usw. Unter diesen Umständen würde die Festsetzung einer Preisuntergrenze nach Maßgabe der laufenden Kosten die ungesunden Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen nur noch durch eine bindende Regelung rechtlich verankern, und zwar im Gegensatz zum allgemeinen Interesse des Sektors. Erweist sich jedoch die Festsetzung einer Preisuntergrenze im Interesse des Sektors selbst als notwendig, so müßte sie die zufälligen, anormalen Betriebsbedingungen korrigieren und eine wirtschaftliche Betriebsführung jener Verkehrsunternehmen ermöglichen, die am wenigsten von den Maßnahmen der öffentlichen Hand profitieren.

Eine Preisuntergrenze wäre dann gerechtfertigt, wenn schwere *Verzerrungen der natürlichen Wettbewerbsbedingungen infolge von Maßnahmen der öffentlichen Hand vorliegen, die eine typische Besonderheit des Verkehrssektors darstellen würden und die besondere Vorschriften der Verkehrspolitik im Sinne von Artikel 75 des Vertrages rechtfertigen können.*¹⁹⁾ Mit anderen Worten: Es müßte eine elastische Regelung gefunden werden, die den in den einzelnen Ländern geltenden Vorschriften angepaßt werden kann, solange die Wettbewerbsbedingungen nicht normalisiert sind.

Ein solches Vorgehen würde zwei entscheidende Folgen haben. Zunächst einmal brauchen die Mindestpreise nicht den effektiven Kosten der einzelnen Verkehrsunternehmen oder Unternehmensgruppen angepaßt werden, sondern vielmehr den theoretischen Kosten, die sie bei normalisierten Wettbewerbsbedingungen zu tragen hätten. Zweitens hätte die untere Preisgrenze keine Daseinsberechtigung mehr, wenn erst einmal die Wettbewerbsbedingungen normalisiert worden sind, da dann die Voraussetzungen für ihre Rechtmäßigkeit hinfällig werden.

Hier handelt es sich — wie man sieht — um logische, aber nicht sehr orthodoxe Schlußfolgerungen, die die klassischen Theoretiker schockieren.

VII.

Die rechtlichen Gründe und wirtschaftlichen Maßnahmen zur Rechtfertigung der Festsetzung von Mindestpreisen als Ausnahme von dem allgemeinen Grundsatz der Tariffreiheit müßten zwangsläufig auch die Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit nach Art. 74 und 75 der Regelung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen und den

¹⁹⁾ Vgl. auch Rademacher-Bericht vor dem Europäischen Parlament, Dok. 23 vom 11. Mai 1964, I, 1.

Verkehrsträgern in Abweichung von den allgemeinen Bestimmungen der Art. 85 ff. des Vertrages bilden, vorausgesetzt, daß die besonderen Verhältnisse des Verkehrsmarktes dies erfordern. In Artikel 77 wird dieser Grundsatz bereits für Beihilfen angewandt.²⁰⁾ Für die Preise, die Gegenstand dieser Ausführungen sind, ist vor allem die sich in der Verkehrspolitik abzeichnende Ausrichtung hinsichtlich der sogenannten Wettbewerbsregeln der Artikel 85 und 86 und ihrer Durchführungsbestimmungen von besonderer Bedeutung. Während der Diskussion über den Entwurf der Verordnung Nr. 141 standen sich bekanntlich zwei Thesen gegenüber: Die erste, die die Anwendung der Bestimmungen von Art. 85 und 86 auf den Verkehr für absolut erforderlich, die Durchführungsverordnung Nr. 17 dagegen für entbehrlich hielt, und die zweite, die auch die Anwendung der allgemeinen Vorschriften des Vertrages aufgrund von Art. 74 ff. für nicht erforderlich hält.

Die erste These stützte sich nicht so sehr auf rechtliche Gründe, sondern gründet sich vielmehr auf die Befürchtung einiger Verwaltungskreise, den Grundsatz der Anwendbarkeit der allgemeinen Regeln des Vertrages verkannt zu sehen. Meiner Ansicht nach beruht diese Befürchtung auf einer falschen Vorstellung von dem besonderen Sinn der Verkehrspolitik nach den Grundsätzen des Vertrages und einer daraus folgenden falschen Beurteilung der Art der institutionellen gesetzgebenden Befugnisse, die die Organe der Gemeinschaft durch den Vertrag selbst erhalten.

Wie bereits im Abschnitt III dargelegt, würde diese besondere Befugnis der Artikel 74 und 75 zum Erlaß von Vorschriften keine Daseinsberechtigung haben, wenn damit nicht besondere Bestimmungen erlassen werden könnten in Abweichung von den allgemeinen Vorschriften des Vertrages, die auf bestimmte Besonderheiten des Verkehrs ohne eine Beeinträchtigung der Verkehrswirtschaft und der Wirtschaft im allgemeinen nicht angewandt werden könnten. Für die Durchführung der Vorschriften des Vertrages, sofern diese nicht unmittelbar angewandt werden, verfügt der Rat der Gemeinschaft über eine allgemeine, gesetzgebende Gewalt mit weitgehender Institutionsautonomie, allerdings innerhalb der konstitutionellen Grenzen des Vertrages.²¹⁾

Dieser Irrtum besteht weiterhin in der Verordnung Nr. 141 in ihrer gegenwärtigen Form. Im Vorwort dieser Verordnung wird Bezug genommen auf die abweichenden Erfordernisse der Gemeinsamen Verkehrspolitik, im Text dagegen beschränkt man sich darauf, die Anwendung der Verordnung Nr. 17 aufzuheben mit der zweifachen, unvermeidlichen Folge: erstens, daß bis zur Annahme der neuen Verordnung über die Einführung von Wettbewerbsregeln im Verkehr Art. 88 des Vertrages weiterhin zur integralen Anwendung der Art. 85 und 86 durch interne Vorschriften verpflichtet; und zweitens, daß die neue Verordnung in der gleichen Art abgefaßt und dieselbe Wirkung haben müßte wie die Verordnung Nr. 17, d. h., daß sie nur den Charakter einer einfachen Durchführungsverordnung für die Artikel 85 und 86 im Sinne von Art. 87 Abs. 2 hat, nicht anders also wie für jeden anderen Produktionssektor. Unter diesen Umständen erscheint der praktische Grund des Hinweises auf die Gemeinsame Verkehrspolitik und die Art. 74 und 75 eher unverständlich.

Im neuen Verordnungsvorschlag über die Anwendung von Wettbewerbsregeln im Ver-

²⁰⁾ Kapteyn, 189, 5. und 6. Absatz. Santoni dagegen gibt hierzu eine ziemlich einschränkende Auslegung. Vgl. Bericht Nr. 36/39.

²¹⁾ Vgl. hierzu die diesbezügl. »Nota del Contenzioso diplomatico« des italienischen Außenministeriums vom 30. März 1962.

kehr²²⁾ ist jedoch, wenn auch einige Widersprüche und Unklarheiten bestehen bleiben, eine gewisse Einsicht festzustellen. In der Einleitung und Begründung zu diesem Vorschlag wird in der Tat nicht nur ausdrücklich auf Art. 75 verwiesen, sondern auch eingeräumt, »daß es angebracht ist, Änderungen gegenüber der allgemeinen Wettbewerbsregelung vorzusehen, soweit dies aufgrund der Erfordernisse der gemeinsamen Verkehrspolitik notwendig ist« und »daß bestimmte Arten von Vereinbarungen vom Verbot des Art. 85 ausgenommen werden können, soweit die Besonderheiten des Verkehrs bestimmte Abweichungen von den allgemeinen Regeln rechtfertigen«. Leider finden diese sehr richtigen Grundsätze im maßgeblichen Teil nur eine untergeordnete und doppelsinnige Anwendung.

In Art. 1 Abs. 2 ff. sind in der Tat nur einfache Änderungen der in den vorhergehenden Verordnungen, Durchführungsbestimmungen und Verfahren vorgesehenen Fristen vorgenommen worden. Nur in Art. 3 werden einige Befreiungen von der Anwendung von Art. 85 Abs. 1 gestattet, dies aber nur mehr scheinbar als in Wirklichkeit. Die dort in Betracht gezogenen angeblichen Besonderheiten betreffen nicht die Merkmale des Marktes im Sinne von Artikel 75²³⁾, sondern technische und funktionelle Charakteristika, die jeden Wirtschaftssektor kennzeichnen, und die aufgrund dieser Besonderheiten erlaubten Vereinbarungen stellen keine Tatbestände dar, die sich von denen unterscheiden, die in Art. 85 Abs. 3 schon allgemein vorgesehen sind.

Über die Möglichkeit, bestimmte Vereinbarungen zur Vermeidung eines ruinösen Wettbewerbs unter den Verkehrsunternehmen (Kern des Problems) zuzulassen, gibt es — abgesehen von der Absichtserklärung künftiger Regelungen in Artikel 4 — keinerlei Hinweis. In der Zwischenzeit wird die aufgrund der Verordnung Nr. 141 widerspruchsvolle und unsichere Lage, die mit dem neuen Verordnungsvorschlag nicht gelöst werden kann, weiterbestehen, und zwar insofern, als die Verkehrsunternehmen weiterhin nach einheitlichen Regeln für die Beförderung, die Marktaufteilung und die Preispolitik suchen. Sofern die ungeordnete Wettbewerbslage zwischen den Mitgliedstaaten es erfordert, müßten nach Art. 88 des Vertrages solche Vereinbarungen als unzulässig gelten, und es müßte vorgesehen werden, daß nicht die Mitgliedstaaten, sondern der Ministerrat der EWG allein ermächtigt ist, abweichende Regeln nach Art. 75 zu genehmigen. Die hierfür bereits in Art. 4 des Verordnungsvorschlages empfohlene Verordnung würde eine solche widerspruchsvolle Lage ausschalten, was jedoch günstigenfalls in einigen Jahren geschehen könnte.

Inzwischen sieht der Verfasser keine andere Möglichkeit zur Besserung der Lage, als dem Vorschlag der Kommission eine zeitweilige Bestimmung hinzuzufügen, die die Verschiebung bis zum Erlaß der endgültigen Vorschriften im Rahmen einer effektiven gemeinsamen Verkehrspolitik und der Anwendung der allgemeinen Wettbewerbsregeln, insbesondere des genannten Art. 88 auf den Verkehr, verfügt.

²²⁾ Bulletin Sonderbeilage 7/64 S. 11 ff.

²³⁾ Kapteyn, 224.

Kapazitätsbeschränkung als Instrument der Verkehrspolitik*)

VON PROF. DR. RAINER WILLEKE, KÖLN

Man spricht gerne von den drei Säulen der Verkehrspolitik und meint damit die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, die Ordnung der Preisbildung und die Regulierung der Angebotskapazität. Das ist gewiß keine erschöpfende Liste. Vor allem die Investitionsplanung für den Verkehrswegebau hat heute zumindest gleichrangiges Gewicht. Mir geht es aber nicht um eine Bestandsaufnahme, sondern um die Feststellung, daß die genannten Ansatzpunkte der Verkehrspolitik in einem engen und notwendigen Zusammenhang stehen. Sie müssen deshalb auch, wenn sie wirklich Elemente einer tragfähigen Ordnungskonzeption sein sollten, in ihrem Zusammenwirken betrachtet und beurteilt werden. Das gilt ganz eindeutig für die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, also für die heiß umstrittene Verzahnung und Parallelschaltung von Harmonisierung und Liberalisierung. Doch davon soll im folgenden nur beiläufig die Rede sein. Mein heutiges Thema zielt vielmehr auf den Zusammenhang zwischen der Regelung der Preisbildung und des Preiswettbewerbs einerseits und der Kontrolle der Angebotskapazität andererseits. Daß diese Ansatzpunkte ineinandergreifen, ist leicht zu sehen. Denn beide Interventionsbereiche wirken auf den Marktausgleich und auf die Ertragslage der Verkehrsunternehmen, beide beeinflussen die Formen, den Spielraum und die Resultate des Wettbewerbs. Soweit in der praktischen Verkehrspolitik Kapazitätsregulierungen bestehen oder diskutiert werden, sind sie auch stets in einen Zusammenhang zur Preispolitik gestellt.

Allerdings, und das möchte ich ganz betont herausstellen: die Art der Kombination beider Ordnungselemente kann ganz unterschiedlich begründet und ganz unterschiedlich gestaltet sein. Das hängt zunächst und in erster Linie von dem insgesamt angestrebten Ordnungsziel ab, also von dem, was man konkret erreichen will. Zum weiteren ist die Kombination natürlich auch von dem Urteil darüber abhängig, was man dem einen und anderen Mittel zutraut, was man also durch seinen Einsatz glaubt verlässlich erreichen zu können. Und bei dieser letzten Frage kommt es schließlich entscheidend auf die Ausgestaltung der Maßnahmen an. Das gilt ganz besonders für die Wirksamkeit und Wirkung von Kapazitätsregulierungen, für die ja bekanntlich die unterschiedlichsten Methoden in Frage kommen; und nicht genug damit, diese Methoden können in der Praxis dann auch noch ganz verschiedenartig angewendet werden. Man muß diese Tatsache ganz klar und hart aussprechen, gerade weil die Frage der Kapazitätskontrolle so brennend aktuell geworden ist. Wie Sie wissen, haben sich in den letzten Monaten im Hinblick auf den Entwurf einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik die Akzente gründlich verschoben. Das gilt jedenfalls, wenn man die Entwicklung aus deutscher Sicht und von den Grundlagen der bisherigen deutschen Verkehrspolitik aus betrachtet. Sollte zunächst das Margentarifsystem — also eine aufgelockerte Form öffentlicher Preiskontrolle — im Zentrum der verkehrlichen Marktordnung stehen, so ist dieser Anlauf zu-

*) Vortrag, gehalten am 11. Mai 1965 vor der Bezirksvereinigung Köln der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

nächst einmal gescheitert, und gleichsam als Alternative ist jetzt die Kapazitätsregulierung in den Mittelpunkt gerückt, während die Fragen der Preiskontrolle anscheinend zurücktreten oder hinter dem zunächst noch ganz unklaren Begriff der Unternehmens-tarife versteckt werden. Wenn sich damit der bekannte niederländische Standpunkt durchzusetzen scheint, dann braucht darin noch nichts Schlimmes und Schlechtes zu liegen, gewiß nicht. Aber man wird doch die Frage stellen müssen: Sind wir – ist die deutsche Verkehrspolitik auf diese Entwicklung vorbereitet? Sind die Vorstellungen über die Methodik einer Kapazitätskontrolle und über die zu erwartenden Wirkungen abgeklärt und ausgereift? Mit größter Sicherheit werden wir hier wieder auf die gleiche Schwierigkeit stoßen wie bei den Margentari-fen, daß es nämlich kein einfaches, vor allem kein einheitliches Schema gibt, das man für alle Verkehrsträger und Verkehrsarten in allen Ländern zum gleichen Zeitpunkt anwenden könnte. Ich will gewiß nicht andeuten, daß dies die Idee und Absicht der EWG-Kommission ist. Aber jede Politik, die betont nach Vereinheitlichung strebt, ist eben doch der Gefahr ausgesetzt, daß die bestehenden Unterschiede unterschätzt werden oder daß man sie überspielen möchte, weil nun einmal ein Kompromiß zustande kommen muß.

Wenn wir uns in Deutschland den Fragen der Kapazitätsregulierung zuwenden, dann gehen wir selbstverständlich zunächst von unseren Erfahrungen aus, und die liegen beim gewerblichen Güterfernverkehr. Man muß sich dabei aber sofort klarmachen, daß dieses Kontingentierungssystem von Anfang an eine ganz andere Funktion hatte als das, was heute für den EWG-Bereich angestrebt wird.

Als ab 1931 neben einer schrittweise ausgeweiteten Tarifbindung auch eine Kontingentierung der im Fernverkehr einsetzbaren Fahrzeuge eingeführt wurde, sollte diese Kombination von Eingriffen den gegen die Eisenbahn wirkenden Wettbewerbsstoß des Straßenverkehrs abfangen, und zwar auf der einen Seite den Wettbewerb durch Preisunterbietung und auf der anderen Seite den Wettbewerb durch ungehemmte Kapazitätsausdehnung. Das war zunächst als vorübergehende Krisenmaßnahme gedacht. Aus dem Provisorium wurde aber die Norm, und diese hat, wie wir heute wissen, versagt. Es zeigte sich schnell, daß die Kontingentierung dazu bestimmt war, eine im Ansatz falsche, auf verzerrten Grundlagen stehende und deshalb wirtschaftlich widersinnige Tarifpolitik so gut wie möglich abzusichern. Aber nicht einmal das zunächst im Vordergrund stehende Ziel, der Eisenbahn einen Schutz oder zumindest eine Atempause zu geben, ist erreicht worden. Ich möchte diese Behauptung hier nicht weiter begründen, sondern folgendes feststellen: Das deutsche Kontingentierungssystem war gedacht – und entsprechend konstruiert – als ergänzende Stütze im Rahmen einer dirigistischen Verkehrsordnungskonzeption. Vor allem sollten die Kontingentierung und die Tarifbindung als eine Einheit gesehen werden.

Ganz anders ist die Beurteilung einer Kapazitätsregulierung in der gegenwärtigen verkehrspolitischen Situation. Kapazitätsregulierung erscheint jetzt als eine Alternative zu starren Preisbindungen, als ein elastischer wirkendes Instrument für eine unter Kontrolle gehaltene Liberalisierung der Verkehrsordnung. Und es besteht die – an sich auch ganz zutreffende – Meinung, daß, je wirkungsvoller die Kapazitätsregulierung spielt, um so eher auf öffentliche Preisbindungen, vielleicht sogar – langfristig gesehen – auf jegliche Preiskontrolle verzichtet werden kann.

Für eine solche Ausrichtung der Kapazitätspolitik ist das deutsche Kontingentierungssystem offensichtlich nicht geeignet. Der größte Mangel besteht darin, daß dieses System

keine elastische Anpassung der Laderaumkapazität an den Verkehrsleistungsbedarf zuläßt, selbst wenn es einmal in bester Absicht auf dieses Ziel hin angewendet werden sollte. Denn eine Globalkontingentierung kann dieser Aufgabe einfach nicht gerecht werden. Der Bedarf an Kraftverkehrsleistungen ist in einer dynamischen, wachsenden Wirtschaft keine Größe, die einfach im Durchschnitt für die ganze Bundesrepublik oder gar für den ganzen EWG-Raum an Hand gesamtwirtschaftlicher Kriterien und Kennziffern ermittelt werden könnte. Ich will selbstverständlich nicht bestreiten, daß auch diese Gesamtzusammenhänge wichtig und interessant sind. Das Gutachten der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zur Vorbereitung der Kontingentsaufstockung des letzten Jahres hat in dieser Hinsicht Bemerkenswertes geleistet. Und doch, im Grunde und in den Schlußfolgerungen konnte auch dabei nur gezeigt werden, daß diese Aufgabe unlösbar ist, daß sie notwendig in eine intuitive Meinungsbildung und dann in den politischen Kompromiß mündet. Unser deutsches System ist eben gar nicht zu dem Zweck konstruiert, eine fortlaufende elastische Kapazitätsanpassung zu ermöglichen; es war und ist vielmehr ein grobes Instrument bewußter Kapazitätsbegrenzung, eingebaut in eine dirigistische Verkehrskoordinierung, also eine Notlösung, um noch Schlimmeres zu verhindern, aber kein Element einer marktgerechten Verkehrsordnung.

Dieses Urteil wird durch einen weiteren Mangel unterstrichen. Unser Kontingentierungssystem bietet keine Garantie dafür, daß die jeweils neuen Kontingente wirklich an die Stellen des dringlichsten Bedarfs und des höchsten Leistungserfolges gelangen. Das wird immer dann ganz deutlich, wenn es zu einer nennenswerten Kontingentsaufstockung kommt. Uns ist das im ganzen recht befriedigende Ergebnis der jüngsten Runde noch in frischer Erinnerung. Es mag hier Verbesserungsmöglichkeiten in der Handhabung geben; aber die Aufgabe einer nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten wirklich optimalen Kapazitätssteuerung ist im Rahmen der bestehenden Regelung einfach unlösbar; die Behörden sind überfordert; man kann eben die ökonomische Zweckmäßigkeit nicht einfach mit einer Prozedur gerechter Zuteilung oder mit falsch verstandener Mittelstandsförderung verquicken. Eine Feineinstellung der Kapazitätsanpassung war vielleicht nicht so wichtig, als die Kontingentierung im Grunde nur eine globale Knapphaltung des Laderaumangebots bezweckte. Sobald die Kapazitätsregulierung jedoch zu einem Instrument gesteuerter Liberalisierung werden soll, kommt es entscheidend auf den wirtschaftlich zweckmäßigsten Einsatz der vorhandenen und der zuwachsenden Laderaumkapazität an. Die Frage der optimalen Angebotsstruktur tritt gleichrangig neben die Frage der gesamten Kapazitätsbemessung. Wir benötigen deshalb eine Regelung, in der sich alle Möglichkeiten einer nachhaltigen Strukturverbesserung auswirken können.

Wie sollte eine solche Kapazitätsordnung aussehen? Zunächst muß wirklich klar sein, was man will, was man erreichen bzw. verhindern will. Das zu betonen, ist im gegenwärtigen Zeitpunkt unbedingt notwendig. Wenn Kapazitätsordnungen als Element einer schrittweise liberalisierten Verkehrsordnung entworfen werden, dann bedeutet dies einen Gedankensprung in die Zukunft. Wir sehen uns damit zunächst wieder einmal einer Reihe von Vorbedingungen gegenüber, die erfüllt sein müssen, bevor ein elastisches System der Kapazitätsanpassung spielen kann. Das Thema der Harmonisierung, der Entzerrung, der Gleichstellung im Wettbewerb ist nicht zu umgehen. Ich darf daran erinnern, daß z. B. die Deutsche Bundesbahn bei ihrem Widerstand gegen die letzte Kapazitätsaufstockung stets betont hat, sie sei nicht grundsätzlich gegen eine Anpassung auch der Straßenverkehrskapazität an die Bedarfsentwicklung, diese Anpassung müsse

aber auf der Basis ausgeglichener Wettbewerbsbedingungen erfolgen. Nun werden Art und Gewichte der heute noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen gewiß umstritten bleiben. Trotzdem dürfte zu einigen der wichtigsten Punkte, ich denke vor allem an die Fragen, die die Bereinigung des Eisenbahndefizits betreffen, eine Klärung möglich sein. Die Vorarbeiten sind im Grunde abgeschlossen; die praktischen Schlußfolgerungen erfordern jetzt politische Entscheidungen. Und diese Entscheidungen müssen getroffen werden, wenn es überhaupt Sinn behalten soll, über die Umrise einer funktionsfähigen Kapazitätsordnung nachzudenken.

Ich nehme mir deshalb die Freiheit vorauszusetzen, daß der Fragenkreis der Harmonisierung – ohne hier unrealistischen Perfektionismus fordern zu wollen – in den Grundzügen gelöst ist. Ich halte diese ausreichenden Lösungen in überschaubaren Zeitspannen für erreichbar und bin dann allerdings auch der Meinung, daß tragfähige Systeme einer Kapazitätsregulierung ohne große Schwierigkeiten hergestellt werden können. Um das zu sehen, sollte das Problem zunächst klar herausgearbeitet werden.

