

Auffassung durchgesetzt haben, daß anknüpfend an die allzu kurzfristige, aber intensive Arbeit des RKB und unter Verwertung der durch ihn gewonnenen Erfahrungen an die Neuordnung des Güterfernverkehrs herangegangen werden muß. Trotz der heute grundsätzlich anderen Auffassung über Aufbau und Befugnisse einer solchen Selbstverwaltungsorganisation, trotz mancher Fehler, die dem RKB bei Durchführung seiner Arbeiten unterlaufen sind, wird man im Grundsatz anerkennen müssen, daß der mit dem GFG beschrittene Weg richtig war. Der objektive Beobachter wird sich bei dieser Erkenntnis weder von gewissen Mißerfolgen täuschen lassen, noch wird er sich wegen der vorübergehend erreichten Vollbeschäftigung der trügerischen Auffassung hingeben, daß die grundsätzlichen Gesichtspunkte und Richtlinien des GFG heute als falsch anzusehen seien. Der Lkw als individuelles Verkehrsmittel entfaltet in der Verkehrsbedienung seine besondere Leistungsfähigkeit außerhalb des Werkverkehrs voll und ganz nur in der Hand des Gewerbes und hier vornehmlich bei mittlerer Betriebsgröße. Will man die Vorzüge des Güterkraftverkehrs zur Geltung kommen lassen, ohne das gemeinwirtschaftliche Verkehrssystem von dieser Seite zu gefährden, dann wird man die notwendige Synthese von Freiheit und Bindung weder nach der einen noch nach der anderen Seite wesentlich anders gestalten dürfen als in jenen wenigen Jahren vor dem zweiten Weltkriege, da der junge RKB die ihm vom Gesetzgeber gestellten Aufgaben mit beachtlichem Erfolg zu lösen trachtete.

Nahverkehrsmittel und Straßenbreiten

(gezeigt am Beispiel der Stadt Krefeld)

Von Dr. Dr. W. Böttger, Krefeld

und

Dipl.-Ing. G. Strommenger, Geilenkirchen

I.

Bei den bisherigen Ueberlegungen zur Neuordnung des großstädtischen Personennahverkehrs ist man im besonderen davon ausgegangen, die Verkehrsknotenpunkte und diejenigen Straßenstrecken, die einen besonders dichten Verkehr aufweisen, daraufhin zu überprüfen, ob sie in Hinsicht auf die gegenwärtigen und in Zukunft noch zu erwartenden starken Verkehrsströme den Anforderungen gewachsen sind. Diese Untersuchungen sind für die etwa geplante neue Verkehrsordnung in den Großstadtstraßen wertvoll. Sie bedürfen allerdings heute bei