Die Forderung nach Kapazitätsregulierung geht stets von der Annahme aus, daß es ohne besondere Vorkehrungen überbetrieblicher Art zu erheblichen Überkapazitäten kommen werde, die eine Wettbewerbsübersteigerung und einen ruinösen Preisverfall auslösen und schließlich eine nachhaltig gesicherte Marktversorgung in Frage stellen. Kapazitätsregulierungen sollen also der Stabilität und dauerhaften Leistungsfähigkeit des Marktes dienen. Nun besteht die Gefahr von Überkapazitäten nicht nur im Verkehr. Im Bereiche der Schwerindustrie sind nennenswerte Kapazitätsreserven durchaus die Regel. Das Problem verschärft sich erst bei besonders starker Unterauslastung infolge nachlassender Konjunktur oder struktureller Wandlungen. Zeitweilige Überkapazitäten – oder auch das Gegenteil: zeitweilige Engpässe – sind eine ganz natürliche und normale Erscheinung in der Dynamik wachsender Volkswirtschaften. Denn Wachstum schließt immer auch Änderungen und Anpassungsnotwendigkeiten ein. Doch in der Regel reichen die Kräfte des Marktes aus, um Überkapazitäten abzubauen und Engpässe zu beseitigen.

Für den Verkehr – oder genauer: für bestimmte Verkehrsbereiche – müssen deshalb besondere Argumente durchschlagen. Um zunächst beim Kraftverkehr zu bleiben, so sind die Übersetzungstendenz wegen der Leichtigkeit des Marktzutritts und die Anziehungskraft auch auf wirtschaftlich unqualifizierte Bewerber die entscheidenden Punkte. Demgegenüber ist die Gefahr gering, daß die schon im Markte stehenden Betriebe eine übermäßige Kapazitätsausdehnung vornehmen. Hier darf die Bedeutung des fluktuierenden Gelegenheitsverkehrs nicht überschätzt werden; sie ist m. E. weiter rückläufig. Die Masse des gewerblichen Kraftverkehrs steht in faktisch abgegrenzten Märkten, d. h. in enger Tuchfühlung zu bestimmten Kreisen von Auftraggebern. Die Beurteilung des Kapazitätsbedarfs steht deshalb auf ziemlich sicheren und überschaubaren Grundlagen. Gewiß wird es auch hier gelegentlich zu Fehlentscheidungen kommen. Aber die Gefahr ist bestimmt nicht größer und die Folgen sind gewiß nicht schlimmer als in anderen Bereichen der Wirtschaft. Die Investitionsentscheidungen werden praktisch durch die Nachfrageäußerungen der Verlagerer induziert. Es spricht deshalb kaum etwas dafür, daß die im Markte stehenden Kraftverkehrsbetriebe ihre Ladekapazität überziehen. Damit verengt sich das Problem aber wesentlich, und zwar auf die Sicherung der Marktstabilität einmal gegenüber dem Zutritt neuer Betriebe und dann gegenüber Störungsmöglichkeiten vom fluktuierenden Gelegenheitsverkehr her.

Betrachtet man das Problem in dieser Sicht, dann zwingt sich der Gedanke auf, daß das

Hauptgewicht der Kapazitätsordnung auf der Formulierung subjektiver Zulassungskriterien liegen sollte, wobei die Zulassungsbedingungen aber durchdachter und schärfer gefaßt werden müßten, als das bislang bei uns der Fall ist. Was den Nachweis der technischen und wirtschaftlichen Sachkenntnis anbetrifft, so haben wir in den Niederlanden eine strenge und im ganzen bewährte Prozedur, die man in ihren Grundzügen als Vorbild heranziehen könnte. Hier sind übrigens die subjektiven Kriterien durch individuell-objektive Zulassungsbedingungen ergänzt, wobei eine Prüfung der einzelbetrieblichen Beschäftigung und Ertragslage im Mittelpunkt steht. Dieses System eines gesiebten Marktzutritts ist aber noch durchaus ergänzungs- und verbesserungsfähig. So sollte m. E. der Nachweis der Kreditwürdigkeit durch die Forderung nach einer ausreichenden Eigenkapitaldecke verschärft werden.

Nun will ich allerdings nicht verschweigen, daß Regelungen, die sich hauptsächlich auf subjektive Zulassungskriterien stützen, eine Schwäche haben: sie können nur funktionieren, wenn die Zulassungsbedingungen überall wirklich in der gleichen Weise und mit gleicher Schärfe angewendet werden. Das wird besonders dann problematisch, wenn das gleiche System im ganzen EWG-Raum verwirklicht werden soll. Was in Holland gelingt und tragfähig ist, das kann z. B. in Italien restlos versagen. Ich meine deshalb, daß die subjektiven Zulassungsbedingungen durch ein elastisches System objektiver Auflagen ergänzt werden sollten. Dazu käme etwa das seit einigen Jahren in Belgien zur Erprobung stehende Verfahren in Betracht, den genehmigten Betätigungsumfang stufenweise auszudehnen. Auf diese Weise können die Betriebe und die Unternehmer in Schritten an den Markt und an wachsende Marktaufgaben herangeführt werden. Außerdem sollte das amerikanische System der Betriebskonzessionen neuerlich auf seine Anwendbarkeit auch bei uns überprüft werden. Ohne daß ich es hier in den Einzelheiten entwickeln kann, möchte ich meinen, daß sich aus Elementen der niederländischen, belgischen und amerikanischen Regelungen ein sehr leistungsfähiges System der Kapazitätskontrolle aufbauen läßt. Wir können uns auf viele Erfahrungen stützen und auch aus manchen Fehlern lernen. Die Aufgabe muß dabei aber immer ganz klar bleiben: Es geht nicht um eine willkürliche Knapphaltung der Kapazität, und es geht auch nicht darum, die Kraftverkehrsunternehmer aus dem marktwirtschaftlichen Risiko herauszunehmen. Im Hinblick auf die anzustrebende Gesamtordnung des Verkehrs kann es auch nicht um einen einseitigen Wettbewerbsschutz der Eisenbahn oder um eine dirigistische Anpassung des Fahrzeugbestandes an das verfügbare Straßennetz gehen. Das alles sind Argumente, deren Bedeutung in einer Übergangszeit abgebaut werden muß.

Entscheidend ist auf die Dauer allein, daß Bedingungen für den Marktzutritt und für den Betätigungsumfang geschaffen werden, die folgende drei Forderungen erfüllen: 1. Die Gesamtkapazität des Güterkraftverkehrs muß sich fortgesetzt und elastisch der Bedarfsentwicklung anpassen können. 2. Die Anpassung darf aber nicht nur global erfolgen; sie kann letztlich auch gar nicht an Hand globaler Kriterien gesteuert werden. Die Anpassung muß vielmehr aus der Tuchfühlung mit der Bedarfsstruktur und mit den sich wandelnden Bedarfsschwerpunkten zustande kommen. Die Beurteilung hat deshalb in erster Linie durch die Betriebe selbst zu erfolgen, die dann auch das Investitionsrisiko tragen. Die Verkehrspolitik muß dabei aber sicherstellen, daß nur ausreichend befähigte Bewerber tätig werden können und daß die Investitionsentschlüsse auf einer klaren Beurteilung der Marktlage und der Marktentwicklung erfolgen können. Dazu bieten sich zahlreiche Möglichkeiten für eine Information und Beratung, aber auch für marktkonforme

Auflagen an. 3. Die Regelungen der quantitativen und qualitativen Kapazitätsgestaltung sind darauf auszurichten, daß sie der Strukturverbesserung des Angebots dienen. Dazu gehört gewiß, daß der Zustrom unqualifizierter Bewerber abgefangen wird. Dazu gehört aber auch, daß die im Markte stehenden Betriebe dem latenten Wettbewerbsdruck befähigter Außenseiter ausgesetzt bleiben.

Alle Marktzutritts- und Kapazitätsregelungen, auch wenn das Schwergewicht auf den subjektiven Anforderungen liegt, sollen eine Auswahl bewirken, genauer gesagt, sie sollen die spontane marktwirtschaftliche Selektion verbessern. Sie führen damit in der Regel auch zu gewissen Verzögerungen, was in Grenzen durchaus der Marktstabilität dienen kann. Dabei muß aber absolute Gleichbehandlung gewährleistet sein. Das System würde entarten, wenn es im Sinne einer willkürlichen Angebotsrestriktion gehandhabt würde oder auch nur in diesem Sinne gehandhabt werden könnte.

Diese Grundsätze gelten natürlich nicht nur für den Straßenkraftverkehr. Bei der Binnenschifffahrt und bei der Eisenbahn liegen die Probleme und die heute bestehenden Ausgangsbedingungen jedoch anders. Für die deutsche Binnenschifffahrt sind Kapazitätsregulierungen Neuland. Trotzdem ist auch hier, besonders durch die Vorschläge der Wirtschaftskonferenz der Rheinschifffahrt, diese Ordnungsmöglichkeit in den Mittelpunkt der Diskussion gestellt. Dabei zeichnet sich aber sofort ein wesentlicher Unterschied zu den Regelungen im Straßenkraftverkehr ab. Das Ordnungsziel richtet sich vorerst nicht auf die Kontrolle der nachhaltig wirksamen Kapazitätsgestaltung, sondern auf die Schaffung organisatorischer Vorkehrungen für eine zeitweilig wirksame Angebotsreduktion mit Hilfe von Stillegekassen. Der Gedanke läuft auf ein vorsorglich konzipiertes Krisenkartell hinaus, das im Bedarfsfall, also bei einer wesentlichen Beschäftigungsschrumpfung, wirksam werden kann. Ich halte recht viel von diesem Gedanken, obwohl der Verwirklichung noch sehr beträchtliche praktische Hindernisse im Weg stehen. Ein kritischer Punkt von grundsätzlicher Bedeutung muß jedoch herausgestellt werden. Es drängt sich die Frage auf, ob nicht gerade dieses elastische System eines nach Bedarf spielenden Reduktionskartells Impulse auslöst, die eine nachhaltige und langfristig wirksame Überkapazität fördern. Geht das einzelbetriebliche Investitionsrisiko zurück, indem dieses Risiko auf alle Schultern gelegt wird, dann fehlt ein wesentliches Element vorsichtiger Investitionsplanung. Dieser Einwurf ist nicht neu, aber die Meinungsäußerungen der Praxis sind bislang uneinheitlich und etwas unklar. Es scheint die Auffassung vorzuherrschen, daß sich auf der Basis des vorliegenden Ordnungsentwurfs ein so verbessertes Maß an Markttransparenz und auch an freiwilliger Abstimmung ergeben werde, daß eigentliche Kapazitätsregulierungen unentbehrlich bleiben. Dieser Punkt bedarf aber noch eingehender Überlegungen. Es ist an der Zeit, in einer langfristigen Marktanalyse den Kapazitätsbedarf realistisch abzuschätzen, vor allem für den Bereich der internationalen Rheinschifffahrt. Dabei müssen auch die technischen Rationalisierungen und Strukturverbesserungen berücksichtigt werden, die sich gegenwärtig durchsetzen. Denn so erfreulich und zukunftsweisend diese Vorgänge sind, sie führen notwendig zu einer Ausweitung der Leistungskapazität. Ich habe den Eindruck, daß die bisherigen Vorstellungen der Binnenschifffahrt zur Frage der Kapazitätsordnung dem Umfang des Problems noch nicht voll gerecht werden.

Wollte ich mein Thema auch nur in den Grundzügen erschöpfen, dann müßte die Kapazitätsfrage auch für die Eisenbahn gestellt werden. Gewiß sind hier die organisatorischen Voraussetzungen ganz anders als bei den privaten, aus einer Vielzahl von Unternehmen

zusammengesetzten Verkehrsträgern. Andererseits muß aber die gesamte Verkehrskapazität bis zu einem gewissen Grad als eine Einheit betrachtet werden, und zwar vor allem in den Bereichen, in denen die Verkehrsteilung im Wettbewerb umstritten bleibt. Überkapazitäten stören nicht nur die Märkte der einzelnen Verkehrsträger für sich gesehen, sondern gerade auch den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.

Mit diesem Hinweis, den ich hier nicht weiter verfolgen kann, kehre ich zu den Gedanken zurück, die ich an die Spitze meines Referates gestellt hatte. Maßnahmen der Kapazitätsregulierung können sinnvoll nur als Elemente einer den Gesamtverkehr betreffenden Koordinationspolitik begriffen und beurteilt werden. Das bedeutet selbstverständlich nicht, daß gleiche Methoden für alle Verkehrsbereiche einheitlich angewendet werden sollten oder auch nur könnten. Aber jede Teilregelung muß im Hinblick auf die angestrebte Gesamtordnung des Verkehrs entworfen und angewendet werden. Und dies setzt voraus, daß die zur Diskussion stehenden Maßnahmen der Kapazitätskontrolle stets auch in ihrem Zusammenhang zum Fragenkreis der Tarif- und Frachtenpolitik gesehen werden.

Ich bin in der Tat der Meinung, daß ein funktionsfähiges System der Kapazitätssteuerung starre Preisbindungen überflüssig macht, ja daß ein von der Kapazitätsseite stabilisiertes Ordnungsgefüge entscheidende Vorzüge hat. Ich glaube allerdings nicht, daß auf diesem Wege allein das Koordinationsproblem in seiner ganzen Breite gelöst werden kann. Aber die Lösung würde doch wesentlich leichter sein. Trotz der Vielfalt der Meinungen glaube ich, daß die Preisordnung des Güterkraftverkehrs auf die Dauer tatsächlich am besten in Form von Margentarifen erfolgen kann. Es ist nicht schwer, sich hier ein Zusammenspiel von Kapazitätskontrollen und Margentarifen vorzustellen, das in jeder Hinsicht befriedigend arbeitet. Viel größeres Kopfzerbrechen macht auf längere Sicht die Koordinierung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Dieses Verhältnis nimmt immer mehr die Form eines Oligopols an — eine Entwicklung, die sich noch verstärken würde, wenn das vorgeschlagene Ordnungswerk für die internationale Rheinschifffahrt zustande kommt. Eine solche Marktlage verlangt aber bewußte Abstimmung. Ich habe das Gefühl, daß schon heute die Verkehrsteilung zwischen Schiene und Schifffahrt weithin das Ergebnis bewußter, auch von der Verladerschaft geförderter Kompromisse ist. Es bleibt aber die große Frage, ob dieses System ohne verkehrspolitische Stützen stabil bleiben kann, besonders dann, wenn die europäischen Binnenschifffahrtsmärkte noch stärker zusammenwachsen und die Regelungen des internationalen Verkehrs auch die innerdeutschen Märkte ergreifen.

Hier zeichnen sich die Umriss eines Koordinierungsproblems ab, das m. E. von der Kapazitätsseite allein nicht gelöst werden kann. Dafür sind die konkurrierenden Kapazitäten von Schiene und Schifffahrt viel zu starr und unhandlich. Die Koordination muß deshalb doch wohl von seiten der Tarifpolitik unterstützt werden. Ich wäre froh, wenn der Optimismus der internationalen Rheinschifffahrt berechtigt ist und man tatsächlich im wesentlichen mit Maßnahmen freier Abstimmung auskommen würde. Ich verhehle hier freilich meine Skepsis nicht. Aber eines ist sicher, und das gilt nicht nur für die Binnenschifffahrt, sondern für alle Verkehrsbereiche: die Zeit der Rückzugsgefechte ist vorbei. In dem Maße, in dem das Verständnis für die besonderen Probleme und Schwierigkeiten des Verkehrs wächst, in dem gleichen Maße verstärkt sich das berechtigte Verlangen der Öffentlichkeit nach expansiven Lösungen. Was immer man auch gegen die Verkehrspolitik seit den Reformgesetzen von 1961 im einzelnen vorbringen mag, es ist ein Ver-

dienst der damals eingeleiteten Entwicklung, daß der Protektionsgedanke zurücktritt und die Forderung nach Strukturverbesserungen immer mehr in den Mittelpunkt der Überlegungen tritt. Ich habe mich deshalb auch bemüht, die Verzahnung zwischen Maßnahmen einer sinnvollen Kapazitätsregulierung und der Herstellung leistungsfähiger Angebotsstrukturen herauszuarbeiten. Wenn es über alle Schwierigkeiten des Tages hinweg gelingt, die auf den Verkehr wartenden Wachstumsmöglichkeiten zu sehen und zum Orientierungspunkt zu machen, dann kann wirklich ein neues und besseres Kapitel der Verkehrspolitik begonnen werden.

Am 28. 6. 1965 fand in Köln eine Diskussion über das von Herrn Prof. Dr. R. Willeke gehaltene Referat »Kapazitätsbeschränkung als Instrument der Verkehrspolitik« statt, zu der Herr Präsident E. Eichhoff als Vorsitzender der Bezirksvereinigung Köln der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft eingeladen hatte. An der Diskussion beteiligten sich u. a. die Herren Dr. W. Geile (Geschäftsführer der Reederei Braunkohle GmbH, Wesseling), Dr. G. M. Precht (Vorstandsmitglied der ADREKA eGmbH, Bonn), Dr. Tie mann (Bundesbahnberrater bei der Bundesbahndirektion Köln), Dr. S. Eichler (Leiter der Verkehrsabteilung im Bundesverband der Deutschen Industrie), Dr. W. Brewer (Bundesbahndirektor bei der Bundesbahndirektion Köln) und Dr. F. Dole (Leiter der Verkehrsabteilung der Industrie- und Handelskammer zu Köln). Die Leitung der Diskussion lag in Händen von Herrn Prof. Dr. Dr. W. Böttger. Wir geben im folgenden eine Zusammenfassung der wesentlichen in der Diskussion zum Ausdruck gekommenen Gedanken und Auffassungen wieder.

Die Schriftleitung

Dr. Geile machte als erster Diskussionsredner geltend, daß er aus der Sicht der Binnenschifffahrt das Thema eingeschränkt wissen möchte, und zwar auf die Formulierung: »Die Kapazitätsregulierung als ein Mittel zur Vermeidung eines ruinösen Wettbewerbs in der Binnenschifffahrt«. Geile hob hervor, daß die Binnenschifffahrt wohl als einziger Verkehrsträger im binnenländischen Bereich auch die Schattenseiten einer absolut freien Preisbildung kennenlernte, und betonte, daß die Binnenschifffahrt in den letzten vier Jahrzehnten zweimal vor einer sehr ersten Situation stand, die ein Eingreifen des Staates zur Folge hatte. Es wurde einerseits auf die Vielzahl der gesetzlichen Regelungen in den 30er Jahren sowie auf das Binnenschiffsverkehrsgesetz nach dem II. Weltkrieg hingewiesen, andererseits auf die vielfältigen Bemühungen des Binnenschifffahrtsgewerbes selbst, Möglichkeiten zur Beseitigung der latenten Krise zu schaffen. Mit Hinweisen auf die Arbeiten und Ergebnisse der Wirtschaftskonferenzen der Rheinschifffahrt wurde unterstrichen, daß sich das Gewerbe seit langem mit kapazitätsregelnden Maßnahmen befaßt.

Geile ging dann auf die Denkschrift der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über die Grundausrichtung der Gemeinsamen Verkehrspolitik ein, in der u. a. für alle Binnenverkehrsträger die Einführung eines Margentarifsystems vorgeschlagen worden war. »Die Binnenschifffahrt ist auf Grund der bisherigen sich über Jahrzehnte erstreck-

kenden Erfahrungen der festen Überzeugung, daß eine Kontrolle des Wettbewerbs allein über den Preis im Verkehr nicht möglich ist und daß aus diesem Grunde auch das von der Kommission vorgeschlagene Margentarifsystem nicht zu dem gewollten Ziel einer Ordnung bzw. Beschränkung des Wettbewerbs führen kann. Sie glaubt daher, daß jede Art von Preisordnung durch eine Kapazitätsregelung unterstützt werden muß, wenn sich innerhalb der Binnenschifffahrt nicht wie in der Vergangenheit wieder ruinöse Tendenzen bemerkbar machen sollen.«

Bei der Forderung des Binnenschifffahrtsgewerbes nach einer Regelung der Kapazität handele es sich nicht um die Frage des Zuganges zum Markt, wie z. B. beim Straßenverkehr: »Die Binnenschifffahrt will keine Kontingentierung in diesem Sinne, sondern vielmehr ein System einer Anpassung des Tonnageangebotes an die jeweilige Nachfrage, und zwar sowohl langfristig wie kurzfristig.«

»Langfristige Vereinbarungen müßten sich auf die Neubautätigkeit, eventuell auch auf die Abwrackung ohne und mit staatlicher Unterstützung (gedacht ist dabei an sog. Strukturhilfen für den Austausch veralteter Tonnage gegen kostensparende moderne Transportmittel, ohne daß dadurch wieder eine Kapazitätsmehrung entsteht) erstrecken. — Wichtiger aber als die langfristige Regelung scheint mir die kurzfristige Anpassung der Tonnage an die Nachfrage bzw. die zeitweilige Neutralisierung der Reservetonnage zu sein. In dieser Beziehung hat die III. Wirtschaftskonferenz der Rheinschifffahrt mit dem UIR-Plan den Regierungen der Rheinuferstaaten über die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einen Vorschlag unterbreitet, der nach meiner Auffassung praktisch durchaus realisierbar ist, wenn der Beitritt für alle Schifffahrtstreibenden durch gesetzliche Bestimmungen obligatorisch wird.«

Geile wandte sich sodann gegen die Ausführungen des Referenten, der darauf hingewiesen hatte, daß die Gefahr von Überkapazitäten nicht nur im Bereich des Verkehrs, sondern auch z. B. in der Schwerindustrie auftrete. Er begründete seine Auffassung, daß die Reservetonnage im Verkehr, insbesondere in der Binnenschifffahrt, anders beurteilt werden müsse als die Reservekapazitäten in der Industrie, damit, daß die Binnenschifffahrt mit Rücksicht auf nicht übersehbare Schwankungen in der Ausnutzung der Transportmittel (Wasserstand) und auf Grund saisonaler Schwankungen der Nachfrage nach Verkehrsleistungen gezwungen sei, ständig eine größere Tonnage als Reserve vorzuhalten, um allen Transportbedürfnissen gerecht zu werden. Es bestünde keine Möglichkeit, die bei der Binnenschifffahrt ausfallenden Kapazitäten über längere Zeit durch andere Verkehrsmittel zu ersetzen.

Durch die vorgesehene Art der Kapazitätsregelung bei der Binnenschifffahrt ließen sich Eingriffe in die Preisbildung weitgehend vermeiden. Selbst Unternehmertarife würden die Binnenschifffahrt bei einer solchen Regelung nicht mehr schrecken. »Man sollte aber der Binnenschifffahrt in bestimmten Verkehrsbereichen neben der Kapazitätsregelung auch die Möglichkeit von Vereinbarungen — allerdings auf freiwilliger Basis und unter Kontrolle — zubilligen.«

Zum Schluß seines Diskussionsbeitrages hob Geile hervor, daß er der Auffassung des Referenten, nach der das elastische System eines nach Bedarf spielenden Reduktionskartells Impulse auslöst, die eine nachhaltige und langfristig wirksame Überkapazität fördern, nicht zustimmen vermöge. Denn: Über die Stillevergütung, die in ihrer Höhe

variiert werden kann, sei man in der Lage, »eine langfristig wirksam werdende Überkapazität zu verhindern. Mit Hilfe der Stilllegungsvergütung kann auch die einzelbetriebliche Investitionsplanung in vorsichtiger Weise gesteuert werden. Im übrigen ist auch im UIR-Plan eine Regelung der Neubautätigkeit, also eine langfristige Kapazitätsregelung, vorgesehen, die eben eine Überkapazität auf lange Sicht verhindern soll.«

Dr. *Precht* ging einleitend von der Erkenntnis aus, daß es auf vielen Märkten zu unerwünschten Erscheinungen komme, wenn man sie völlig dem freien Spiel der Kräfte überlassen würde, und daß man deshalb gewisse Stützungsmaßnahmen und Eingriffsmöglichkeiten gelten lassen müsse. Es wurde in diesem Zusammenhang die gesetzliche Regelung der Kartelle in ihren vielfältigen Erscheinungsformen erwähnt.

Precht wies sodann auf die Problematik der Regulierung des Verkehrs hin, die sich aus der Vielzahl der sich zum Teil sehr kontrastreich gegeneinander abgrenzenden Teilmärkte ergibt. Es sei ein differenziertes Instrumentarium erforderlich, um diese Märkte an eine Stabilität heranzuführen. Die Eingriffsmöglichkeiten bewegten sich aber nicht nur auf dem Sektor der Angebotsregulierung und der Preispolitik, sondern berührten ebenso die Nachfrageseite.

Anschließend wandte sich *Precht* ausführlich den Problemen des Zugangs zum Straßen-güterverkehr zu und hob die starke Fluktuation auf diesen Märkten, insbesondere auf den Nahverkehrsmärkten, hervor. Anhand von Unterlagen aus den Vereinigten Staaten von Amerika läßt sich nachweisen, daß beispielsweise im Staat Kalifornien im letzten Jahrzehnt der Zugang von Unternehmern zum Nahverkehrsmarkt alljährlich fast genauso hoch war wie die Zahl der aus dem Markt ausscheidenden Unternehmer. Die Gründe für das Ausscheiden aus dem Markt mögen im einzelnen betrachtet unterschiedlich sein; anhand der durchaus typischen Verhältnisse des Jahres 1962 kann jedoch festgestellt werden, daß nur 13% der Unternehmer »ohne Not« aus dem Markt schieden, z. B. aus Altersgründen oder weil sie freiwillig ihr Geschäft aufgaben, daß aber 87% der Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen wieder aus dem Markt ausscheiden mußten. »Sie sehen aus diesem Beispiel, daß es zweifellos Teilmärkte — insbesondere im Kraftverkehrsbereich — gibt, denen von Natur aus eine so starke Fluktuation zu eigen ist, daß man damit rechnen muß, daß die Unternehmer aus Unkenntnis der wirklichen Situation des Marktes während des Zeitraums der Lizenzierung sehr stark wirtschaftlich experimentieren und auf Glück hoffen; man kann unterstellen, daß die kaufmännischen Qualitäten dieser Unternehmer vielfach zu wünschen übrig lassen.«

Im Prinzip wird daher der Linie, die Prof. *Willeke* in seinem Referat entwickelt hat, zugestimmt. Allerdings gäbe es wohl keine schematische Antwort darauf, wie man die auf den einzelnen Verkehrsteilmärkten entstehenden Unstabilitäten beseitigen könnte, da die Teilmärkte auf die verschiedenen Regelungen unterschiedlich reagierten. »Infolgedessen sollte man das Instrumentarium nicht darauf abstellen, mit einigen schematischen Regeln den Markt als solchen zu stützen, sondern mehrere Möglichkeiten der Stützung vorsehen und sie dort gezielt einsetzen, wo die effektiven Ergebnisse es als wünschenswert im öffentlichen Interesse erkennen lassen. Ich bin der Auffassung, daß wir diese Dinge keineswegs überall mit einer generellen Kapazitätsregelung angehen können, so wie wir es etwa seit 1931 in Deutschland mit der fiktiven Festsetzung einer Höchstzahl von Genehmigungen im gewerblichen Güterfernverkehr getan haben.«

Dieses Instrument sei heute schon deshalb völlig unzureichend angesichts der beträcht-

lichen Zunahme des Anteils des internationalen Straßenverkehrs, aber auch angesichts des sich in den letzten Jahren abzeichnenden Strukturwandels auf dem Sektor des gesamten Güterverkehrs. »Ich glaube, sowohl auf der Angebotsseite als auch auf der Seite der Nachfrage sind so viele Wandlungen im Gange, die keineswegs zu einer neuen Ruhelage hinführen, sondern in Richtung auf eine ständige Unruhesituation tendieren, daß man bestrebt sein muß, im konkreten Teilmarkt Kapazitätswirkung, Nachfragewirkung und Preisverhalten zu kennen. Ich glaube nicht, daß die Schematik eines allgemeinen Margentaris langfristigen diesen Verhältnissen gerecht wird. Ich bin davon überzeugt, daß die Tarifsystematik so unsystematisch bleiben wird, wie sie seit Jahrzehnten ist. Auch der Reichskraftwagentarif, dem man im allgemeinen den Charakter eines absolut starren Tarifs nachsagt, ist heute schon in bestimmten Teilmärkten kein Festtarif, sondern ein Margentarif, zum Teil sogar ein frei vereinbarter Preis. Wenn man die Entwicklung auf den Verkehrsteilmärkten im Interesse einer gewissen Stabilität dieser Märkte und im Interesse einer Unterbindung von Zusammenbrüchen größeren Ausmaßes beeinflussen will, dann wird man wohl nicht umhin können, ein ausgeglichenes und wirksames Instrumentarium von Stützungs- und Nachhilfemöglichkeiten zu schaffen.«

Abschließend wies *Precht* in seinem Diskussionsbeitrag darauf hin, daß sowohl die von der EWG-Kommission in den Jahren 1961 und 1962 gemachten Vorschläge zur Gemeinsamen Verkehrspolitik als auch die jüngsten französischen Vorstellungen vom 22. Juni 1965 noch eingehender Diskussionen bedürften. »Es ist gar keine Frage, daß die bisherigen Vorstellungen, man könne in Europa alles über einen Leisten scheren, indem man eine einheitliche Verkehrspolitik und ein einheitliches Instrumentarium mit einheitlichen Anwendungsregeln für den Verkehr der Gemeinschaft (d. h. für den Verkehr innerhalb der einzelnen Staaten der Gemeinschaft, für den Verkehr zwischen den Staaten der Gemeinschaft und für den Verkehr zwischen der Gemeinschaft und den sog. Drittländern) schafft, noch keineswegs als endgültig zu betrachten sind. Ich glaube, daß man allein aus verfassungsrechtlichen Gründen sowie aus Gründen, die im Zusammenhang mit der Konstituierung eines künftigen Europas als Zentralstaat oder als ein organisch wachsender Bundesstaat gesehen werden müssen, auch auf dem Gebiet der Regelung des Verkehrs noch einiges wird hinzulernen müssen.«

Precht betonte noch einmal in diesem Zusammenhang, daß man im Verkehrsbereich eine Vielzahl von Teilmärkten vor sich habe, daß jeder dieser Teilmärkte wie ein kompliziert organisiertes Individuum mit arteigener Konstitution und mit spezifischer Verhaltensweise in Erscheinung trete und daß man deshalb ein Instrumentarium für alle Möglichkeiten vorsehen muß, dieses Instrumentarium jedoch je nach Marktstruktur mit unterschiedlicher Intensität zum Einsatz bringen sollte. Die organisatorischen Möglichkeiten einer Kapazitätsregulierung in der Binnenschifffahrt könnten nicht ohne weiteres auf den Bereich des Straßenverkehrs übertragen werden. »Vielleicht ist es auch gar nicht nötig, sondern man muß diesen Effekt durch eine zumindest über die Schwankungen einer Rechnungsperiode ausgleichende Tarifierung, d. h. gleiche Preisstellung, bewältigen. Ich möchte hier ausdrücklich feststellen, daß für konkrete Objekte des Straßenverkehrsmarktes sicherlich noch sehr konkret und ins einzelne gehend eingegriffen werden muß.«

»Auch auf Teilmärkten des Güterverkehrs besteht das Ziel der marktwirtschaftlichen Ordnung nicht in einer dauernden Instabilität der Preise, sondern in der langfristigen optimalen volkswirtschaftlichen Faktornutzung, Angebot und Nachfrage sollen sich mög-

lichst weitgehend entsprechen. Der Preis soll diesen Anpassungsprozeß herbeiführen helfen. Soweit er dies durch Beweglichkeit zu bewirken vermag, sollte man ihm die notwendige Beweglichkeit einräumen. Soweit er diesen Effekt nicht oder nur unvollkommen zu bewirken vermag, soweit er insbesondere unerwünschten Diskriminierungsneigungen unter den Nutzern Vorschub leistet, wird man nicht umhin können, durch Eingriff in die Kapazität, durch gewisse Steuerungsmaßnahmen auf der Nachfrageseite und durch ergänzende Spielregeln für das Preisverhalten den Effekt zu bewirken, welchen das Prinzip des Marktmechanismus anstrebt.«

Dr. *Tiemann* hob einleitend hervor, daß das Problem der Kapazitätsregulierung die Eisenbahnen bei weitem nicht in einem solchen Maße betrifft wie die Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr. Es wurde jedoch der Auffassung von Prof. *Willeke* zugestimmt, daß diese Frage grundsätzlich auch für die Eisenbahn gestellt werden müsse. »Während es in den Mitgliedstaaten der EWG für die Betätigung in der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehrsgewerbe unterschiedliche Regelungen gibt, die vereinheitlicht werden sollten, haben die Eisenbahnen freien Zugang zum Markt. — Betrachten wir zunächst das Problem im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt. Gerade zwischen der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen gibt es zumindest in Teilbereichen eine gewissermaßen naturgegebene Verkehrsteilung, die überwiegend sogar außerhalb des Wettbewerbs steht. Hierbei ist vor allem an die Ausfallzeiten aus witterungsbedingten Gründen zu denken.«

Tiemann griff sodann die Bemerkung von *Geile* auf, daß der Ausfall der Binnenschiffkapazität auf längere Sicht nicht durch Transportmittel anderer Verkehrsträger ersetzt werden könne, und hielt ihr entgegen, daß man in diesem Zusammenhang an diejenigen Fälle denken müsse, in denen die Binnenschifffahrt total ausfiele. »Wenn ein solcher Fall eintritt, dann bedingen die Struktur des Laderaumes und die Masse des anfallenden Gutes, daß der Verkehrsträger Eisenbahn einzuspringen hat.«

Hieran anknüpfend wurden die Schwierigkeiten hervorgehoben, die für die Eisenbahnen mit der Zurverfügungstellung zusätzlichen Transportraumes verbunden sind, und die Wagenhilfe der europäischen Eisenbahnverwaltungen erwähnt. Die Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn immer wieder in größerem Umfang Güterwagen im Rahmen des Europäischen Übereinkommens bzw. des RIV-Abkommens in Anspruch nehmen muß, wertete *Tiemann* als Beweis dafür, daß von einer echten Überkapazität, wie sie von seiten des Straßenverkehrs immer wieder behauptet wurde, nicht gesprochen werden könne. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß sich die Wagenumlaufzeiten unter der Einwirkung der Fünf-Tage-Woche laufend vergrößert haben und daß als ein weiterer Faktor für die Kapazitätsbemessung bei der Bundesbahn die bevorzugte Ent- bzw. Beladung der Lastzüge anzuführen sei. Darüber hinaus würde die Laderaumkapazität nachhaltig durch den hohen Anteil an sperrigen Gütern beeinflusst. Die Bundesbahn sei zwar bestrebt, ihren Wagenpark so gering wie möglich zu halten; sie müsse aber über den Normalbedarf hinaus gewisse Leistungsreserven für den Spitzenverkehr im Frühjahr und im Herbst — selbst bei Einkalkulierung der internationalen Wagenhilfe — vorhalten. Anders lägen dagegen die Verhältnisse beim Straßenverkehrsgewerbe: »Stillstandszeiten sind in Zeiten der Hochkonjunktur absolute Ausnahmeerscheinungen. Allerdings ist das der Segen der Angebotsbeschränkung beim Gewerbe.«

Tiemann wandte sich dann der Feststellung des Referenten zu, daß die Angebotsbe-

schränkung beim Straßenverkehrsgewerbe seinerzeit zum Schutze der Eisenbahnen eingeführt worden sei. »Selbstverständlich paßt eine solche Begründung nicht mehr in eine Zeit, in der die verkehrspolitischen Auffassungen von einem geordneten Wettbewerb bis zu einem völlig freien Wettbewerb reichen. Die Frage ist allerdings, ob man wirklich hierbei von einem einseitigen Protektionismus sprechen kann, also von einer Regelung, die den gewerblichen Straßenverkehr schädigt.«

Es fanden zwei Beispiele Erwähnung, die offensichtlich gegen eine solche Auffassung sprechen. Erstens: Die Erklärung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn im Januar des Jahres 1959, man solle vorübergehend auf den Einsatz der damals 280 bundesbahneigenen Lastzüge auf der Straße verzichten, wäre von den Vertretern des Straßenverkehrsgewerbes begrüßt und als eine freundliche Geste der Bundesbahn empfunden worden. »Diese Maßnahme wurde deshalb begrüßt, weil dadurch — wenn auch in bescheidenem Umfang — die Wirtschaftlichkeit bei den anderen Unternehmern durch beschleunigten Umlauf der Fahrzeuge und durch Einsparung von Leerkilometern erhöht werden konnte.« — Zweitens: Der im Jahre 1964 von der Bundesregierung geplanten Kontingentsaufstockung wäre die Bundesbahn mit scharfen Protesten entgegengetreten. Wegen dieser Proteste hätte sie sich zunächst den Vorwürfen der anderen Verkehrsträger ausgesetzt gesehen. »Aber eine Minute nach Zwölf, als die Würfel bereits gefallen waren, kam es zu dem bekannten Protesttelegramm des Gewerbes.« *Tiemann* wies darauf hin, daß sich das Straßenverkehrsgewerbe aufgrund des externen und des internen Wettbewerbs zweifellos in einer ganz anderen Lage befindet als die Deutsche Bundesbahn. Diese Tatsache wäre die einfache Erklärung dafür, daß »man seitens des Gewerbes eine zu große Dosis an Kapazitätsausweitung oder gar eine völlige Freigabe aller Beschränkungen genau so ablehnt wie eine zu knapp gehaltene Kapazität.«

Tiemann wandte sich noch einmal der grundsätzlichen Auffassung der Deutschen Bundesbahn zur Frage des Zugangs zum Markt zu: Die DB wende sich gegen jede einseitige Protektion, sie bejahe den Gedanken eines möglichst weitgehenden Wettbewerbs und habe sich nie grundsätzlich gegen die Anpassung der Kapazität des Straßenverkehrsgewerbes an die Entwicklung des echten Bedarfs ausgesprochen. Sie stimme vielmehr einer solchen Anpassung unter der unabdingbaren Voraussetzung zu, daß vorher die Wettbewerbsbedingungen einander angeglichen werden müssen. »Angesichts der von Prof. *Willeke* mehrfach herausgestellten engen Verzahnung der wichtigsten Elemente der Verkehrspolitik hätte die Bundesregierung gut daran getan, in der Rangfolge der von ihr getroffenen Entscheidungen die Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsverfälschungen an die Spitze zu stellen oder sie wenigstens gleichlaufend zu behandeln. Erst wenn alle diese Voraussetzungen erfüllt sind, mag ein funktionsfähiges System der Kapazitätssteuerung starre Preisbindungen überflüssig machen.«

Tiemann brachte abschließend zum Ausdruck, daß ohne vorherige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen eine über das heutige Maß hinausgehende Lockerung des Marktzugangs im Straßenverkehr oder gar eine völlige Freigabe bei weiter fortschreitender Liberalisierung zu einem völligen Preisverfall führen würde, nicht zuletzt aufgrund der vom Werkfernverkehr ausgehenden Einflüsse.

Dr. *Eichler* als Vertreter der Verkehrsnutzer betonte, daß die Verladerseite grundsätzlich an einem leistungsfähigen Verkehrsapparat und an einer preisgünstigen Verkehrsbedien-
ung interessiert sei. »Aus diesem Interesse heraus leitet sich zwangsläufig der Zweifel

lichst weitgehend entsprechen. Der Preis soll diesen Anpassungsprozeß herbeiführen helfen. Soweit er dies durch Beweglichkeit zu bewirken vermag, sollte man ihm die notwendige Beweglichkeit einräumen. Soweit er diesen Effekt nicht oder nur unvollkommen zu bewirken vermag, soweit er insbesondere unerwünschten Diskriminierungsneigungen unter den Nutzern Vorschub leistet, wird man nicht umhin können, durch Eingriff in die Kapazität, durch gewisse Steuerungsmaßnahmen auf der Nachfrageseite und durch ergänzende Spielregeln für das Preisverhalten den Effekt zu bewirken, welchen das Prinzip des Marktmechanismus anstrebt.«

Dr. *Tiemann* hob einleitend hervor, daß das Problem der Kapazitätsregulierung die Eisenbahnen bei weitem nicht in einem solchen Maße betrifft wie die Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr. Es wurde jedoch der Auffassung von Prof. *Willeke* zugestimmt, daß diese Frage grundsätzlich auch für die Eisenbahn gestellt werden müsse. »Während es in den Mitgliedstaaten der EWG für die Betätigung in der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehrsgewerbe unterschiedliche Regelungen gibt, die vereinheitlicht werden sollten, haben die Eisenbahnen freien Zugang zum Markt. – Betrachten wir zunächst das Problem im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt. Gerade zwischen der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen gibt es zumindest in Teilbereichen eine gewissermaßen naturgegebene Verkehrsteilung, die überwiegend sogar außerhalb des Wettbewerbs steht. Hierbei ist vor allem an die Ausfallzeiten aus witterungsbedingten Gründen zu denken.«

Tiemann griff sodann die Bemerkung von *Geile* auf, daß der Ausfall der Binnenschiffkapazität auf längere Sicht nicht durch Transportmittel anderer Verkehrsträger ersetzt werden könne, und hielt ihr entgegen, daß man in diesem Zusammenhang an diejenigen Fälle denken müsse, in denen die Binnenschifffahrt total ausfiele. »Wenn ein solcher Fall eintritt, dann bedingen die Struktur des Laderaumes und die Masse des anfallenden Gutes, daß der Verkehrsträger Eisenbahn einzuspringen hat.«

Hieran anknüpfend wurden die Schwierigkeiten hervorgehoben, die für die Eisenbahnen mit der Zurverfügungstellung zusätzlichen Transportraumes verbunden sind, und die Wagenhilfe der europäischen Eisenbahnverwaltungen erwähnt. Die Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn immer wieder in größerem Umfang Güterwagen im Rahmen des Europäischen Übereinkommens bzw. des RIV-Abkommens in Anspruch nehmen muß, wertete *Tiemann* als Beweis dafür, daß von einer echten Überkapazität, wie sie von seiten des Straßenverkehrs immer wieder behauptet wurde, nicht gesprochen werden könne. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß sich die Wagenumlaufzeiten unter der Einwirkung der Fünf-Tage-Woche laufend vergrößert haben und daß als ein weiterer Faktor für die Kapazitätsbemessung bei der Bundesbahn die bevorzugte Ent- bzw. Beladung der Lastzüge anzuführen sei. Darüber hinaus würde die Laderaumkapazität nachhaltig durch den hohen Anteil an sperrigen Gütern beeinflusst. Die Bundesbahn sei zwar bestrebt, ihren Wagenpark so gering wie möglich zu halten; sie müsse aber über den Normalbedarf hinaus gewisse Leistungsreserven für den Spitzenverkehr im Frühjahr und im Herbst – selbst bei Einkalkulierung der internationalen Wagenhilfe – vorhalten. Anders lägen dagegen die Verhältnisse beim Straßenverkehrsgewerbe: »Stillstandszeiten sind in Zeiten der Hochkonjunktur absolute Ausnahmeerscheinungen. Allerdings ist das der Segen der Angebotsbeschränkung beim Gewerbe.«

Tiemann wandte sich dann der Feststellung des Referenten zu, daß die Angebotsbe-

schränkung beim Straßenverkehrsgewerbe seinerzeit zum Schutze der Eisenbahnen eingeführt worden sei. »Selbstverständlich paßt eine solche Begründung nicht mehr in eine Zeit, in der die verkehrspolitischen Auffassungen von einem geordneten Wettbewerb bis zu einem völlig freien Wettbewerb reichen. Die Frage ist allerdings, ob man wirklich hierbei von einem einseitigen Protektionismus sprechen kann, also von einer Regelung, die den gewerblichen Straßenverkehr schädigt.«

Es fanden zwei Beispiele Erwähnung, die offensichtlich gegen eine solche Auffassung sprechen. Erstens: Die Erklärung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn im Januar des Jahres 1959, man solle vorübergehend auf den Einsatz der damals 280 bundesbahneigenen Lastzüge auf der Straße verzichten, wäre von den Vertretern des Straßenverkehrsgewerbes begrüßt und als eine freundliche Geste der Bundesbahn empfunden worden. »Diese Maßnahme wurde deshalb begrüßt, weil dadurch – wenn auch in bescheidenem Umfang – die Wirtschaftlichkeit bei den anderen Unternehmern durch beschleunigten Umlauf der Fahrzeuge und durch Einsparung von Leerkilometern erhöht werden konnte.« – Zweitens: Der im Jahre 1964 von der Bundesregierung geplanten Kontingentsaufstockung wäre die Bundesbahn mit scharfen Protesten entgegengetreten. Wegen dieser Proteste hätte sie sich zunächst den Vorwürfen der anderen Verkehrsträger ausgesetzt gesehen. »Aber eine Minute nach Zwölf, als die Würfel bereits gefallen waren, kam es zu dem bekannten Protesttelegramm des Gewerbes.« *Tiemann* wies darauf hin, daß sich das Straßenverkehrsgewerbe aufgrund des externen und des internen Wettbewerbs zweifellos in einer ganz anderen Lage befindet als die Deutsche Bundesbahn. Diese Tatsache wäre die einfache Erklärung dafür, daß »man seitens des Gewerbes eine zu große Dosis an Kapazitätsausweitung oder gar eine völlige Freigabe aller Beschränkungen genau so ablehnt wie eine zu knapp gehaltene Kapazität.«

Tiemann wandte sich noch einmal der grundsätzlichen Auffassung der Deutschen Bundesbahn zur Frage des Zugangs zum Markt zu: Die DB wende sich gegen jede einseitige Protektion, sie bejahe den Gedanken eines möglichst weitgehenden Wettbewerbs und habe sich nie grundsätzlich gegen die Anpassung der Kapazität des Straßenverkehrsgewerbes an die Entwicklung des echten Bedarfs ausgesprochen. Sie stimme vielmehr einer solchen Anpassung unter der unabdingbaren Voraussetzung zu, daß vorher die Wettbewerbsbedingungen einander angeglichen werden müssen. »Angesichts der von Prof. *Willeke* mehrfach herausgestellten engen Verzahnung der wichtigsten Elemente der Verkehrspolitik hätte die Bundesregierung gut daran getan, in der Rangfolge der von ihr getroffenen Entscheidungen die Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsverfälschungen an die Spitze zu stellen oder sie wenigstens gleichlaufend zu behandeln. Erst wenn alle diese Voraussetzungen erfüllt sind, mag ein funktionsfähiges System der Kapazitätssteuerung starre Preisbindungen überflüssig machen.«

Tiemann brachte abschließend zum Ausdruck, daß ohne vorherige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen eine über das heutige Maß hinausgehende Lockerung des Marktzugangs im Straßenverkehr oder gar eine völlige Freigabe bei weiter fortschreitender Liberalisierung zu einem völligen Preisverfall führen würde, nicht zuletzt aufgrund der vom Werkfernverkehr ausgehenden Einflüsse.

Dr. *Eichler* als Vertreter der Verkehrsnutzer betonte, daß die Verladeseite grundsätzlich an einem leistungsfähigen Verkehrsapparat und an einer preisgünstigen Verkehrsbedien-
nung interessiert sei. »Aus diesem Interesse heraus leitet sich zwangsläufig der Zweifel

ab, ob das bestehende System im Straßenverkehr optimal ist, sowie die Überlegung, ob bei einem anderen Verkehrsträger (z. B. der Binnenschifffahrt) etwas Zusätzliches zu dem Bestehenden auf dem preispolitischen Gebiet oder alternativ dazu möglich oder zweckmäßig wäre.«

Eichler wies darauf hin, daß heute die Frage der Angebotsbeschränkung anders zu beurteilen sei als in den Jahren 1931 oder 1935. Seinerzeit hatte man die in 100 Jahren gewachsene Eisenbahn vor Augen, es spielten die katastrophalen Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise eine Rolle und nicht zuletzt die Vorstellungen, daß der Staat bestimmte Dinge im Wirtschaftsleben regeln müsse. Er teilte die Auffassung, daß die Marktwirtschaft aus sich selbst heraus nicht funktionsfähig sei: »Wenn die Marktwirtschaft sich selbst überlassen bleibt, dann frißt sie sich quasi auf.« Es müßte daher von einem vorgegebenen Ziel der zuständigen politischen Instanzen ausgegangen werden, und es bliebe die Aufgabe dieser Instanzen, die erwünschte Ordnung mit den adäquaten Instrumenten anzugehen. Er pflichtete seinen Vorrednern und auch den Ausführungen von Prof. *Willeke* bei, daß die einzelnen Verkehrsteilmärkte sehr verschieden sind und daß infolgedessen die Interventionsmöglichkeiten unterschiedlich, d. h. die Instrumente auf die voneinander abweichenden Gegebenheiten der einzelnen Märkte abgestellt sein müßten. Diese Märkte zeichneten sich heute durch eine mangelhafte Markttransparenz aus, so daß eine staatliche Aufgabe in der Herstellung einer besseren Transparenz zu sehen wäre.«

Eichler pflichtete ebenfalls *Willeke* in der Auffassung bei, daß 1931 und 1935 völlig unterschiedliche Ansatzpunkte im verkehrspolitischen Vorgehen bestanden als heute und daß die Kontingentierung dazu bestimmt war, eine im Ansatz falsche, auf verzerrten Grundlagen stehende und deshalb wirtschaftlich widersinnige Tarifpolitik so gut wie möglich abzusichern. Aber nicht einmal das zunächst im Vordergrund stehende Ziel, der Eisenbahn einen Schutz oder zumindest eine Atempause zu geben, wäre erreicht worden; im Gegenteil: der gewerbliche Güterfernverkehr hätte sich dabei zu einer ungeahnten Leistungsfähigkeit entwickelt.

Eichler hob noch einmal die Ausführungen von *Willeke* hervor, nach denen unser Kontingentierungssystem keine Garantie dafür biete, daß die jeweils neuen Kontingente wirklich an die Stellen des dringlichen Bedarfs und des höchsten Leistungserfolges gelangen und daß die Aufgabe einer nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten optimalen Kapazitätssteuerung gelöst werden könne. »Ich unterstreiche diese Aussage auch im Hinblick auf das Experiment mit der Verteilung der zusätzlichen Konzessionen im Jahre 1964. Dr. *Precht* hat diese Kritik grundsätzlich anerkannt. Sehr beachtlich war auch der Hinweis, daß das Instrument aus der Hand gerutscht ist, weil sich die Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bereits zu 10 % am Verkehr beteiligen. Und: wenn die EWG das erfüllt, was sie verspricht, werden in absehbarer Zeit die Nachbarländer wahrscheinlich einen noch größeren Anteil haben.«

Auf das bestehende Konzessionssystem eingehend, wurde auf die bisherige Entwicklung seit der ersten Höchstzahlenverordnung¹⁾ hingewiesen: Von 1952 bis 1964 erhöhte sich die Anzahl der Genehmigungen um 50 %. In dieser Zeit stieg das Sozialprodukt von 100 auf 265. »Aus dieser Gegenüberstellung können Sie ersehen, daß wir vor einer außerordentlich schwierigen Aufgabe stehen, d. h. der Gesetzgeber und mit ihm die Bundes-

¹⁾ Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr v. 17. Juli 1952.

anstalt für den Güterfernverkehr, wenn der § 9 des Güterkraftverkehrsgesetzes ausgeführt werden soll.²⁾

Eichler stellte abschließend die Frage, ob — nach Angleichung der sog. Startbedingungen — die ordnungspolitischen Maßnahmen in den einzelnen Bereichen (Marktzutrittsbeschränkung im Bereich des gewerblichen Güterfernverkehrs, Kapazitätsregulierungen im Bereich der Binnenschifffahrt) sich selbst überlassen werden oder ob auch dann noch mit den Teilmaßnahmen eine Ordnung des Gesamtverkehrs angestrebt wird. »Letzteres würde ich aus meiner Sicht verneinen. Ich bin zu der Überzeugung gelangt, daß wir vor einer fortschreitenden Spezialisierung der Nachfrage stehen und daß wir auf diese Art und Weise weitgehend autonome Teilmärkte bekommen.«

Auf die Frage von Dr. *Kastner*, inwieweit er eine Realisierung der Vorstellungen des Binnenschifffahrtsgewerbes für möglich halte, gab Dr. *Geile* seiner Überzeugung Ausdruck, daß sich die im UIR-Plan vorgeschlagenen Regelungen in der Praxis durchaus durchführen ließen, obwohl diesen Regelungen z. Z. noch erhebliche gesetzmäßige Schwierigkeiten entgegenstünden. »Der UIR-Plan — ein erster großer Plan für eine Kapazitätsregelung in der Binnenschifffahrt — ist in der internationalen Rheinschifffahrt geboren worden. Wie Sie wissen, unterliegt die internationale Rheinschifffahrt der Mannheimer Akte, und ich bin der Auffassung, daß die Mannheimer Akte einen Plan, der eine Lösung als Obligatorium vorsieht (jeder Schifffahrtstreibende muß dieser Organisation beitreten) nicht zuläßt. Es müßte also für die internationale Rheinschifffahrt zumindest aufgrund eines Staatsvertrages die gesetzliche Möglichkeit für die Rheinuferstaaten geschaffen werden. Eine erste Umfrage, insbesondere bei unseren holländischen und schweizerischen Freunden, hat ergeben, daß die Regierungen dieser Länder bereit wären, einem solchen Staatsvertrag zuzustimmen. Wenn das der Fall ist, wenn also eine gewisse gesetzliche Grundlage geschaffen würde, sehe ich keine allzu großen Schwierigkeiten, einen solchen Plan in die Praxis umzusetzen.«

Dr. *Brewer* wies in seinem Diskussionsbeitrag darauf hin, daß Prof. *Willeke* bei seinen Ausführungen über die Kapazitätskontrolle gewissermaßen von dem Endzustand der Verkehrspolitik ausgehe, nachdem die Fragen der ungleichen Startbedingungen und der Wettbewerbsverzerrungen geregelt sind. »Der Zweck der Kapazitätskontrolle soll alsdann eine Koordination der Verkehrsträger sein. Diese Kontrolle soll sich möglichst auf bisher gewonnene Erfahrungen (im wesentlichen holländische, belgische und amerikanische) stützen und im wesentlichen auf eine Art Eignungsprüfung aufbauen, die unqualifizierten Bewerbern den Zutritt zum Verkehrsmarkt verwehren soll.«

Brewer machte geltend, daß bis zur Erreichung dieses Endzieles noch ein Zeitraum von etwa ein bis zwei Jahrzehnten vergehen würde. Unter Hinweis auf die Brüsseler Beschlüsse vom 22. Juni 1965 wurde auf den Zwischenzustand aufmerksam gemacht, der bei zunehmender stufenweiser Liberalisierung der Frachten eintreten könnte. Es müsse

²⁾ Der § 9 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 hat folgenden Wortlaut:
»Mit Zustimmung des Bundesrates setzt der Bundesminister für Verkehr unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrssicherheit auf den Straßen die Höchstzahlen der Kraftfahrzeuge für den allgemeinen Güterfernverkehr und den Bezirksgüterfernverkehr (§ 13 Abs. 2) sowie die Höchstzahlen der Fahrzeuge für den Möbelfernverkehr (§ 37) fest und teilt sie auf die Länder auf. Soweit die nach Absatz 1 für die Länder festgesetzten Höchstzahlen in einem Land überschritten sind, dürfen in diesem Land Genehmigungen erst dann wieder erteilt werden, wenn und soweit die Höchstzahlen unterschritten sind. Dies gilt nicht, wenn ein Unternehmen im ganzen auf einen Dritten übertragen werden soll und die Dauer der Genehmigung nicht über die Dauer der ursprünglich erteilten Genehmigung erstreckt wird.«

angenommen werden, daß die im Endeffekt gewollte Liberalisierung ihre Schatten bereits in der täglichen Tarifpraxis weit vorauswerfe. »Unter diesen Umständen scheint es erforderlich, schon für den Zwischenzeitraum für alle Verkehrsträger eine Kapazitätskontrolle oder ein Kontingentierungssystem durchzuführen, die die vermutlich schmerzlichen Vorgänge der Konzentration bei den Verkehrsträgern abzumildern imstande wären. Es ließe sich auf diese Weise auch ein gewisser Schutz der Partikuliere und der mittelständischen Unternehmer des Güterkraftverkehrs erreichen.«

Wie ein solches System auszusehen hätte, wäre schwer zu sagen, da im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft erst eine neue Ordnung eingeführt werden müßte, die die einzelnen Länder und deren Verkehrsträger zur strengen Befolgung der erarbeiteten Vorschriften anhielte.

»Die so gefundene Handhabung der Kapazitätskontrollen könnte dann bei zunehmender Liberalisierung der Preise und der Funktion des Marktes gelockert werden und in den von Prof. Willeke beschriebenen Zustand einmünden. Qualifikationsnachweise wird es sicherlich auch im Endzustand geben; sie werden notwendig bleiben — insbesondere beim Güterkraftverkehr —, allerdings wohl weniger unter dem Gesichtspunkt einer dann noch notwendigen Koordinierung der Verkehrsträger als vielmehr aus Gründen der polizeilichen Ordnung und der Gefahrenabwehr.«

Es wurde abschließend darauf hingewiesen, daß in das Kapazitätskontrollsystem für den Übergangszeitraum auch die Ideen des UIR-Planes eingebaut werden müßten. »Eine ›fleet in being‹ allein in der Hand der Binnenschifffahrt würde nicht genügen. Ich glaube, daß eine ›fleet in being‹ gar nicht so nachhaltig eingemottet bleibt, sondern daß sie praktisch jederzeit greifbar wieder auf den Markt geworfen würde, so daß der Preisdruck erhalten bliebe, der der Binnenschifffahrt einen ständigen Vorteil im Wettbewerb sichert. Aus all diesen Gründen wäre eine Handhabung der Kapazitäten durch neutrale, von den unmittelbaren Einflüssen der Verkehrsträger losgelöste Gewalten vorzuziehen.«

Dr. Dole brachte zum Ausdruck, daß er die Schwierigkeiten der Kapazitätsregulierung weniger bei den Eisenbahnen und bei der Binnenschifffahrt, sondern beim gewerblichen Güterkraftverkehr sehe, und richtete an Dr. Precht die Frage, welche Vorstellungen er über ein zukünftiges System der Kapazitätsregelung habe.

Dr. Precht betonte, daß es möglich sein würde, »die verschiedenen Kategorien von Teilmärkten des Straßenverkehrs in einen Zustand zu bringen, in dem die Betriebe nach erstmaliger grundlegender Entscheidung über ihre Zulassung die Steuerung ihrer Kapazität selbst in die Hand nehmen können.« Er hielt allerdings eine Mischung aus Elementen der holländischen und der amerikanischen Regelung nicht für zweckmäßig. Dazu wären die beiden Systeme zu unterschiedlich. Die holländische Regelung setzt den Nachweis der Gewinnerzielung vor Genehmigung zusätzlicher Kapazität voraus. Im zwischenstaatlichen Verkehr in den USA kann der Unternehmer im Antrag sein Aufgabengebiet selbst wählen; nach der Genehmigung bleibt es ihm überlassen, mit welcher Kapazität und zu welchen Tarifen er sich auf diesem Markt betätigen will. Hierbei bedarf der Unternehmer allerdings einer Billigung seiner geplanten Tarife nach dem gesetzlichen ICC-Tarifgenehmigungsverfahren. »Nach den Erfahrungen der Amerikaner zu urteilen, hat sich dieses System für den Interstate-Verkehr bewährt, auch wenn es manchmal etwas schwerfällig erscheint. Denn die Unternehmungen, die auf diesem Markt tätig sind, wachsen offensichtlich organisch.«

Das könnte man jedoch von der Entwicklung des Fernverkehrs in Deutschland nicht sagen. Allerdings wäre dies offensichtlich vom Staate bzw. von den Koordinierungsbehörden so gewollt, da man vielleicht vermeiden möchte, daß der Umbruch auf den Märkten so schnell abläuft, wie das bei natürlichen Substitutionsvorgängen geschehen würde.

Auf die Ausführungen von Dr. Eichler eingehend wies Dr. Precht darauf hin, daß man bei einem Vergleich der Entwicklung der Zahl der Konzessionen und des Bruttosozialproduktes nicht nur die Kapazitäts- und Mengenentwicklung des konzessionierten Güterfernverkehrs berücksichtigen müsse, sondern die Entwicklung der gesamten Beförderungsleistung. Aber selbst dann müßte man die Einschränkung machen, daß eine unmittelbare Korrelation zwischen den beiden Entwicklungsreihen keineswegs bestehen muß. Denn: innerhalb des gesamten Transportvolumens hätten sich vielfältige strukturelle Veränderungen und Umschichtungen vollzogen; man könnte deutlich die unterschiedlichen Ströme erkennen.

»Mit dem jetzigen System der fahrzeugmäßigen Einzelkonzessionierung läßt sich zweifellos ein natürliches Wachstum in annähernder Korrelation zur Entwicklung des Bruttosozialproduktes nicht herstellen. — Die Amerikaner sind — praktisch seit dem Jahre 1935 — konsequent den Weg gegangen, die echten Teilmärkte als solche zur Kenntnis zu nehmen und die Ausrichtung der Kapazität den Unternehmern zu überlassen. Das Ergebnis ist jedenfalls besser als in der Bundesrepublik; denn Schwarzmarktpreise für Konzessionen gibt es in den Vereinigten Staaten von Amerika nicht.«

Prof. Böttger bemerkte abschließend zur Diskussion, daß es sicherlich nicht nur nachteilig sei, wenn sich die Neuordnung auf dem Gebiet des Verkehrs langsamer vollziehen würde, als es ursprünglich beabsichtigt gewesen sei.

»Alle Beschleunigung kann immer dazu führen, daß schließlich auch etwas Unechtes und Unsolides geschaffen wird. Das aber sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Für die Aufgaben, die vor uns stehen, muß man auch reif werden oder reif geworden sein. Die Freiheit kann doch nur so verstanden werden, daß man sich selbst die Grenzen setzt, innerhalb deren man die Freiheit auszuüben gedenkt. Man muß sich an den Gedanken gewöhnen, daß alle ein Daseinsrecht haben und daß sich insbesondere der Staat, von dem wiederholt heute als mitwirkende Instanz die Rede war, sich dazu hergeben muß, dieses Recht der Daseinsberechtigung des einzelnen zu gewährleisten.«

Die Verkehrsstruktur Wilhelmshavens unter dem Aspekt wachsender Schiffsgrößen im seewärtigen Massengutverkehr

VON PROF. DR. DR. WILHELM BÖTTGER UND DIPL.-VOLKSW. ULRICH KLIMKE, KÖLN

Besonders im letzten Jahrzehnt überwiegt für die gesamte Verkehrswirtschaft, vor allem aber für die Seeschifffahrt und die Seehäfen auf Grund ihrer exponierten Stellung im internationalen Gütertausch, der Einfluß der Produktionsstruktur auf die Verkehrsstruktur bei weitem die in entgegengesetzter Richtung wirkenden Kräfte.¹⁾ Das Wirtschaftswachstum bestimmt die Veränderungen der Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen und damit den Grad der Wachstumsintensität des Verkehrsvolumens. Hinzu kommt der technische Fortschritt im Verkehrswesen mit seinen Auswirkungen auf die Kosten- und Preisrelationen.

Die genannten Faktoren wirken zumeist kurzfristig, entsprechend den Wirtschaftsplänen der industriellen Unternehmungen, die sich naturgemäß den Marktgegebenheiten aus Wettbewerbsgründen schnell anpassen müssen. Die Seehäfen stehen in ihrer Mittlerposition damit vor der Notwendigkeit einer Anpassung an die sich wandelnde Entwicklung des internationalen Gütertausches. Diese Entwicklung begünstigt oder benachteiligt bestimmte Seegüter in bestimmten Relationen, je nach dem Grad der Verschiebung der industriellen Endnachfrage oder der Erschließung neuer Rohstoffbasen in Übersee.

Diesen Gegebenheiten können sich die Seehäfen zunächst in der sogenannten »Superstruktur«, d. h. den Umschlagsanlagen anpassen, dann aber langfristig – wie bei wachsenden Schiffsgrößen erforderlich – auch in ihrer Infrastruktur. Struktur und Strukturwandlungen im Seegüterverkehr sind somit für die Entscheidungen im Seehafen, die letztlich in den Investitionsentscheidungen kumulieren, von großer Bedeutung. Dabei geht es nicht nur um das rein quantitative Moment der Verkehrsmenge, das den Kapitalbedarf des Hafens bestimmt, sondern auch um die Qualität der Seegüter, ihre individuell verschiedenen Eigenschaften, die in das Investitionskalkül einzugehen haben.

Der Seeverkehr und der Seegüterverkehr der deutschen Nordseehäfen erhöhte sich allgemein mit der Wiederaufnahme und der sukzessiven Ausweitung der durch den II. Weltkrieg unterbrochenen Handelsbeziehungen mit den europäischen und überseeischen Wirtschaftsräumen.

Die Eingrenzung des Themas auf den Massengutverkehr ergibt sich aus seiner Dominanz in Wilhelmshaven. Wann eine Verkehrsleistung einen Massenguttransport oder -umschlag beinhaltet, das richtet sich nicht allein nach der Art des Versand- oder Umschlaggutes – in Wilhelmshaven ist es das Mineralöl –, sondern auch nach der Transportmenge. Wenn wir im Verlauf der Darstellung daher von Massengut sprechen, so sind das Großladungen, d. h. ganze Schiffsladungen.²⁾

Eine Verlagerung des Schwergewichts im Mineralölempfang der Nordseehäfen von

¹⁾ Vgl. Jürgensen, H., Strukturtypen, Strukturwandlungen und Strukturprobleme in der Verkehrswirtschaft, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft (= Schriften des Vereins für Sozialpolitik, N F. Band 30/1), Berlin 1964, S. 284.

²⁾ Vgl. Peters, H-R., Der Verkehrsmarkt, Diss. Freiburg 1958, S. 69.

bearbeiteten Erzeugnissen auf Rohöl setzte erst nach dem II. Weltkrieg ein. Die Ursachen lagen im wesentlichen in den kriegsbedingten Strukturverschiebungen der Förderbasen, die die Rohölnachfrage im westlichen Europa auf den Nahen Osten verwiesen.³⁾ Für die wachsenden westeuropäischen Mineralölaufuhren werden heute in zunehmendem Maße die Ölvorkommen in Nordafrika (Sahara), im Nahen Osten und in Südamerika zur Verfügung stehen. Für die Bundesrepublik Deutschland wird für das Jahr 1966 ein Gesamtverbrauch von 71 Mio t Rohöl geschätzt.⁴⁾

Die Entscheidung über die Einbeziehung eines Seehafens in den Rohölverkehr hängt daher weitgehend ab von der Standortwahl der privaten Mineralölfirmer, wobei heute bei zunehmender Konsumorientierung der Weitertransport ins Hinterland per Pipeline der entscheidende Faktor geworden ist.

Die folgende Darstellung zeigt die Verteilung der deutschen Rohölimporte auf die Einfuhrhäfen in v. H. der Gesamteinfuhr.⁵⁾

	1962	1963	1964 *)
Wilhelmshaven	44	38	30
Hamburg/Brunsbüttelkoog	27	24	19
Rotterdam	23	21	20
Bremen	4	3	3
Emden	2	3	2
Marseille	.	11	25
Genua	—	—	1
Einfuhrhäfen	100	100	100
insges. in Mio t	33,3	40,2	ca. 53

*) geschätzt

Wilhelmshaven, das über Pipeline ein wirtschaftlich expansives Hinterland bedient, wird trotz relativer Anteilverluste eine absolute Verkehrssteigerung erfahren und damit seine Position als führender deutscher Rohölimporthafen weiter ausbauen. Der im folgenden angegebene Rohölumschlag und der gesamte Seegüterumschlag Wilhelmshavens zum Vergleich weist in diese Richtung:⁶⁾

Jahr	Ölumschlag (Mio t)	Gesamter Seegüterumschlag (Mio t)
1958	0,308	0,360
1959	6,048	6,111
1960	10,458	10,540
1961	12,828	12,902
1962	14,630	14,726
1963	16,143	16,264
1964	16,200	16,448

³⁾ Vgl. Sanmann, H., Die Verkehrsstruktur der nordwesteuropäischen Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen und Hamburg und ihre Wandlung von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart, Hamburg 1956, S. 113.

⁴⁾ Vgl. Esso Magazin, Jg. 15 (1963) Heft 2, S. 2.

⁵⁾ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Wochenbericht, 31. Jg. (1964), Nr. 20, S. 87.

⁶⁾ Nach Unterlagen der Stadt Wilhelmshaven, Dezernat für Wirtschaft, Verkehr, Hafen und Schifffahrt.

Die Wachstumssteigerung des zukünftigen Mineralölumschlags wird wesentlich davon abhängen – wie noch gezeigt wird –, in welchem Maße Wilhelmshaven im Wettbewerbsstreben der nordwesteuropäischen Seehäfen um die Aufnahme auch größter Schiffseinheiten Gleichwertiges zu bieten hat. Das trifft auch auf die Planungsvorstellungen Wilhelmshavens zu, die zugespitzte Spezialisierung im Umschlag durch Erzumschlag und Erzlagerung auf eine breitere Basis zu stellen.

Die Marktstruktur in der Seeschifffahrt wird gekennzeichnet durch einen ausgeprägten Dualismus zwischen bewußter Angebotskoordination in der Linienfahrt in Form vielschichtiger Kartellbildungen (Konferenzen) und relativ freier und ungebundener Konkurrenz in der Tramp- und Spezialfahrt.⁷⁾

Will man das Ausmaß und die Bedeutung der Schifffahrts- und Schiffbaupolitik in ihren Wirkungen auf die Seehäfen erfassen, so lassen sich im Massengutverkehr die quantitative Tonnageentwicklung, der stetige Anstieg der Leistungsqualität bei fortschreitender Spezialisierung der Frachttonnage als Faktoren angeben.

Den empirisch feststellbaren Trend zu wachsenden Schiffsgrößen im Massengutverkehr vermittelt eine Statistik der Fearnley & Egers Chartering Co, Oslo⁸⁾, die den Auftragsbestand an reinen Erzfrachtern zum 1. 1. 1964 mit 30 Schiffen gleich 1,497 Mio dtw angab. Davon entfielen 1,360 Mio dtw oder 90,8% auf Schiffe von mehr als 40 000 dtw. Beachtung verdient weiterhin eine Erhebung der Durchschnittsgrößen der Welttankerflotte, die von Davies & Newman Ltd., London, vorgenommen wurde.⁹⁾ Danach wurden folgende Durchschnittsgrößen für Rohöltanker verzeichnet:

1. Halbjahr 1961	35 675 dtw
2. Halbjahr 1961	38 470 dtw
1. Halbjahr 1962	43 550 dtw
2. Halbjahr 1962	44 709 dtw
1. Halbjahr 1963	52 763 dtw
2. Halbjahr 1963	55 337 dtw

Daß die Expansion der Schiffsgrößen weiter anhält, zeigen jüngste Presseberichte, die von vergebenen vier Neubaufträgen für »Supertanker« der Shell Marine London Ltd. von je 165 000 dtw und einem Tiefgang von 16,5 m sprechen. Diese Schiffe sollen für Rohöltransporte zwischen den Ländern des Mittleren Ostens und den kontinentalen Löschhäfen Europoort/Rotterdam und Le Havre eingesetzt werden.¹⁰⁾

Obwohl diese Größenordnungen auch für die fernere Zukunft Extremwerte darstellen, verläuft bei ökonomischer Dominanz die Entwicklung des Schiffbaus für die Massengutfahrt doch in Richtung auf eine weitere Erhöhung der Ladekapazität und der Geschwindigkeit durch Vergrößerung des Schiffskörpers bei gleichzeitiger Verminderung der Betriebslasten und einer Verbesserung der Antriebsaggregate.¹¹⁾

Die Gründe für diesen Trend können – abstrahiert man einmal von der aktiven politischen Einflußnahme staatlicher Hoheitsträger auf Größe, Zusammensetzung und Leistungs-

⁷⁾ Vgl. Willeke, R., Seeschifffahrt, in: Staatslexikon, Band 7, Freiberg, 1962, Sp. 18.

⁸⁾ Vgl. Fearnley & Egers, Chartering Co., World Bulk Carriers, Oslo, January 1964.

⁹⁾ Vgl. Hansa, 101. Jg. (1964) Nr. 7, S. 607.

¹⁰⁾ Vgl. Handelsblatt Jg. 20 (1965) Nr. 55, S. 14.

¹¹⁾ Vgl. Theel, G. A., Seeschifffahrt, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Band, Stuttgart-Tübingen-Göttingen 1956, S. 194.

kraft der eigenen Handelsflotte – in den drei Bestimmungsgründen:

- a) den schiffbautechnischen Voraussetzungen,
- b) den mikroökonomischen Vorteilen,
- c) den makroökonomischen Erfordernissen

gesehen werden. Wir können hier ihre Bedeutung nur umreißen. Im Interesse einer optimalen Information über die Gestaltung jetziger und zukünftiger Investitionen in Wilhelmshaven erscheint eine kurze Skizzierung aber durchaus sinnvoll.

Schiffbau- und Schiffsmaschinenbautechnik haben heute einen Entwicklungsstand erreicht, der es ermöglicht, innerhalb des ökonomisch relevanten Bereichs jede beliebige Schiffsgröße zu bauen. Primäres Ziel dieser Bemühungen ist die Erhöhung der Geschwindigkeit größter Tank- und Erzeinheiten. Die Geschwindigkeit bildet einen Hauptfaktor in der Berechnung der Leistungsfähigkeit einer Schiffseinheit, da erhöhte Geschwindigkeit Zeitersparnis impliziert und damit die Möglichkeit zu zusätzlicher Wertschöpfung.

Die nach ökonomischen Gesichtspunkten ausgerichtete Investitionspolitik der Reeder mit dem Ziel einer möglichst durchgängigen Gewinnmaximierung läßt die Kostenstruktur bei Bau und Betrieb alternativer Schiffseinheiten zum Hauptkriterium ihrer Investitionsentscheidungen werden. Das Anwachsen der Schiffsgrößen kann daher in diesem Zusammenhang in starker Abhängigkeit von der bei Vergrößerung der Einheiten sich ergebenden Kostendegression gesehen werden, wie die folgende holländische Studie für den Bereich der Tankschifffahrt zeigt (Angaben in 1000 Gulden pro Jahr):¹²⁾

Kostenarten/dtw	16 500	26 500	35 000	47 400	65 000	73 000
Löhne, soz. Lasten	460	524	550	580	620	620
Verpflegung, Ausrüstung	150	236	250	280	335	346
Reparaturen	278	442	507	710	825	850
Versicherung	310	335	402	412	625	685
Abschreibung	371	900	1 235	2 015	2 225	2 435
Zinsen	450	580	880	1 150	1 440	1 560
sonst. Kosten	61	103	106	123	130	134
insgesamt:	2 080	3 120	3 930	5 270	6 200	6 630

In Meßzahlen ausgedrückt steigt die Tonnage von 100 auf 442, die Summe der Kosten jedoch nur von 100 auf 319.

Bei den Entwicklungstendenzen der Schiffsgrößen ist zudem eine Priorität volkswirtschaftlicher Daten bestimmend. Von Bedeutung sind dabei neben dem Wirtschaftswachstum und dem technischen Fortschritt die nationale und supranationale Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Ihre genaue Kennzeichnung im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Prognose wäre geeignet, die Investitionsrichtung im Schiffbau sowohl ex-ante als auch langfristig zu bestimmen. Eine erste Schwierigkeit tut sich aber schon in ihrem verschiedenen zeitlichen Wirkungsgrad auf. Erleichtern auf der einen Seite die beträchtlichen Ausreifezeiten von Raffinerie- und Hüttenkomplexen eine Prognose im Schiffbau, so sind die Determinanten des Außenhandels weitgehend kurzfristig variabel und zudem oft nur in ihrer Tendenz erkennbar.

¹²⁾ Buningh, C. A., Enige bedrijfseconomische Aspecten van de Tankvaart, Leiden 1961, S. 73.

Das Ausmaß des technischen Fortschritts zu prognostizieren, dürfte allenfalls zu Näherungslösungen führen. Modernisierungs- und Rationalisierungsbestrebungen vollziehen sich ständig und können langfristig in einer wachsenden Wirtschaft unterstellt werden.

Die künftige Wirtschafts- und Verkehrspolitik kann dagegen wenigstens in ihren Grenzen abgesteckt werden. Die supranationale und nationale Ordnungspolitik ist im Gesamtbereich Seeschifffahrt eine in den Grundzügen bekannte Größe mit relativ konstantem Charakter. Hier herrscht — auch in der Spezialfahrt — eine weitgehend freie und staatlicherseits nicht gebundene Konkurrenz. Die Frage der Subventionen oder anderer Faktoren nationalstaatlichen Schifffahrtsprotektionismus ist kein Problem der Ordnungspolitik, sondern ein Problem der Strukturpolitik, das Seeschifffahrtsäquivalent der Handelspolitik.¹³⁾

Aus alledem wird sichtbar, daß — ohne Werte angeben zu können, da es eine absolute Schiffsgröße nicht gibt — die Entwicklung der Schiffsgrößen bei der Erz- und Ölfahrt unterschiedlichen Maximalwerten zustrebt. Diese Entwicklung forciert auf Grund hoher Investitionskosten pro Schiffseinheit und großem Risiko einen schon länger sichtbaren Konzentrationsprozeß. Die mit ihm einhergehende Stärkung der Marktmacht einzelner Reeder oder Reedergruppen aktualisiert das Problem der Anpassung der Seehäfen auch in Wilhelmshaven. Diese Anpassung wird wesentlich bestimmt durch die Verkehrsstruktur des Hafens, d. h. durch seine topographische, technische und ökonomische Variationsbreite.

Wilhelmshaven als derzeit größter deutscher Spezialhafen für den Mineralölumschlag hat bis heute eine Sonderstellung innerhalb der deutschen Nordseehäfen inne. Preußen erwarb Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Landfläche, die sich in östlicher Richtung in die Jade schiebt und gleichzeitig die Grenze zwischen Jadebusen und Jadedfahrwasser bildet. Dort wurde in mehreren Bauabschnitten der größte deutsche Kriegshafen errichtet. Die Verbindung zur offenen See stellte man durch vier Seeschleusen her, von denen die in den Jahren 1936 bis 1942 gebaute vierte Einfahrt als die größte Schleuse der Welt galt.¹⁴⁾ Diese nach dem II. Weltkrieg zerstörte Einfahrt wurde inzwischen mit erheblichem Investitionsaufwand wieder hergestellt.

Die wirtschaftliche Aktivität liegt in Wilhelmshaven aber zweifellos am offenen Jadedfahrwasser. Das Fahrwasser der Jade ist ca. 24 Seemeilen lang, mindestens 300 m breit und erreicht auf der Höhe der Insel Wangerooge eine Mindestwassertiefe von 12 m bei mittlerem Springtide-Niedrigwasser, während an den übrigen Stellen eine natürliche Wassertiefe von 12–17 m verzeichnet wird.¹⁵⁾ Da die Mindestwassertiefe bei Hochwasser zur Zeit 14,60 m am Engpaß Wangerooge beträgt, können Seeschiffe bis zu 65 000 tdw unter Ausnutzung des Tidehubs in den Außenhafen bzw. an die Tankerlöschbrücke gelangen. Der technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Ausbau der Jade auf 13 m, der im wesentlichen Baggerungsarbeiten in Höhe der Insel Wangerooge umfaßt, läuft seit April 1964 und soll im wesentlichen Ende des Jahres 1965 abgeschlossen sein. Dieser 13-m-Tiefgang würde es Seeschiffen unter Ausnutzung der Tide von 85 000 bis 100 000 tdw je nach Konstruktion ermöglichen, Wilhelmshaven anzulaufen. Um Seeschif-

¹³⁾ Vgl. *Predöhl, A.*, Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 273.

¹⁴⁾ Vgl. *Grunewald, A.*, Wilhelmshaven blickt seewärts, Wilhelmshaven 1962, S. 74 ff.

¹⁵⁾ Nach schriftlichen Unterlagen des Dezernats für Wirtschaft, Verkehr, Hafen und Schifffahrt der Stadt Wilhelmshaven aus dem Jahr 1963.

fen über 100 000 tdw das Anlaufen Wilhelmshavens zu ermöglichen bzw. tideunabhängig zu gestalten, ist eine Fahrwassertiefe über 13 m erforderlich. Diese Tiefe wird in Rotterdam-Europoort auf Grund konzentrierter Investitionsanstrengungen mit Unterstützung der holländischen Regierung erreicht.

Die Uferlage Wilhelmshavens weist gegenüber den anderen deutschen Nordseehäfen eine Besonderheit insofern auf, als das Außenhafengelände durch Eindeichung und Aufhöhung beträchtlich erweitert ist und noch erweitert werden kann. Durch Eindeichung und Aufhöhung ist vor allem der Heppenser Groden (Standort des 1958 in Betrieb genommenen Mineralölhafens) und das sich nördlich davon daran anschließende Rüstesieler Watt (Landfläche rd. 550 ha, davon 200 ha für militärische Zwecke und 350 ha für ziviles Hafengelände) entstanden. Das Jeverländer Watt als Fläche C des Außenhafengeländes verfügt über eine eindeichbare Wattfläche von ca. 3000 ha (15 km lang und 2 km breit).¹⁶⁾

Mit der Einpolderung erreicht man neben einer Vergrößerung der Hafenfläche auch eine weitere Heranführung des neugeschaffenen Gebietes an tieferes Fahrwasser und damit eine Verminderung von Investitionen für wasserseitige Lade- und Löschbrücken. Die folgende Tabelle zeigt zum Vergleich die derzeitigen und geplanten Wassertiefen der seewärtigen Zufahrten sowie die Ladefähigkeit der Schiffe für folgende Häfen:¹⁷⁾

	Niedrigwasser-tiefe	Mögliche Niedrigwasser vertiefung	Ladefähigkeit der Schiffe
Hamburg	11 m	12 m	60 000 tdw
Bremen	} 8 m	8,50–9 m	30 000 tdw
Brake			
Nordenham			
Bremerhaven	10 m	11–12 m	60 000 bis 65 000 tdw
Emden	8,50 m	9 m	40 000 bis 45 000 tdw
Amsterdam	.	zu allen Tidezeiten 43' Tiefgang	75 000 tdw
		Bei Hochwasser 48' Tiefgang	100 000 tdw
Rotterdam (Europoort)	.	.	über 100 000 tdw
Antwerpen (Schleusenhafen)	9,25–11,75 m ¹⁸⁾	.	60 000 tdw

¹⁶⁾ Nach schriftlichen Auskünften des Dezernats für Wirtschaft, Verkehr, Hafen und Schifffahrt der Stadt Wilhelmshaven.

¹⁷⁾ ebenda.

¹⁸⁾ *Oldewage, R.*, Die Nordseehäfen im EWG-Raum. Basel/Tübingen 1963, S. 19.

Der Ölhafen in Wilhelmshaven wurde im offenen Fahrwasser der Jade errichtet. Er besteht aus einer Zufahrtsbrücke, die vom Seedeich des Heppenser Groden in östlicher Richtung 705 m weit in das Fahrwasser hineingebaut wurde. Die Anlegebrücke schließt sich im Süden an und ist mit drei Löschköpfen ausgestattet. Sobald die Steigerung des Ölumschlags eine Vermehrung der Löschköpfe erfordert, wird die Anlegebrücke in gleicher Länge nach Norden erweitert.

Der landseitige Weitertransport des Rohöls geschieht durch eine ins Rhein-Ruhrgebiet führende Rohölpipeline mit einem Durchmesser von 71 cm und einer Länge von 390 km einschließlich der Abzweiger. Die Kapazität der Pipeline ist für einen Durchsatz von zunächst 22 Mio. Jahrestonnen ausgelegt. Durch Zwischenschaltung weiterer Pumpstationen läßt sich die Kapazität aber noch erhöhen. Während der Außenhafen somit dem schnellen Massengutumschlag (Öl) der Großschiffe dient, eignet sich der Binnenhafen für den Umschlag kleinerer Partien aus kleineren Schiffen. Der Binnenhafen umfaßt ohne den Vorhafen an der vierten Einfahrt eine Wasserfläche von 280 ha. Ob und inwieweit der Binnenhafen auch für Schiffe bis zu 100 000 tdw hergerichtet werden soll, ist eine offene Frage. Vorerst dürfte er jedoch für Schiffe kleinerer Tragfähigkeit in Betracht kommen. Dafür genügen die vorhandenen Wassertiefen.

Zudem ist man in Wilhelmshaven bemüht, die Vorzüge des Außenhafens für größte Massengutschiffe weiter auszunutzen. Im Vordergrund stehen dabei die Überlegungen für einen Erzumschlag. Inwieweit sich diese Vorstellungen realisieren lassen, hängt wesentlich von der wachsenden Importnachfrage der deutschen Hüttenindustrie ab. Die Voraussetzungen zur Aufnahme größter Erzfrachter sind in Wilhelmshaven indes gegeben. Die eingedeichten und noch einzudeichenden Hafentflächen bieten außerdem die Möglichkeit zur Anlage großer Erzlagerflächen. Die Bereitstellung größerer Lagerflächen im Hafen ergibt sich aus der Notwendigkeit von Zwischenlagerungen, da die Hüttenwerke einerseits die angelandeten Erze wegen Platzmangels nicht aufnehmen können, andererseits die mit einem erhöhten Auslandsbezug verbundene Vermehrung der Erzsorten größere Lagerflächen beanspruchen.

Ein Transport der Erze von Wilhelmshaven zur nachfragenden Hüttenindustrie im östlichen Ruhrgebiet würde jedoch den Ausbau und die Ergänzung des bestehenden Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes voraussetzen. Ein bahnseitiger Erztransport hätte je nach Bedarf an Verkehrskapazität beträchtliche Investitionen zur Voraussetzung, da die DB-Strecke Wilhelmshaven—Oldenburg im gegenwärtigen Ausbaustand einem starken Güterverkehr nicht gewachsen ist. Nach Wilhelmshavener Berechnungen wären für den genannten Schienenweg rd. 6 Mio. DM erforderlich, um ihn mit einer Güterkapazität bis zu 3 Mio. t jährlich zu belasten.¹⁹⁾ Eine weitere Voraussetzung wäre, daß Wilhelmshaven als Erzhafen dann in den Erzausnahmetarif AT 7 S 2 der DB einbezogen würde. Für den wasserseitigen Abtransport von Erz aus Wilhelmshaven wäre ein Aus- oder Neubau des Ems-Jade-Kanals unumgänglich (derzeitige Tragfähigkeit für Schiffe bis zu 200 t). Die Leistungsfähigkeit der Hinterlandsverbindungen in Wilhelmshaven sollte daher größenordnungsmäßig dem Ausbau der Umschlagsanlagen und der Seewasserstraßen angepaßt werden.

Der Wettbewerb mit anderen nordwesteuropäischen Massenguthäfen — vor allem denen der Rhein-Schelde-Gruppe — wird letztlich entscheidend bestimmt durch die

¹⁹⁾ Vgl. *Grunewald, A.*, Wilhelmshaven blickt seewärts, a.a.O., S. 70.

Leistungsfähigkeit und die Preiswürdigkeit der An- und Abfuhrwege. Mit der Eröffnung des Erzhafens Weserpoort in Bremerhaven im Oktober 1964 sind hier zweifellos neue Wettbewerbsprobleme entstanden. Der gesteigerte Hafenwettbewerb ist derzeit auf eine Umorientierung der Wirtschaftspolitik der Hafenstädte zurückzuführen. So erblickt man in der Industriefunktion eines Hafens die größte Chance, da man bemüht ist, die auf den EWG-Binnenmarkt und zugleich auf den Weltmarkt ausgerichtete Industrie zu fördern (Ansiedlung von Grundstoffindustrien). Aus dieser Entwicklung ergibt sich, daß zwischen der Verkehrsfunktion und der Industriefunktion eines Hafens in den meisten Fällen und langfristig heute keine Alternative mehr zu sehen ist, sondern eher ein komplimentäres Verhältnis. Die im Hafen ansässige Industrie nutzt die seewärtige Verbindung sowohl im Rohstoffbezug als auch beim Fertigwarenabsatz und lastet zusätzlich die Hinterlandsverbindungen aus.

Bei der Prüfung der Chancen für den Bau eines Hüttenwerkes in Wilhelmshaven ist es langfristig denkbar, daß sich die Ruhrhütten für Erweiterungskapazitäten ein Vorwerk an der Küste als Gemeinschaftsanlage errichten, in dem Agglomerieranlage, Hochofen, Stahlwerk und Stranggußanlage vereinigt sind, so daß von hier die Ruhrhütten mit Vorbrammen kostenoptimal beliefert werden könnten.²⁰⁾ Für Wilhelmshaven als Standort spricht neben der Aufnahmefähigkeit sehr großer Massenguteinheiten das Vorhandensein ausreichenden Hafengeländes.²¹⁾

Die zukünftige Marktstellung Wilhelmshavens im Gesamtrahmen der nordwesteuropäischen Massenguthäfen wird daher einerseits von der Position abhängen, die der Hafen durch zusätzliche Ansiedlung gewerblicher Unternehmen erringt, und zum anderen von der Mittlerrolle, die er sich für umzuschlagende Durchgangsgüter im see- und landwärtigen Verkehr sichert.

²⁰⁾ Vgl. *Ochel, W.*, Zum Standort der Ruhrhütten, in: *Werk und Wir*, Hoesch AG, 16. Jg. (1964), Heft 12, S. 420.

²¹⁾ Zu beachten ist dabei die Investitions-Aktivität Rotterdams, wo nach Plänen des städtischen Hafenbetriebes innerhalb von fünf Jahren eine Erzumschlagsanlage (Kapazität von 35 Mio. t jährlich) mit abgeschlossenem Stahlwerk (Jahreskapazität von 15 Mio. t) auf der noch einzudeichenden Maasebene errichtet werden soll. Nach Rotterdamer Angaben seien dafür bereits siebzehn große europäische Stahlbetriebe unter der Initiative von Mannesmann »interessiert« worden. (Vgl. hierzu *Hafenkurier*, 15. Jg. (1965), No. 15, S. 1.)

Buchbesprechungen

Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr.

Auf Veranlassung der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch die Herren Professoren Allais, Del Visco, Duquesne de la Vinelle, Oort und Seidenfus erstellter Bericht. Okt. 1964.

Hindernisse auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft liegen nicht nur auf der politischen und institutionellen Ebene. Entscheidender noch ist das Fehlen eines durchsichtigen und kohärenten Orientierungskonzepts. Bekenntnisse zum Wettbewerb und zur Eigenwirtschaftlichkeit geben nicht mehr als ausfüllungsbedürftige Richtungshinweise. Der Streit um das Margentarifsystem, die weit auseinandergehenden Vorstellungen über quantitative Angebotskontrollen, die Unsicherheit gegenüber den Fragen der Investitionssteuerung und der Infrastrukturkosten spiegeln diese Tatsache. Eine kritische Durchleuchtung des ordnungspolitischen Spielraums ist nicht länger zu umgehen.

Die Initiative der EWG-Kommission, fünf angesehene Verkehrswissenschaftler mit einer umfassenden Untersuchung über die Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr zu betrauen, muß deshalb dankbar und mit hohen Erwartungen begrüßt werden.

Das vorliegende Werk besticht sofort durch die Klarheit des abgesteckten Ziels und die Eindeutigkeit des analytischen Ansatzes. Die Betrachtung des Verkehrssektors und die Beurteilung der verkehrspolitischen Möglichkeiten sind der Forderung nach höchstmöglicher Wirtschaftlichkeit unterstellt. Die Analyse folgt damit der Theorie des optimalen Faktoreinsatzes, wobei zur Vereinfachung der Argumentation, zugleich aber in Übereinstimmung mit den gegenwärtigen Verhältnissen, eine vollbeschäftigte und annähernd stetig wachsende Volkswirtschaft unterstellt wird.

Die Gutachter weisen sehr klar auf die damit gesteckten Grenzen ihrer Aussagen hin. Daß die ökonomische Sicht durch abweichende poli-

tische Zielsetzungen modifiziert werden kann und in einem gewissen Umfang auch wohl muß, wird immer wieder betont. Die letzte Wertungs- und Entscheidungspflicht der politischen Willensbildung ist nie bestritten. Trotzdem bestätigt der Bericht aber doch die fortschreitende Akzentverschiebung zu einer primär wirtschaftlich orientierten Beurteilung des Verkehrs und der Verkehrspolitik. Der betonte Einsatz moderner wirtschaftswissenschaftlicher Methoden unterstreicht diesen Wandel.

Der einprägsame, aber recht konventionelle Titel der deutschen Fassung des Berichts »Möglichkeiten der Tarifpolitik im Verkehr« deckt den Inhalt des Auftrags nur unvollkommen. Tatsächlich sind neben der Preisbildung für die Leistungen der Verkehrsunternehmen, der Tarifpolitik im üblichen Sinne des Wortes, die möglichen Preisbildungssysteme für Verkehrswegenutzung, das Problem der »Wegekostenzulastung« also, Gegenstand der Untersuchung. Die Frage nach den Möglichkeiten, einen optimalen Faktoreinsatz durch das Koordinierungsinstrument rationeller Preisbildung (oder Preissetzung) zu sichern, ist damit in ganz umfassendem Sinne gestellt. Diese Sicht der »Tarifpolitik« schließt folgerichtig die Bereiche der Investitionspolitik und der Marktzutrittsregulierung sowie die allerdings nur kursorisch angesprochenen Probleme des Ausgleichs von Wettbewerbsverzerrungen ein.

Bildet damit die Integration der Bewirtschaftungsbereiche von Verkehrswegen und Verkehrsleistungen die Basis des Berichts, so stellen die Gutachter andererseits die ökonomischen Unterschiede der beiden komplementären Sektoren mit prägnanter Betonung heraus. Die Verkehrsleistungserstellung könne im wesentlichen, wenn auch mit Stützen, den Regeln und Motiven der Marktwirtschaft überlassen werden. Der optimale Faktoreinsatz im Bereich der Verkehrswege verlangt demgegenüber die bewußte Anwendung von zweckentsprechenden Preisbildungsregeln durch den Staat oder supranationale Behörden. Die Sonderstellung der Eisenbahn, bei der eine Trennung der Preis-

bildung für den »Weg« und für das »Leistungsangebot« kaum sinnvoll durchgeführt werden kann, findet dabei eine ausführliche, wenn auch noch kaum die abschließende Behandlung.

Wahrscheinlich wird die eindeutig wettbewerbswirtschaftliche Beurteilung der Marktordnungsfragen ersten Stoff zur Diskussion abgeben. Margenttarife sollen nur für den Übergang gelten und in der Regel nach mehreren Anpassungsschritten freier Preisbildung weichen. Klaren Symptomen von Marktbeherrschung sei mit Höchstpreisen, Erscheinungen von »unwirtschaftlichem Wettbewerb« mit Mindestpreisen zu begegnen, wobei in beiden Fällen hauptsächlich an die Eisenbahn gedacht wird. Diese preispolitische Linie findet ihre Ergänzung in der entschiedenen Ablehnung restriktiver Marktzutrittsregulierungen für den gewerblichen wie auch für den werkseigenen Verkehr.

Diese Schlußfolgerungen und Vorschläge sind allerdings sehr behutsam formuliert. Für die marktwirtschaftliche Umformung wird ein schrittweises und durchaus pragmatisches Vorgehen empfohlen, das im Zuge fortschreitender Erfahrung Korrekturen zuläßt. Mit einigem Recht weisen die Gutachter wiederholt auf den Mangel an Faktenkenntnis hin, der die Erörterung der Problemkreise »Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen« und »ruinöser Wettbewerb« noch immer auf eine sehr unsichere Grundlage stellt.

Der Rezensent findet in der Behandlung der Marktordnungsfragen im großen und ganzen eine Bestätigung seiner eigenen Auffassung. Doch können einige Schwächen und Auslassungen nicht übersehen werden. Kaum beachtet scheint die Bedeutung von Marktmachtpositionen auf der Verladenseite, ungelöst bleibt die ordnungspolitische Bedeutung der für den Verkehr charakteristischen Integrations- und Kombinationserscheinungen. Gewiß sollten wir über »Machtpositionen im Verkehr« noch sehr viel besser informiert sein. Aber wichtige Aspekte sind doch wohl hinlänglich bekannt. Und dabei geht es kaum in erster Linie um die letzten »monopolistischen« Positionen der Eisenbahn. Des weiteren erscheint es zweifelhaft, ob das im ganzen doch etwas undifferenzierte Instrumentarium des Berichts ausreicht, die aktuellen Ordnungsprobleme der Binnenschifffahrt zu analysieren oder die oligopolähnliche Koordinierung zwischen Binnenschifffahrt und

Eisenbahn durchsichtig zu machen. Schließlich dürfte die tatsächliche Gliederung des Verkehrsleistungsangebots in charakteristische Teilmärkte zu einigen Modifikationen der Analyse und der Schlußfolgerungen Veranlassung geben.

Die interessantesten Teile des Berichts betreffen allerdings den Problemkreis »optimale Preissysteme« für die Verkehrswegenutzung, und es wäre sehr zu wünschen, daß die hierzu vorgebrachten Gedanken, die zum Teil von der in Deutschland vorherrschenden Behandlung des »Wegekostenproblems« stark abweichen, eine ergiebige wissenschaftliche Diskussion auslösen. Die Gutachter stellen auch hier die Frage nach den Preisen, die einen optimalen Faktoreinsatz herbeiführen, die also eine bestmögliche Nutzung der jeweils vorhandenen Verkehrswege bewirken. Die Antwort wird im Prinzip wiederum am Maßstab der Grenzkosten gegeben, wobei in diese aber nur die Nutzungskosten, nicht aber die »Kapitalkosten« der Investition eingehen. Nur wenn die ökonomische Kapazitätsgrenze der Verkehrswege erreicht ist, soll eine Knappheitsrente zum Kostenentgelt treten, so daß der gesetzte »Preis« Angebot und Nachfrage in bezug auf die bestehenden Kapazitäten zum Ausgleich zu bringen vermag. Da dieses »System wirtschaftlicher Entgelte« zu einem »Defizit« führen kann, wird es mit der einschränkenden Forderung nach einem »Haushaltsausgleich« und auch mit verschiedenen Methoden konventioneller Gesamtkostenrechnungen konfrontiert, wobei dem Prinzip des Haushaltsausgleichs (Einnahmen-Ausgaben-Ausgleich mit oder ohne Anleihen) viel Verständnis entgegengebracht wird, die Methoden »kalkulierter Gesamtkosten« aber als konventionsbehaftet (Abschreibungsverfahren) und zudem unnötig kompliziert abgewiesen werden.

Den in diesem Ansatz liegenden, in kontroverse Bereiche der modernen Betriebswirtschaftslehre hereinreichenden Problemen kann hier nicht nachgegangen werden. Es scheinen aber etliche Zweifelsfragen zurückzubleiben. Offensichtlich ist die Höhe der »wirtschaftlichen Entgelte« für Verkehrswegenutzungen und damit auch die Existenz und die Höhe eines »Defizits« in erster Linie vom Umfang und von der Aufteilung der Infrastrukturinvestitionen abhängig und von dieser Seite aus manipulierbar. Diese Verzahnung zwischen den Investitionsentscheidungen und der »Preisbildung« für Wegenut-

zungen ist auch von den Gutachtern mit dankenswerter Klarheit herausgestellt. Nur fehlt es in diesem Beweisgang gänzlich an praktikablen Kriterien für eine rationale Bemessung und Aufteilung der Verkehrsweeinvestitionen. Es ist schwer zu sagen, wie die hochabstrakte Bezugnahme auf die Summe aller subjektiven Nutzenschätzungen (einschließlich aller Konsumentenrenten!) weiterführen könnte. Liegen aber Verzerrungen in den Investitionsentscheidungen vor, so müßten die »wirtschaftlichen Entgelte« in aller Regel auch den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verzerren. Das von den Gutachtern so stark betonte Prinzip, daß getätigte Investitionen Vergangenheit sind und daß nur die Zukunft zählt, wird hier wohl doch überspannt. Mir scheint, daß eine traditionelle »Wegekostenrechnung« als Kontrollinstrument nicht entbehrt werden kann. Und übrigens entgeht auch die Methode der »wirtschaftlichen Entgelte« nicht den Schwierigkeiten einer »konventionellen« Aufschlüsselung von Gemeinkosten auf die Gruppen der Wegennutzer.

Trotz dieses kritischen Hinweises sei jedoch ausdrücklich hervorgehoben, daß die Vorschläge, durch die differenzierte Preisgestaltung zu einer ökonomischen Abstimmung zwischen den Wegekazipazitäten und ihrer Inanspruchnahme zu kommen, höchstes Interesse verdienen. Freilich, der Glanz des theoretischen Beweisgangs verblaßt doch stark, wenn aus praktischen Gründen große Bereiche des Wegenetzes zusammengefaßt werden müssen, für die Landstraßen etwa in der von den Gutachtern vorgeschlagenen Dreiteilung (Fernstraßen, Straßen von örtlicher Bedeutung, innerstädtische Straßen). Außerdem gibt die Frage der Nachfrageelastizität in bezug auf den Preis von Wegenutzungen noch etliche Rätsel auf, besonders wenn über den Preismechanismus kurzfristig Engpässe aufgelöst werden sollen.

Die Autoren des Berichts wollten, das ist deutlich genug gesagt, wissenschaftlich begründete Anregungen geben und keine Detailvorschläge, die unbesehen schon in die Praxis übertragen werden können. Nach einer solchen Fundierung der verkehrspolitischen Wahlmöglichkeiten besteht heute ein unabwiesbares Bedürfnis. Der vorliegende Bericht muß als ein zwar ergänzungsbedürftiger, aber wesentlicher Schritt nach vorn begrüßt werden. Außerdem liegen etliche

Schlußfolgerungen und Anregungen praxisnahe genug, um zügige Reaktionen an der Front der Verkehrspolitik erwarten zu lassen.

Der Bericht sollte deshalb eine breite Diskussion auslösen. Es wäre schade, wenn die nicht eben glückliche Form (vor allem die als Übersetzung aus dem Französischen unter leidigem Zeitdruck zustandekommene deutsche Fassung) den Zugang zu den Argumenten versperren würde. Eine gestraffte Neuformulierung, besonders des einführenden theoretischen Teils, könnte der erwünschten Publizität eine große Hilfe sein.

Prof. Dr. R. Willeke, Köln

Tismer, Johannes Friedrich, Die Transportentwicklung im Industrialisierungsprozeß der Sowjetunion (= *Wirtschaftswissenschaftliche Veröffentlichungen des Osteuropa-Instituts an der FU Berlin, Bd. 19*), Verlag Duncker & Humblot, Berlin 1963, 240 S., 34,80 DM.

Wie werden in einer zentralgeleiteten Wirtschaft die Transporte auf verschiedene Verkehrsträger verteilt und wie wirkt in ihr das Transportsystem auf die industrielle Standortstruktur ein? Zwar sind in Zentralverwaltungswirtschaften verkehrspolitische und raumordnende Maßnahmen durch hoheitliche Entscheidung auf bestimmte Ziele leichter zu konzentrieren. Fällt eine Wahl unter verschiedenen Möglichkeiten in diesem System aber leichter? Welcher ökonomische Maßstab steht anstelle der Tarife zur Verfügung? Diese Fragen wurden bisher nur zu häufig nebenbei angeschnitten. Sie decken Lücken in unserem Wissen vom Transportsystem der Zentralverwaltungswirtschaft auf und deuten damit die Notwendigkeit an, den Wechselwirkungen zwischen Verkehrs- und Industrieentwicklung in dieser Wirtschaftsordnung nachzugehen.

Diesen Versuch unternimmt Tismer. Am Beispiel der Sowjetunion (SU) schildert er drei Perspektiven der Transportentwicklung im Industrialisierungsprozeß. Die erste befaßt sich mit der »sachlich-arbeitsteiligen« Differenzierung der Verkehrswirtschaft. Da der Industrialisierungsprozeß in der SU primär bei der Schwerindustrie ansetzt, war zu prüfen, welche Folgen diese »sowjetische Methode der Industrialisierung« für das Transportsystem hat. Die Ent-

scheidung hinsichtlich der Verkehrsteilung fiel schon im ersten Plan-Jahrfünft zu Gunsten der Eisenbahnen (Ende der 50er Jahre bewältigten sie allein etwa vier Fünftel aller Verkehrsleistungen der SU). Denn gerade das Eisenbahnwesen bot die günstigsten Voraussetzungen für eine »Politik des reduzierten Kapitaleinsatzes«, die es wiederum erlaubte, ein Maximum an Investitionsmitteln in die Schwerindustrie zu lenken.

Der erste Hauptabschnitt zeigt dabei zweierlei: einmal, daß das Verkehrssystem in der SU im Gegensatz zu den marktwirtschaftlichen Ländern (zum Vergleich werden die USA herangezogen) keine eigenen Industrialisierungsimpulse auszulösen vermochte. Die sowjetischen Transportbetriebe sind keine selbständigen, schöpferischen Leistungsanbieter, sondern von der Entwicklung der Grundstoff- und Schwerindustrie abhängige Leistungsanpasser. Zweitens zeigt Tismer die Schwierigkeiten der Transportbedarfs- und Kapazitätsplanung im sowjetischen Transportwesen auf. Sie sind vorwiegend theoretischer Natur, da die jeweiligen ökonomischen Maßstäbe auch ideologisch zu rechtfertigen sein müssen. Praktisch wurden die Planungs- und Anpassungsprobleme auch im Transportsektor immer wieder gelöst, sei es durch organisatorische Änderungen, sei es durch Improvisationen. Ein zweiter Hauptabschnitt befaßt sich mit der Transportentwicklung im »räumlich-arbeitsteiligen« Industrialisierungsprozeß der SU. Nach Tismer war Webers Standorttheorie der Transportkosten-Minimalpunkte bei den vorwiegend politisch gesetzten Industriestandorten der SU insbesondere deshalb nicht anzuwenden, weil sie die volkswirtschaftlichen Kosten, die langfristigen Wirtschaftlichkeitszusammenhänge und die hoheitlichen Eingriffe in das Standortssystem nicht berücksichtigt. Trotzdem spielten die Transportkosten während der industriellen Erschließung des Ural-Sibirischen Raumes eine entscheidende Rolle, fehlte doch in diesem Gebiet die Infrastruktur, die eine Leistungssteigerung des Transportsystems ohne erhebliche Neuanvestitionen zugelassen hätte. Außerdem fehlten die komplementären Wirtschaftszweige der Schwerindustrie, was erhebliche Entfernungen in der Zu- und/oder Abfuhr bedingte. All dies traf in den traditionellen Industriezentren des Westens der SU nicht zu. Schon deshalb blieb dieser Raum der Schwerpunkt der industriellen Expansionen und Neugründungen.

In diesem Zusammenhang zeigt der Verfasser, welche Auswirkungen die Industrieorganisation, d. h. das sowjetische Planungs- und Entscheidungssystem, auf die räumliche Arbeitsteilung hat. Ihr Aufbau nach Wirtschaftszweigen und der Verzicht der Zentralplanung auf direkte Festlegung auch des Investitionsortes hatte zur Folge, daß der Branchenegoismus die Methode der Planerfüllung bestimmte. Expansionen erfolgten an den Orten, die eine betriebliche Planerfüllung in günstigster Weise erlaubten, gleichgültig welche Transportkosten dadurch für die Abnehmer der Produkte entstanden. Ergaben sich beispielsweise Schwierigkeiten in der Zulieferung, wurden nicht selten Hilfsbetriebe selbst gegründet, wiederum ohne Rücksicht darauf, ob diese je die betriebswirtschaftlich optimale Größe erreichen konnten oder nicht (ganz zu schweigen von der volkswirtschaftlichen). Diese »Reibungsverluste« – spezifische volkswirtschaftliche Kosten eines Zentralverwaltungssystems – wurden zwar erkannt. Sie waren mit ein Grund dafür, die Planung im Jahre 1957 zu dezentralisieren. Aber auch diese Maßnahme scheint nicht zu einer effizienteren Organisation der Industrien geführt zu haben, wie die zahlreichen Reformen in jüngster Zeit zeigen.

Ein dritter Hauptteil schildert die Frachttarifgestaltung im Industrialisierungsprozeß der SU. Daß die Transportkosten nach sowjetischen Angaben im Mittel etwa 30. H. der Produktionskosten industrieller Produkte ausmachen, beweist keineswegs ihre Bedeutung. Entscheidend ist – da die Tarife keine marktwirtschaftliche Lenkungsfunktion besitzen –, ob sie zu Lenkungszwecken politisch variiert, welche Ziele dabei verfolgt und welche Ergebnisse erreicht wurden. Tismer zeigt im einzelnen, daß und wie Frachttarife (insbesondere Prohibitivtarife) als Instrumente der Transportplanung und ebenso (z. B. die Ausnahmetarife) zur indirekten Standortlenkung in der SU eingesetzt wurden und werden.

Der Verfasser bezweckte mit seiner Arbeit, »einen Beitrag zur Erkenntnis wirtschaftlicher Entwicklungsvorgänge in der Zentralverwaltungswirtschaft sowjetischen Typs zu leisten«. Dies ist ihm voll und ganz gelungen. Er kommt dabei zu Nachweisen, die z. T. von den bisher in der westlichen Literatur vertretenen Meinungen abweichen und besser überzeugen. Ohne die Verdienste der Arbeit schmälern zu wollen, sei jedoch erwähnt, daß an einigen Stellen eine

präzisere Verwendung von Begriffen erwünscht gewesen wäre (so kann z. B. die Relation des Kapitaleinsatzes zum Output nicht als »Kapitalproduktivität«, sondern nur als ihr Kehrwert, als Kapitalkoeffizient, definiert werden, S. 154 oder 212). Auch hätte der Verfasser an den Stellen, an denen er sich auf westliche Literatur stützt, Veröffentlichungen neueren Datums verwenden können (z. B. Voigt »Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems«, Berlin 1960). Doch dem steht ja als ein besonderer Vorzug der Arbeit Tismers gegenüber, daß sie vorwiegend sowjetische Quellen verwendet und intensiv auswertet.

Priv.-Doz. Dr. S. Klatt, Hamburg

Peschel, Karin, Die Koordinierung von Schiene und Straße im Binnengüterverkehr Belgiens, Frankreichs und der Niederlande – unter Berücksichtigung der europäischen Integration – (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, hrsg. v. A. Predöhl, Heft 31), Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1964, 251 S., DM 19,-.

Mit einer Analyse der (national unterschiedlichen) Beeinflussung der Investitions- und Preispolitik von Schiene und Straße in den genannten Ländern will Peschel Fakten gewinnen, um einerseits ihre Koordinationstheoretischen Gedanken dadurch anzureichern und um andererseits eine Konkretisierung ihrer theoretischen Ableitungen vornehmen zu können. Sowohl das eine wie das andere zeugt von dem Schwierigkeitsgrad eines solchen Unterfangens. Peschel hat sich damit ein ehrgeiziges, für die Bewältigung durch eine Person in sicherlich kurz bemessener Zeit aber sehr hoch gestecktes Ziel gesetzt. Die in vielem eindrucksvolle Leistung hätte gewiß (auch in der äußeren Form) nur gewonnen, hätte die Verfasserin ihre Arbeit nochmals im Zusammenhang und mit etwas zeitlichem Abstand überlesen.

Weder die französische Marginalismustheorie noch die (von R. Funck vorgenommene) Ableitung der Prinzipien einer Verkehrs-Koordinierung von der Theorie des Zweitbesten werden nach Auffassung von Peschel dem zu lösenden Optimumproblem gerecht. Die Verfasserin ge-

winnt ihre eigene theoretische Konzeption »durch eine Rückbesinnung auf die Ausgangspositionen der ›welfare-economics‹ bei Einführung realistischer Bedingungen« (S. 22). Sie entwickelt daraus »Grundlagen eines modifizierten Systems optimaler Verkehrs-Koordinierung« (S. 22 ff.). Wenn Peschel ihrem System auch einen anderen theoretischen Ansatz gibt, so gelangt sie »trotzdem in vielfacher Hinsicht zu denselben Ergebnissen« (S. 22) wie Funck. Ihre Ausführungen zur »Theorie der Verkehrs-Koordinierung« kommen einer erweiterten, theoretischen Einleitung gleich. Die abstrakten Gedankengänge dieses Teils sollen abschließend – durch die im empirischen Teil gesammelten Fakten angereichert – ihre Konkretisierung finden.

Diese Konkretisierung führt nicht immer zu eindeutigen Stellungnahmen zu dem (Peschels System konformen) Einsatz des verkehrspolitischen Instrumentariums. So führt sie zur Frage der Kapazitätsregelung aus, sie halte es »nicht für ausgeschlossen, daß sich bei anhaltendem wirtschaftlichen Wachstum die Besetzung des Güterkraftverkehrsgewerbes auch ohne eine Kapazitätsregelung im Einklang mit den Verkehrsbedürfnissen entwickelt« (S. 192). Sollte sie mit ihrer »These« allerdings fehlgehen, so empfiehlt sie die niederländische Konzessionspolitik als Musterbeispiel für eine entsprechende verkehrspolitische Intervention.

Hinsichtlich der Preisbildung bei den Eisenbahnen wird festgestellt, daß »die marktmäßigen und betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten« darüber entscheiden, ob eine »optimale Verkehrs-Koordinierung am ehesten« (S. 195) mittels freier Preisbildung oder Festtarife zu verwirklichen ist. Jedoch nicht in der alternativen Anwendung von individuell gebildeten Preisen und Festtarifen sieht Peschel den Unterschied zwischen der Preispolitik der Eisenbahnen der untersuchten Länder, sondern in der Anwendung divergierender Preisbildungsprinzipien. Und zwar sind ihrer Auffassung nach diese Divergenzen allein auf staatliche Eingriffe zurückzuführen. »Eine ausschließlich an den betriebsökonomischen Erfordernissen ausgerichtete Preispolitik« (S. 198) würde zwangsläufig zu einer Übereinstimmung der Preisbildungsprinzipien führen. Damit dürfte sich aber die eben angedeutete »Alternative« koordinationspolitisch als eine Schein-Alternative erweisen, da es sich dann nur noch um die von der Einzelwirtschaft zu beant-

wortende Frage des betriebsökonomisch zweckmäßigsten Einsatzes des absatzpolitischen Instrumentariums handelt.

Auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs sind bei relativ stetigem Wirtschaftswachstum »Festpreise ... an sich nicht in jedem Fall sinnlos« (S. 200). »Festtarife (können) zur Stabilisierung der Marktlage (begrenzte Marktübersicht, mangelhafte Kalkulationsfähigkeit der Unternehmer; d. Rez.) beitragen, indem sie als Kalkulationsbasis im Sinne einer Richtschnur dienen« (S. 200). An dieser Stelle wäre eine leichte begriffliche Hilfestellung durch die Verfasserin vonnöten gewesen. Grundsätzlich läßt Peschel die für die Einführung von Festtarifen im Güterkraftverkehr angeführten Argumente nicht gelten und stellt schließlich die Frage, ob es nicht zweckmäßiger wäre, anstelle eines als sinnvoll in Zweifel gezogenen Tarifsystems (Prinzip der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger, Differentialgewinne, Fehlinvestitionen) »zur Optimierung der Leistungsstruktur des Güterkraftverkehrsgewerbes eine Investitionslenkung vorzunehmen, wie dies seitens der niederländischen C. V. V. geschieht« (S. 200).

Der empirische Teil ist eine gute, historische bedeutsame und eindrucksvolle Dokumentation der staatlichen Interventionen auf dem Gebiet des Schienen- und Kraftverkehrs in den untersuchten Ländern. Die hier gebotene Faktensammlung zeugt von einem unermüdeten Fleiß und einem von scharfer Kritik und Skepsis getragenen Forscherdrang, dessen Befriedigung manchen sicherlich nicht leicht gefallen sein dürfte.

Man vermißt im empirischen Teil allerdings nicht nur eine Auseinandersetzung, sondern auch einen Hinweis auf den als N. I. W. O.-Tarif bekannten Mindest-Höchsttarif für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr durch niederländische Unternehmer. Peschel hat in diesem Punkt ihrem Thema leider die denkbar engste Auslegung angedeihen lassen.

Dr. G. Klaus, Köln

Aldrup, Dieter, Theorie der Straßenplanung (= Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Bd. 15), Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1963, 108 S., DM 18,-.

In den entwickelten Volkswirtschaften hat der Investitionsbedarf auf dem Gebiet des Straßenverkehrs in den letzten Jahren einen außerordentlichen Umfang erreicht. Diese Tendenz wird sich mit fortschreitender Motorisierung fortsetzen bzw. noch verstärken. Der Investitionspolitik im Straßenwesen kommt daher im Rahmen der gesamten Verkehrsinvestitionen eine zunehmende Bedeutung zu. Es tritt hier vor allem das Problem der Abstimmung zwischen den öffentlichen Investitionen in die Verkehrswege und den privaten Investitionen in die Verkehrsmittel auf, das im Bereich des Straßenverkehrs viel schwerwiegender in Erscheinung tritt als im Bereich der Binnenschifffahrt. Diese mangelnde Abstimmung hat in den meisten Industrieländern zu einer erheblichen Diskrepanz zwischen dem Angebot an und der Nachfrage nach Straßenraum geführt.

In der Vergangenheit lagen den Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand im Rahmen des Straßenbaus – wenn überhaupt – nur im geringen Maße ökonomische Maßstäbe zugrunde. Dies gilt zumindest für die Verhältnisse in Deutschland. Fiskalische und technische Gesichtspunkte standen zweifellos im Vordergrund. Erst in den letzten Jahren zeichnen sich auch hier die Bestrebungen ab, die Investitionsentschlüsse bei Straßenbauvorhaben zu versachlichen und die Investitionsentscheidungen nach wirtschaftlichen Kriterien auszurichten.

Hierbei verbleibt aber zunächst der Wissenschaft ein weites Feld vielseitiger Forschungsansätze, bis es gelingen dürfte, Wirtschaftlichkeitsrechnungen im Straßenbau in praktikabler Form durchführen zu können. Die vorliegende Untersuchung von Aldrup vermittelt dem Leser einen Eindruck von den vielfältigen Problemen auf diesem Sektor, die es noch zu lösen gilt.

Die Arbeit gliedert sich in drei Teile. Im ersten Teil beschäftigt sich der Verfasser mit den Straßeninvestitionen aus gesamtwirtschaftlicher und einzelwirtschaftlicher Sicht. Es wird zunächst die Frage aufgeworfen, inwieweit für eine gesamtwirtschaftlich optimale Straßenbaupolitik rationale Leitbilder aufgestellt werden können. Hierbei betrachtet Aldrup einmal den Straßenbau unter beschäftigungspolitischen Gesichtspunkten und kommt zu dem Ergebnis, daß aus den »Theorien der modernen Kreislaufanalyse eine Reihe grundlegender Gesichtspunkte für

ein ökonomisch-rationales Finanzgebaren der öffentlichen Hand und damit nicht zuletzt auch für eine entsprechende Straßenbaupolitik abzuleiten sind« (S. 17). Mit Recht hebt *Aldrup* jedoch hervor, daß die zwangsläufig langfristige Betrachtungsweise der Straßenbaupolitik, die notwendige Abstimmung von Straßenbaukapazität und Fahrzeugeinsatz aufgrund des komplementären Verhältnisses zwischen Weg und Fahrzeug sowie das Vorhandensein eines relativ starren Leistungsangebotes der privaten Straßenbauindustrie konjunktur- und beschäftigungspolitische Gesichtspunkte nur bedingt zum Tragen kommen lassen können.

In einem weiteren Abschnitt wird der Straßenbau als Mittel der Strukturpolitik analysiert. Hiermit ist u. a. das Problem angeschnitten, in welchem Ausmaß autonome Investitionen in die Verkehrswege vorgenommen werden sollen. Die potentiellen Auswirkungen von Straßenbauinvestitionen auf das Wirtschaftswachstum in wirtschaftlich unterentwickelten Gebieten sind erfahrungsgemäß schwer überschaubar, da ein ganzes Bündel anderer Faktoren den Erfolg der Investitionsvorhaben mitbestimmt. Die vielschichtigen Zusammenhänge und Interdependenzen zwischen Raum und Verkehr können zudem noch keineswegs als wissenschaftlich ausreichend geklärt angesehen werden. Mit einigen Vorbehalten kann man sich trotzdem der Auffassung *Aldrups* anschließen, daß die Aufgabe, die der heutigen Straßenbaupolitik gestellt ist, weniger in der Befriedigung des Nachholbedarfs zu sehen ist als in einer von Weitblick und Tatkraft getragenen Straßenbaupolitik, »welche unter Berücksichtigung zeitgemäßer Straßenbaumethoden Lösungen anstrebt, die zukunftsweisend und in diesem Sinne von der Absicht getragen sind, der künftigen Straßenverkehrsentwicklung im Rahmen des gesamten Verkehrs- und Wirtschaftswachstums entscheidende Impulse zu geben« (S. 20).

Das Ergebnis dieser beiden Abschnitte, deren Ausführungen zum Teil sehr kurz und allgemein gehalten sind, kann dahingehend zusammengefaßt werden, daß sich aus den beschäftigungs- und wachstumstheoretischen Ableitungen und Erkenntnissen nur bedingt Anhaltspunkte für eine gesamtwirtschaftlich-rationale Straßenbaupolitik ergeben.

Bei der einzelwirtschaftlichen Analyse des Investitionsprozesses im Straßenwesen wird zu-

nächst versucht, die ökonomischen Grundlagen und die formale Struktur investitionstheoretischer Modelle zu erklären. Es wird davon ausgegangen, daß es sich beim Straßenverkehr um einen speziellen Produktionsprozeß handelt, bei dem die Kombination der komplementären Produktionsmittel »Straße« und »Fahrzeug« – neben anderen Faktoren – Voraussetzung für die Erstellung von Straßenverkehrsleistungen ist. Ausgehend von der Forderung nach der Aufstellung eines möglichst umfassenden Investitionskalküls auf der Basis der Zukunftserwartungen wird ein investitionstheoretisches Modell auf der Grundlage von Gleichungssystemen gebildet und daran anschließend auf die Kapitalwertmethode und die Annuitätsmethode näher eingegangen.

Im Rahmen des zweiten Teils der Arbeit über »Die Optimierung der Produktionsbedingungen im Straßenverkehr« setzt sich der Verfasser mit den produktions- und kostentheoretischen Grundlagen auseinander, die den Straßenverkehrsablauf auf bestimmten Straßenabschnitten kennzeichnen. Es werden im einzelnen die Kostenverläufe des Straßenverkehrs bei partieller Anpassung der Faktoreinsatzmengen an eine wechselnde Verkehrsstromstärke (kurzfristige Betrachtung), bei diskontinuierlich-vollständiger Faktoranpassung (langfristige Betrachtung, die das Zeitelement berücksichtigt) sowie bei lokaler Faktoranpassung, wobei von den »kurzfristig sachlich sowie zeitlich dominierenden Regiditäten abstrahiert wird« (S. 56). Es wird also hierbei von der Unterstellung ausgegangen, daß der Straßenraum bzw. »der zu seiner Beschaffung erforderliche Kapitaleinsatz jederzeit kontinuierlich pro kleinster Flächen- bzw. Geldeinheit ausgedehnt werden kann« (S. 56/57). Hiermit soll gezeigt werden, wie die öffentliche Hand im Rahmen einer rationalen Straßenbaupolitik langfristig auf eine sich ändernde Nachfrage nach Straßenraum reagieren würde.

Im dritten Teil der Untersuchung befaßt sich *Aldrup* mit den mikroökonomischen Bestimmungsgründen des Angebots an Straßenraum. Dieses Kapitel stellt eine Ergänzung und Verfeinerung der Kostenanalyse dar. Es wird u. a. die Frage nach der optimalen Dimensionierung einer Straße angesprochen, wobei davon ausgegangen wird, daß »die Entscheidung über die Trassenführung sowie die Materialbeschaffen-

heit der verschiedenen Bauteile schon zugunsten bestimmter Lösungen gefallen ist« (S. 64). In der folgenden Ableitung finden sowohl die Ausgaben des Baulastträgers als auch die Ausgaben der Fahrzeughalter – also die Kraftfahrzeugbetriebskosten – Berücksichtigung. – Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit der Berechnung des wirtschaftlichen Wertes der Fahrzeit – ebenso wie die Kraftfahrzeugbetriebskosten ein wesentlicher Faktor in Wirtschaftlichkeitsrechnungen für den Straßenbau. Hier lehnt sich der Verfasser eng an die Ausführungen des bisher der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Gutachtens über den Zeitnutzen im Straßenverkehr von Prof. *Jürgensen* und *Aldrup* an, das seinerzeit dem Kuratorium »Wir und die Straße« erstellt worden ist. – Schließlich wird die für eine ökonomische Straßenbaupolitik bedeutsame Frage einer Dringlichkeitsskala für mehrere gleichzeitig und unabhängig voneinander geplante Straßenbauprojekte behandelt. Eine solche Dringlichkeitsskala gewinnt u. E. vor allem bei der Ausgestaltung des städtischen Straßenverkehrsnetzes in Anbetracht der knappen Investitionsmittel eine besonders große Bedeutung, weil hier vielfach mit relativ geringen Mitteln ein außerordentlich günstiger ökonomischer Effekt erzielt werden kann.

Die hier vorstehend skizzierten Fragen behandelt *Aldrup* unter »zeitpunktbezogene Angebotsfunktionen«: es wird untersucht, unter welchen Bedingungen die Durchführung eines Straßenprojektes im gegenwärtigen Zeitpunkt ökonomisch vertretbar ist. Demgegenüber werden in einem weiteren Kapitel über »zeitraumbezogene Angebotsfunktionen« einige Probleme behandelt, die unmittelbar mit der Länge der Investitionsperiode im Zusammenhang stehen. Die Investitionsrechnung wird als eine Totalrechnung aufgefaßt, die sich auf die gesamte künftige Investitionsperiode erstreckt.

Im letzten Kapitel (VII. Quantitativ nicht erfaßbare Determinanten des Straßenraumangebots) weist der Verfasser auf die Grenzen einer Anwendung der Investitionsrechnung im Straßenbau hin: manche Faktoren sind einer Quantifizierung nicht zugänglich, ganz abgesehen von den Unwägbarkeiten, die im politischen Bereich liegen. In den folgenden Ausführungen werden in sehr gedrängter Form einige dieser Imponderabilien, denen bei den Investitionsentscheidungen in der Praxis eine mehr oder

weniger große Bedeutung zukommt, herausgestellt (z. B. Änderungen in der Straßenverkehrsgesetzgebung, Berücksichtigung allgemeiner wirtschaftspolitischer Ziele auf dem Sektor der Vollbeschäftigungspolitik oder der Strukturpolitik, Berücksichtigung der Fragen der Verkehrssicherheit, Gesichtspunkte der Finanzierung des Straßenbaues).

Aldrup hebt in seiner Schlußbemerkung nochmals hervor, daß die Anwendung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen im Straßenbau dazu dienen soll, zu einer stärkeren Versachlichung der Investitionsentschlüsse beizutragen. Einer solchen Rechnung kann aber nur die Aufgabe zufallen, einzelne Teilaspekte des Straßeninvestitionsvorganges zu klären, »ohne den verantwortlichen Instanzen eine umfassende und in sich konsistente Entscheidungsgrundlage ... zu liefern« (S. 105).

Es konnte und sollte nicht Aufgabe des Verfassers sein, Muster für eine in der Praxis anwendbare Investitionsrechnung für den Bereich des Straßenbaues zu liefern. Es werden vielmehr die theoretischen Grundlagen einer ökonomischen Straßenplanung herausgearbeitet. Hierzu muß allerdings angemerkt werden, daß nicht nur eine Reihe wesentlicher Einzelfragen überhaupt nicht angesprochen wird, sondern manche Aspekte und Probleme einer Wirtschaftlichkeitsrechnung nur skizzenhaft behandelt werden. Die Arbeit enthält jedoch eine Vielzahl gedanklicher Ansatzpunkte für weitere Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet, die zum Teil im engen Zusammenwirken mit dem Straßenverkehrstechniker und dem Straßenplaner durchgeführt werden müssen.

Dipl.-Kfm. H. D. Bögel, Köln

Löbe, Karl, Verkehrspolitik gegen Seehäfen und Verkehr? (= Heft 16 der *Verkehrswissenschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung*, Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1963, 124 S., DM 7,20.

Nicht aus Angst vor der Freiheit, sondern aus Sorge um die Freiheit ist diese Schrift verfaßt – so schreibt der Verfasser am Schluß. Weitere

Gründe, die Anlaß zu dieser Schrift waren, nennt *Löbe* in seinem vier Punkte umfassenden Vorwort. In der Tat klingt die Sorge um die deutschen Seehäfen auf jeder Seite an, eine Sorge, die aus der verkehrspolitischen Konzeption der EWG genährt wird. Um dies zu unterstreichen, führt der Verfasser durch Zahlen belegte Entwicklungstendenzen für die Seehäfen der BRD, verkehrspolitische Entscheidung und andere Fakten an, die dem vorwiegend binnenwirtschaftlich ausgerichteten Leser nicht immer bekannt sein dürften.

So weit so gut – wenn der Zweck dieser Broschüre in vier Punkten (S. 3) umrissen wird, so kann man zunächst davon ausgehen, daß es sich nicht um eine wissenschaftliche Schrift handelt, wenn man genauer hinsieht, nicht einmal um eine Informationsschrift. Denn der Verfasser stellt Forderungen an das Verhalten staatlicher und ähnlicher Organe, er beleuchtet schlaglichtartig die negativen Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen und die positiven der konkurrierenden Beneluxhäfen, was seine Ausführungen Zweifeln an der nötigen Objektivität aussetzt.

Niemand wird bestreiten, daß die deutschen Seehäfen durch Kriegseinwirkungen und Integration im Vergleich zu den Beneluxhäfen in eine kritische Situation geraten sind. Aber die vom Verfasser beschworene Freiheit wird nachhaltig sicher nicht durch staatliche Protektion gerettet, sondern eher durch Besinnung auf die eigene Kraft und den eigenen Willen. Es wird wenig nützen, vergangenen Zeiten nachzutrauern. Jede Entwicklung – jedes Wachstum auch – ist mit Friktionen und Wandlungsprozessen verbunden, und politische Rezepte führen nur dann zum Erfolg, wenn sie wissenschaftlich exakt untermauert sind und nicht allein von Wünschen getragen werden.

Aus der Sorge um die Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen mag der Verfasser dies nicht deutlich genug gesehen haben. Nachdenklich aber muß es stimmen, wenn der Verfasser in der Zeit einer – wenn auch mit Friktionen – fortschreitenden europäischen Integration an staatsräumlichen und nicht an wirtschaftsräumlichen Konzeptionen hängt. Man kann jedenfalls keinen ökonomischen Liberalismus in Westeuropa durchsetzen, ohne die Konsequenzen zu akzeptieren.

Dr. A. Rommel, Köln

Boldt, G., Wettbewerb und Preisbildung der Seehafenverkehrswirtschaft in nordwesteuropäischen Seehäfen – Eine Untersuchung der Wettbewerbssituation und der Preisbildung auf den Umschlagsdienstleistungsmärkten der Seehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen – (= Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 30), Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1964, 117 S., DM 12,50.

Seehäfen stellen den Ausgangs- und Endpunkt nahezu aller interkontinentalen und eines Teils der kontinentalen Verbindungen einer Volkswirtschaft dar. Sie sind damit Endpunkte des Seeverkehrs und Ausgangspunkte des Hinterlandverkehrs zugleich. Die Seehandelsgüter erfahren dabei mittelbar durch Weiterbeförderung oder unmittelbar – wenn sie als Eigenhandels-güter in ihrer qualitativen Beschaffenheit verändert werden – eine Veredlung. Markt-morphologisch bestehen sowohl zwischen den bedeutenden deutschen Seehäfen als auch gegenüber den Rhein-Schelde-Häfen oligolistische Marktbeziehungen. Daraus resultieren intensive und besonders auf Leistungswettbewerb abgestellte Konkurrenzbeziehungen.

Ausgehend von dieser Grundtatsache ist es das Ziel der vorliegenden Untersuchung, eine vor allem mikroökonomisch angelegte Analyse von Wettbewerb und Preisbildung der Seehafenverkehrswirtschaft in den Seehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen zu versuchen.

Boldt versteht dabei unter Seehafenverkehrswirtschaft die Gesamtheit aller Wirtschaftseinheiten, die im Rahmen der Beförderungsvorgänge mit der Seeschifffahrt unmittelbar verbunden sind. In sehr konstruktiver Weise wendet der Verfasser dabei die jedem wirtschaftlichen Vorgang immanenten Elemente: Planung, Organisation und Vollzug auf den Umschlagsverkehr der Seehäfen an. Im Detail ergeben Planung und Organisation die kaufmännisch-organisatorische Leistung im Seehafen. Der kaufmännisch-organisatorischen Behandlung der Export-, Import- oder Transitgüter folgt der technische Ablauf der eigentlichen Güterbewegung.

Sehr eingehend werden im weiteren Verlauf der Arbeit die wesentlichen Determinanten des

Wettbewerbs und der Preisbildung auf den Umschlagsdienstleistungsmärkten der repräsentativen Seehäfen der Antwerpen-Hamburg-Reihe aufgezeigt und – unter Einsatz des ökonomischen Instrumentariums – die Tarifsyste-me der Seehäfen auf die sie bestimmenden Tarifierungskriterien hin untersucht.

Die ganze Breite der Tarifgestaltung für kaufmännisch-organisatorische Dienstleistungen – angefangen von den Grundlagen bis zum Tarifsyste-m des Seehafen-Speditions-Tarifs – wird sowohl für die deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg als auch für die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen unter dem Blickwinkel von Markt-morphologie und Marktverhalten abgehandelt. Diese sehr breit angelegte Analyse gestattet es *Boldt*, Schlußfolgerungen im Hinblick auf das Preisgefälle zwischen den in die Untersuchung einbezogenen Seehäfen zu ziehen. Der Verfasser stellt dabei in einer dankenswerten Direktheit fest, daß die Umschlagspreise der Nordhäfen (Bremen und Hamburg) überwiegend das Ergebnis institutionalisierter Preisbildung sind. Die erzwungene und freiwillige Bindung der Seehafenverkehrswirtschaft an Investitionen, die auf dem Monopolprinzip beruhen, hat zwar eine relative Stabilisierung des Umschlagspreisniveaus bewirkt, aber auch latenten internen und externen Wettbewerb induziert, der die Grundlage der Monopol-tarifierung gefährden kann. Diese Tatsache ist besonders in einer Zeit zu werten, in der der verstärkte Wettbewerb auf den Exportmärkten die Außenhandel treibende Wirtschaft kostenempfindlicher werden läßt.

Reagierten somit, wie *Boldt* richtig feststellt, die Nordhäfen auf diese gegenüber früher veränderten Datenkonstellationen nicht mit einer grundsätzlichen Revision der Tarifsyste-me, sondern nur mit sporadischen, gezielten und vertraulichen Preissenkungen, so hat die andersartige Markt-morphologie der Westhäfen (Rotterdam, Antwerpen) Tarife entstehen lassen, die dem latenten internen und externen Wettbewerb und den hohen Substitutionselastizitäten Rechnung tragen.

Berücksichtigt man zudem die politisch-geographisch bedingte wirtschaftliche Randlage der Nordhäfen gegenüber den Rhein-Schelde-Häfen, so erlangen die Anpassung der deutschen Seehäfen an die gegebene Datenkonstellation sowie eine Liberalisierung und Harmonisierung

des Zu- und Ablaufverkehrs eine besondere Aktualität. Es ist das Verdienst von *Boldt*, in vorliegender Untersuchung die genannten Tatbestände vor allem in ihrer Konsequenz für die deutschen Seehäfen klar und eindeutig herausgearbeitet zu haben.

Dipl.-Volksw. U. Klimke, Köln

Kress, Herbert, Entwicklung, Arbeitsweise und Struktur der Schifffahrtsgenossenschaften (= Nr. XXVIII der Veröffentlichungen des Instituts für Genossenschaftswesen an der Universität Marburg), Michael Tritsch Verlag, Düsseldorf 1963, 280 S., DM 22,80.

Die bedeutsamsten und schwierigsten Strukturprobleme in der Verkehrswirtschaft zeigen sich im Bereich der Binnenschifffahrt. Die Frage, auf die sich letztlich bei einer Strukturanalyse die Überlegungen konzentrieren, lautet: hat die Partikulierschifffahrt unter strenger Beachtung der ökonomischen Daten noch eine Überlebenschance im Rahmen des sich verschärfenden externen und internen Wettbewerbes der Binnenschifffahrt? Ist die Partikulierschifffahrt bereit und fähig, rigorose Rationalisierungsmaßnahmen durchzusetzen, auch wenn dabei den Anschauungen eines großen Teils der Einzelschiffer nicht mehr entsprochen werden kann?

Die Organisationsformen in der Partikularschifffahrt sind und bleiben umstritten. Ihre historische Entwicklung darzulegen, allgemeine Tendenzen und generelle Beziehungen herauszuarbeiten ist das Anliegen von *Kress*. Seine Untersuchung ist, wie er in der Einleitung betont, nicht wirtschaftspolitischer Natur; sie liefert jedoch für wirtschaftspolitische Betrachtungen interessante und nützliche Entscheidungshilfen.

Eine sorgfältige kritische Analyse, beginnend mit den Assekuranzgesellschaften des Jahres 1822, zeigt die verwirrende Zahl von individuellen Erscheinungen im Bereich des Genossenschaftswesens der Binnenschifffahrt und führt zu einer Reihe »wirtschaftlicher« Genossenschaftstypen als Allgemeinbegriffe. Sie zeigen nicht nur die Vielfalt genossenschaftlicher Förderungstätigkeit, sondern auch die allgemeinen Beziehungen zwischen der Wirtschaftssituation der genossenschaftlichen Mitgliederwirtschaften und den genossenschaftlichen Förderungsmethoden.

Folgende wesentliche Merkmale zur Bestimmung der Genossenschaftstypen wurden von Kress herangezogen:

1. die Beziehung der Mitgliederwirtschaften zur Genossenschaft;
2. die Verteilung der Entscheidungsgewalt über die Wirtschaftstätigkeiten im Genossenschaftskomplex zwischen Genossenschaften und Mitgliedern;
3. die Art der Wirtschaftstätigkeit im Genossenschaftsbetrieb;
4. Art und Umfang der von den Mitgliederwirtschaften innerhalb der Wirtschaftstätigkeiten im Genossenschaftskomplex eingesetzten Produktivkräfte.

Die Arbeit von Kress ist insbesondere als Kompendium der Schifffahrtsgenossenschaften zu empfehlen.

Dr. G. Aberle, Köln

Treibel-Haitz, Fluggastaufkommen und Einzugsgebiete der Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (*Erkenntnisse aus gemeinsamen Fluggastbefragungen der deutschen Verkehrsflughäfen in den Jahren 1960 und 1961*), *Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., Stuttgart 1965, 63 S., 32 Tab., 12 Übers., 16 Abb., DM 26,-.*

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die Erkenntnisse aus den beiden ersten gemeinsamen Fluggastbefragungen der neun Verkehrsflughäfen der BRD im Frühjahr 1960 und im Monat September 1961. Die Koordination der Ergebnisse aus diesen Erhebungen – bei denen Startort und Endzielhafen der Flugreise erfragt wurden – durch die Arbeitsgemeinschaft hatte zum Ziel, genauere Kenntnis hinsichtlich der geographischen Verteilung des Fluggastaufkommens der deutschen Verkehrsflughäfen zu gewinnen. Darüber hinaus sollte untersucht werden, welche Kriterien die Verteilung des Aufkommens hinsichtlich der Wahl des Abgangsflughafens bestimmen.

In seiner Ausführung unterliegt der vorliegende Bericht einer Dreiteilung: einer klaren Beschreibung der Methodik und einer befriedigenden Begriffsbestimmung folgt in Abschnitt 2 der Untersuchung eine Aussage über das originäre Fluggastaufkommen. Die Untersuchung bietet

hier im einzelnen einen Überblick hinsichtlich der Verteilung des Aufkommens nach Bundesländern sowie nach Stadt- und Landkreisen der BRD. Als nur eines der vielen interessanten Ergebnisse darf herausgestellt werden, daß 1960 und 1961 rund 56 % des Originäraufkommens der BRD allein die sieben Stadtkreise Frankfurt, Hamburg, München, Düsseldorf, Köln, Stuttgart und Hannover stellten.

Des weiteren wird in diesem Abschnitt das bevölkerungsspezifische Fluggastaufkommen untersucht. In Anlehnung an das Pirathsche »spezifische Verkehrsbedürfnis« gibt der Bericht Auskunft über das bevölkerungsspezifische Fluggastaufkommen der Bundesländer sowie der Stadt- und Landkreise. Es wird darauf hingewiesen, daß besonders Handelsstädte mit Verwaltungsschwerpunkt und bekannte Fremdenverkehrszentren sich als luftreiseintensiv erwiesen.

Den Hauptteil des vorliegenden Berichts nimmt in Abschnitt 3 die Untersuchung des originären Fluggastaufkommens (Linienverkehr) der BRD im Hinblick auf die benutzten Abgangsflughäfen ein. Im einzelnen erfährt dieser Abschnitt eine Gliederung nach Feststellungen über den Ursprung des Originäraufkommens der einzelnen Abgangsflughäfen sowie nach Aussagen über Bestimmungsgründe für die Wahl des Abgangsflughafens. Die Beschränkung der Untersuchung auf den Linienverkehr muß – gemessen an der Zielsetzung des Berichts – als positiv gewertet werden, da der Bedarfsverkehr – aus organisatorischen Gründen auf bestimmte Flughäfen konzentriert – dem Fluggast keine freizügige Wahl des Abgangsflughafens bietet.

Einer Gesamtübersicht über das originäre Fluggastaufkommen der deutschen Flughäfen nach seinem Ursprung aus In- und Ausland folgt in diesem Abschnitt die mengenmäßige Verteilung des Aufkommens nach Herkunft aus Bundesländern sowie aus Stadt- und Landkreisen für die neun deutschen Flughäfen getrennt. Es wird festgestellt, daß eine weitgehende Übereinstimmung der Ergebnisse beider Fluggastbefragungen in bezug auf die Verteilung des Aufkommens darauf schließen läßt, daß der einem Flughafen zugeordnete Luftreisemarkt – kurzfristig gesehen – relativ konstant ist.

Erhärtet wird diese Aussage durch die Schlüsse, die aus der Verhaltensanalyse bezüglich der Wahl des Abgangsflughafens gezogen werden.

Eine Beschränkung bei dieser Untersuchung auf den »Modellfall« des süddeutschen Raumes mit den Flughäfen Frankfurt, München, Nürnberg und Stuttgart darf uneingeschränkt anerkannt werden, da wohl kein anderer Raum in der BRD für eine derartige Analyse besser geeignete Faktoren aufweisen dürfte.

Die Einführung des Begriffs »Reisezeitscheide« für die Abgrenzung von Einzugsgebieten darf als gelungen bezeichnet werden, zumal hier offensichtlich eine Lücke gefüllt wird, die bisher in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion bestand. Es wäre wünschenswert, wenn diesem Begriff zukünftig in Kreisen von Wissenschaft und Praxis starke Aufmerksamkeit geschenkt würde.

Zusammenfassend weist der Bericht darauf hin, daß für die Wahl des Abgangsflughafens in erster Linie die kürzeste Anreisezeit, mit abnehmender Anreisezeitdifferenz zwischen zwei Flughäfen die Bedienungshäufigkeit und bei geringer Differenz der Bedienungswerte sowie mit größer werdender Anreisezeitdifferenz schließlich die Flugreiserichtung als Bestimmungsgröße für die Wahl des Abgangsflughafens ins Gewicht fällt.

Der vorliegende Bericht kann als ein Beitrag zur Erforschung von Nachfragegesetzmäßigkeiten auf dem Gebiete des Personenluftverkehrs angesehen werden; sein Wert liegt aufgrund der Erarbeitung von Ordnungsprinzipien mehr im Grundsätzlichen als im Detail. Hingewiesen sei auf die klare und übersichtliche Darstellung der wichtigsten statistischen Daten in Tabellenform und in Schaubildern.

Die Untersuchung verdient angesichts der Fülle eines umfassenden empirischen Materials, angesichts der Fülle des sich hier für Wissenschaft und Praxis bietenden Diskussionsstoffes und angesichts der interessanten Anregungen für weitere Arbeiten auf diesem Gebiet einen großen Leserkreis.

Es empfiehlt sich, Untersuchungen dieser Art, die die laufende amtliche Luftverkehrsstatistik wertvoll ergänzen, von Zeit zu Zeit zu wiederholen. Die Aussagekraft zukünftiger Untersuchungen könnte allerdings gesteigert werden, wenn es gelingen würde, den Zeitraum zwischen der Erhebung des empirischen Materials und der Veröffentlichung der Analyse erheblich einzuengen.

Dipl.-Volksw. K. Brodbeck, Köln

Wegener, H., Transportmöglichkeiten für Schütt- und Flüssigkeitsgüter in Silobehältern (= *Heft 8 der Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V.*), VDI-Verlag GmbH, Düsseldorf 1965, 62 S., 122 Abb., 32 Tab., 28,60 DM.

Die Rationalisierung im Gütertransport erstreckt sich gleichermaßen auf die Beförderungs- und Umschlagsvorgänge. Dabei nehmen die Überlegungen, ob und in welchem Umfang durch den Einsatz von Behältern die Konzeption der ununterbrochenen Transportkette vom Versender über die verschiedenen Verkehrsmittel bis zum Empfänger zu verwirklichen ist, einen breiten Raum ein. Dieser Frage widmet sich die vorliegende Untersuchung für den Bereich der Schütt- und Flüssigkeitsgüter.

Bei den Silobehältern oder Silocontainern handelt es sich um starre Metallbehälter oder um flexible Gummi- bzw. Kunststoffbehälter, die als selbständige, also nicht mit einem Fahrzeug unlösbar verbundenen Gefäße, welche nicht ausschließlich Verpackungszwecken dienen, zu charakterisieren sind (S. 5). Mit dieser Definition wird die Zweckbestimmung der Silobehälter als Verpackungs- und als Transportmittel herausgestellt.

Die Transportverfahren und Umschlagsmethoden richten sich im wesentlichen nach der Quantität und der Verpackung der Güter. Der Einsatz von Silobehältern eignet sich insbesondere für lose und für »großverpackte« Schütt- und Flüssigkeitsgüter, die in geringen Mengen anfallen. Da der Transport loser, nicht massenhafter Schütt- und Flüssigkeitsgüter vor allem auf Schiene und Straße bereits in großem Umfang in Behältern abgewickelt wird, ist die Untersuchung in erster Linie auf den Transport solcher nicht massenhafter Güter abgestellt, die gegenwärtig noch weitgehend großverpackt (in Säcken, Trommeln, Fässern und dgl.) befördert werden.

Nach Aufstellung eines detaillierten Katalogs der für den Transport in Silobehältern geeigneten Güter versucht der Verfasser eine »Analyse der Voraussetzungen eines Silobehälterverkehrs«, die sich jedoch mit Ausnahme der bei Herstellern von Schütt- und Flüssigkeitsgütern befragten Struktur der Sendungsgrößen (die Sendungen bis zu 200 kg sind zahlenmäßig mit rd. 25 % vertreten) in der Wiedergabe von Pro-

duktionsziffern und Beförderungsleistungen aus der amtlichen Statistik erschöpft.

In einem weiteren Kapitel werden die im Einsatz befindlichen Silobehälter für Schütt- und Flüssigkeitsgüter im einzelnen dargestellt. Der Verfasser geht auf die zahlreichen firmeneigenen Behältertypen sowie auf die Behälter des pa-Systems ein, wie sie im Haus-Haus-Verkehr der Deutschen Bundesbahn Verwendung finden. Wegen der engen Verwandtschaft mit den Silo-, Tank- und Kesselfahrzeugen werden auch diese Spezialfahrzeuge behandelt. Fotos, Zeichnungen und technische Beschreibungen der aufgeführten Typen sind als Anlagen beigelegt.

Der letzte Abschnitt enthält eine Beurteilung des Silobehälterverkehrs. Der Verfasser nimmt Stellung zu den Argumenten der befragten Firmen, die einem Behälterverkehr durchweg ablehnend gegenüberstehen, bringt Vorschläge zur Vereinheitlichung im Silobehälterbau und weist auf die Schwierigkeiten bei einer innerbetrieblichen Umstellung auf den Behältereinsatz hin. Schließlich werden die wesentlichen Kostendeterminanten des Behälterverkehrs aufgezeigt, ohne daß jedoch der unterstellte Rationalisierungseffekt durch Kostenvergleiche eine Quantifizierung erfährt.

Der Wert der vorliegenden Studie liegt weniger in der konstruktiven Untersuchung der Probleme des Silobehälterverkehrs; er ist vielmehr in der sachlichen Darstellung der Fakten und in der Vermittlung eines straff gefaßten Überblicks über die im Einsatz befindlichen Silobehälter zu sehen.

Dipl.-Kfm. H. Schmitz, Köln

Peters, R., Der Beginn der Liegezeit nach See- und Binnenschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung gebräuchlicher Charterformulare, Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin 1964, XIX, 188 S., DM 28,-.

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen steht dem Befrachter (Charterer) eine Zeitspanne für die Beladung (Ladezeit) ohne besondere Vergütung zur Verfügung. Gleiches gilt für die Löszeit bei Abnahme der Ladung im Empfangshafen. Bei Verfrachtung eines verhältnismäßigen Teils oder eines bestimmt bezeichneten Raumes eines Schiffes gelten diese

Vorschriften ebenfalls. Das Binnenschiffahrtsrecht ist diesen Vorschriften des Seerechts angepaßt. Es gelten jedoch die Vorschriften über Teilverfrachtung auch dann, wenn Stückgüter im Gewicht von mindestens 10 000 kg befördert werden. Die Dauer der Lade- und Löszeit (Liegezeit) ist regelmäßig vertraglich geregelt; hilfsweise gelten örtliche Verordnungen oder Ortsgebrauch oder eine nach den Umständen des Falles angemessene Frist als Liegezeit.

Im Binnenschiffahrtsrecht richtet sich die Dauer der Liegezeit nach bestimmten von der Ladungsmenge abhängigen Fristen, soweit nicht eine Regelung durch Vertrag oder Verordnung erfolgt ist. Nach Ablauf der Liegezeit beginnt die Überliegezeit, für die der Absender oder Empfänger eine Vergütung (Liegegeld) zu zahlen hat. Die vorliegende Schrift will die mit dem Beginn der Liegezeit zusammenhängenden Fragen erörtern.

Der Verfasser ist so vorgegangen, daß er die aus einer beschränkten Zahl von Einheitsverträgen entlehnten Charterklauseln im einzelnen untersucht. Einerseits handelt es sich dabei um Formulare, deren Benutzung von der Baltic and International Maritime Conference und/oder der Chamber of Shipping of the United Kingdom ausdrücklich gebilligt oder sogar vorgeschrieben wird. Andererseits werden verschiedene deutschsprachige Verträge sowie einige gebräuchliche englischsprachige Formulare herangezogen, die nicht in der Formularsammlung der genannten Verbände enthalten sind. Die deutschen Klauseln sind meist Übersetzungen englischer Texte. Der Beginn der Liegezeit setzt die Lade- und Löschbereitschaft des Schiffes, eine Bereitschaftsmeldung (Notiz) des Schiffers und den Ablauf einer gewissen Zeitspanne nach der Notizabgabe (Notizzeit) voraus.

Die Darstellung beginnt mit der begrifflichen Erklärung der Lade- und Löschbereitschaft; Rechtsprechung und Literatur sind schwankend. Nach einer Darstellung der rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der Bereitschaftsmeldung werden die Voraussetzungen der Notizabgabe behandelt; auf die unterschiedlichen Meinungen in Literatur und Rechtsprechung wird hingewiesen. Der Verfasser versucht, zu eigenen Lösungen zu kommen.

Eingehend werden die in der Praxis der See-

schiffahrt gebräuchlichen Formulare, die der Verfrachtung eines Schiffes im ganzen zugrunde zu legen sind, beschrieben. Besonders wird auf den Einfluß des englischen Seerechts bei international gebräuchlichen Einheitsverträgen hingewiesen.

Hervorgehoben wird besonders die ausgleichende Funktion des Liegegeldes zwischen den unterschiedlichen Interessen der aus Frachtvertrag beteiligten Partner. Denn im Gegensatz zum Verfrachter (Frachtführer), der aus Gründen rationeller Betriebsführung auf eine möglichst schnelle Transportabwicklung und beschleunigten Umlauf seines Schiffes bedacht ist, auch zur Vermeidung der hohen Aufenthaltskosten des Schiffes im Hafen, spielt beim Absender oder Empfänger häufig und namentlich bei Massentransporten die Schnelligkeit des Transports keine entscheidende Rolle. Es ist noch hinzuzufügen, daß manchmal das Schiff gern als »schwimmendes« Lager benutzt wird. Ausführlich sind auch die bei Erfüllung der Frachtverträge möglichen Störungen und Hindernisse dargestellt. Es handelt sich dabei um Vorgänge, die das Erreichen des Liegeplatzes oder den Beginn der Beladung bzw. Löschung verzögern können, und um die Feststellung, wer in solchen Fällen die Störung zu vertreten hat.

Insgesamt kann die Arbeit als durchaus ansprechend bezeichnet werden. Sie zeugt von sicherer Beherrschung des Stoffes; sie wird auch für die Praxis ein zuverlässiger Ratgeber sein.

Prof. Dr. Dr. W. Böttger, Köln

DVZ Handbuch der Transporttechnik, bearbeitet von J. Baron, Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1963, 344 S., DIN A 5 (Plastikeinband), 142 Abb., DM 18,50.

Heute ist der moderne Transportbetrieb in allen seinen Arbeitsphasen ohne technische Hilfsmittel, die neben den eigentlichen Transportfahrzeugen verwendet werden, nicht mehr denkbar. Dennoch ist die Rationalisierung vor allem unter Verwendung technischer Hilfsmittel bei vielen Betrieben dieser Branchen weit hinter dem Leistungsstand zurückgeblie-

ben, der in den Produktionsbetrieben erreicht ist. Mannigfache Kostensteigerungen haben die Selbstkosten jedoch in einem Maße angewachsen lassen, daß die vermehrte Verwendung technischer Hilfsmittel unumgänglich wird. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich ferner durch die weitere Verknappung des Faktors Arbeit. Das Fazit dieser Entwicklung heißt: zweckvollere Organisationsformen und zunehmende Einsparung der menschlichen Arbeitskraft durch neue und verbesserte technische Aggregate im Güterverkehr.

Anregungen dafür, wie und mit welchen Mitteln diese Ziele zu erreichen sind, gibt das vorliegende Handbuch der Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg. Weit ist der Bogen gespannt, der die darin zusammengestellten Themen umfaßt: Er führt den Leser von den neuen Betriebsmitteln für den Huckepackverkehr (die im Frühjahr 1963 von der Deutschen Bundesbahn erstmals gezeigt wurden) über Hinweise zur Schaffung eines kostengünstigen Umschlagwesens durch Stetigförderer hin zur Anwendung der Flurfördermittel in der Transportkette. Der Gebrauch neuartiger Zurrgeräte zur Ladungssicherung, Krane, Hebebühnen, Rohrpostanlagen und die Palettierung werden behandelt und ein Ausblick über die Anforderungen gegeben, denen der Landverkehr in den kommenden Jahren gewachsen sein muß. Die einzelnen Themen bearbeiteten namhafte Fachkenner des Verkehrs und der Flurfördersysteme, wie z. B. C. Röper, Hamburg, H. G. Albrecht, Frankfurt/Main, und P. Hilger, Bonn.

In einem besonderen Teil geht das Buch auf technische Probleme des Nutzfahrzeugbaus ein und berichtet im Zusammenhang damit über den Leistungsstand der Nutzfahrzeugindustrie.

Das Handbuch, dem u. a. der Bundesverkehrsminister ein Geleitwort widmete, spricht insbesondere den Spediteur und den Verlader an und weist diese auf die betriebswirtschaftlichen Vorteile hin, die in einer technisch verbesserten Abwicklung des Güterverkehrs liegen. Der umfangreiche, nach Sachgruppen gegliederte Herstellernachweis wird dem Leser eine wertvolle Hilfe sein.

Dipl.-Volksw. U. Klimke, Köln

Herrlau, Harry H., ABC des Seeverkehrs, 3. verb. u. erg. Aufl. (= Heft 4 der *Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZI/Deutsche Verkehrs-Zeitung*), Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1965, 895 S., Preis DM 32,30.

Dieses ABC des Seeverkehrs, das nun in der 3., wesentlich ergänzten Auflage erscheint, soll vor allem dem Verladener im Binnenland, dem Spediteur und dessen Nachwuchs ein Berater in allen Fragen des Seeschiffahrtsgeschäftes sein, denn dem Außenstehenden sind doch manche Besonderheiten des Seeverkehrs nicht immer geläufig. Es kann aber auch den Schiffsmaklern und Spediteuren sowie dem Nachwuchs im Reedereigewerbe manche Hilfe bieten, ihr Wissen zu erweitern und den einen oder anderen Fachausdruck zu erläutern.

Das ABC des Seeverkehrs wurde aus verschiedenen Gründen in praktisch völliger Neubearbeitung erstellt, nicht zuletzt, weil in den vergangenen Jahren viele Änderungen und Neuerungen in der Seeschiffahrt eingetreten sind, wie z. B. die Ausweitung des Fährschiffverkehrs. Es enthält in einem I. Teil (Stichwortverzeichnis) die gebräuchlichen Fachausdrücke der Seefahrt, in einem II. Teil (Anhang) ein Verzeichnis der Seefahrtbehörden und -verbände, der staatlichen und halbstaatlichen Reedereien, Reedereikurzbezeichnungen und verschiedene Vorschriften der Seeschiffahrt.

Von verschiedenen Autoren und Fachleuten des Seeverkehrs bearbeitet, stellt dieses ABC des Seeverkehrs ein nützliches Handbuch für alle an der Seeschiffahrt Beteiligten dar. Darüber hinaus bietet es aber auch dem interessierten Laien einen kleinen Einblick in die »Geheimnisse« der Seeverkehrspraxis und die vielfältige Tätigkeit in einem Seehafen.

Dr. A. Rommel, Köln

Richtlinien nach Anlage VIII und IX zur Straßenverkehrszulassungsordnung – Stand 31. Juli 1964, Verkehrs- und Wirtschaftsverlag Dr. Borgmann, Dortmund, DIN A 4, 32 S., DM 3,50.

Bei der vorliegenden Broschüre handelt es sich um einen zusammenfassenden Sonderdruck aus der Zeitschrift »Verkehrsblatt«, dem Amtsblatt

des Bundesministers für Verkehr. Er enthält die verschiedenen Änderungen, die die Richtlinien nach Anlage VIII und IX zur Straßenverkehrszulassungs-Ordnung in den vergangenen Jahren, besonders aber im Jahre 1964, erfahren haben. Sie sind u. a. für Spediteure, Handels- und Industrieunternehmen sowie für Kraftfahrzeug-Handwerksbetriebe von großer Bedeutung.

bö.

Nebelung, H., Bauliche Gestaltung von Schwerpunktbahnhofen (= Heft 7 der *Schriftenreihe »Transportkette«, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr*), VDI-Verlag, Düsseldorf 1964, 42 S. DIN A 4, div. Bilder und Anlagen, DM 24,50.

Das deutsche Eisenbahnnetz mit seinen eng beieinanderliegenden Bahnhöfen ist überwiegend in der Zeit vor dem Aufkommen des Kraftwagens entstanden. Für die Bedienung der Fläche ist naturgemäß der Kraftwagen besser geeignet, während der Eisenbahn der großströmige Verkehr über größere Entfernungen am ehesten zukommt. Viele kleinere Güterbahnhöfe der Eisenbahn sind daher heute überflüssig, während die bestehenbleibenden Bahnhöfe als Schwerpunktbahnhöfe einen modernen Ausbau erfahren müssen.

Über die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen eines Knotenpunktverkehrs liegen z. Z. noch keine Erfahrungen vor. Sicher ist, daß bei der Anlage bzw. Neugestaltung dieser Bahnhöfe ein reibungsloser Übergang der gegenüber früher weit stärkeren und dichteren Verkehrsströme von der Schiene zur Straße und umgekehrt gewährleistet werden muß. Von Wichtigkeit ist eine rasche und ungestörte Abfertigung der Versender und Empfänger, ein ungehinderter Fluß der Kundenfahrzeuge und Güter durch die Bahnhofsanlagen sowie ein rationeller Umschlag an den Ladestraßen und Rampen. Diese kurze Aufzählung zeigt, wie wichtig und geradezu unentbehrlich es ist, vor Einführung der Konzentration des Eisenbahngüterverkehrs in Schwerpunktbahnhöfen eingehende Untersuchungen über die verkehrlichen Voraussetzungen sowie über die technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Anforderungen anzustellen.

Nebelung ist in der vorliegenden Untersuchung diesen Fragen systematisch nachgegangen und hat verschiedene bauliche Lösungen, die den gestellten Anforderungen gerecht werden, erarbeitet. Diese Lösungen können je nach den Gegebenheiten des Einzelfalls wie Bausteine der Planung eines Schwerpunktbahnhofes zugrunde gelegt werden.

Dipl.-Kfm. P. Kaufmann, Frankfurt

Kraftverkehrsrecht von A—Z, Handlexikon in Lose-Blatt-Form, hrsg. von Werner Weigelt, Erich Schmidt-Verlag, Berlin/Bielefeld/München.

In den Ergänzungslieferungen 181—184 werden folgende Einzelfragen behandelt: »Die Ausgleichung bei Beteiligung mehrerer Kraftfahrzeuge« (RA Dr. Walter, Düsseldorf) und »Übermüdung« (Oberlandesgerichtsrat a. D. Dr. Kallfelz, Neustadt a. d. Weinstraße). Diese Lieferungen enthalten außerdem eine Reihe von Gesetzen, Runderlassen, Verordnungen und Bekanntmachungen des Bundesministers für Verkehr, u. a. zu den Stichwörtern Arbeitsmaschinen, Beleuchtung, Betriebserlaubnis, Bundesfernstraßen (Frostsicherung), Eisenbahnübergang, Fahrtrichtungsanzeiger, Führerschein, Geschwindigkeit, Güterfernverkehr (Bundesanstalt), Güterkraftverkehr (Internationaler Verkehr), Glastransport, Haftpflichtversicherung, Kennzeichen, Kraftfahrzeugeile (Beschaffenheit), Ladung, Nationalitätszeichen, Omnibusse (Bauvorschriften), Speditions-Sammelladungsverkehr (Preisregelung), Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Tankfahrzeuge, Verkehrszeichen, Zoll.

B.

Rattat, Karl-Heinz, Die Wirtschaftlichkeit bahnamtlicher Rollfuhrunternehmen (= Heft 17 der *Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der Deutschen Verkehrs-Zeitung*), Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1964, 356 S., DM 13,80.

Die vorliegende Schrift enthält eine umfassende Analyse der Kosten und Leistungen der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen. Gestützt auf diese Grundlagen werden die Grenzen wirtschaftlicher Betriebsführung aufgezeigt. Kritisch wird die Erlössituation beleuchtet. Man merkt der Arbeit an, daß der Verfasser gute Einblicke in die innerbetriebliche Organisation der Unternehmer getan hat. Er weiß geschickt seine Meinung vorzutragen, so wenn er sich mit der Prüfung der Selbstkostenlage auseinandersetzt. Die gründliche und fleißige Arbeit verdient Anerkennung. Sie wird auch für die Praxis der Speditionsbetriebe nützliche Hinweise vermitteln.

B.

Lorenz, Wilhelm, Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs, I. Teil, 5. Auflage (= Heft 3 der *Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZI/Deutsche Verkehrs-Zeitung*), Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg 1965, 480 S., DM 21,80.

Der in 5. Auflage erschienene Leitfaden ist nach Gliederung und Inhalt den früheren Auflagen angepaßt. Der Leser wird in übersichtlicher Form mit der Vielseitigkeit der Speditions- und Lagereigeschäfte vertraut gemacht. Besondere Beachtung verdient das Kapitel »Der Spediteur und die Verkehrsträger«. Es befaßt sich mit den fünf Verkehrsträgern – Eisenbahn, Kraftwagen, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt und Luftfahrt – und behandelt jeweils die Themen: Verkehrswege, Verkehrsmittel, Grundlagen für die Frachtgeschäfte, Beförderungs- und Abrechnungsbestimmungen. Auch über den Rollfuhvertrag, den Verkehrsführervertrag, die Bestellung von Abfertigungsspediteuren mit Güterkraftverkehr und die IATA-Agentur- und Consolidator-Bestimmungen sowie über den Spediteur-Sammelgutverkehr auf Schiene und Straße wird berichtet.

Der Leitfaden eignet sich besonders für schulische Zwecke, wird aber auch den in der Berufspraxis stehenden Speditionskaufleuten als Nachschlagewerk von Nutzen sein.

B.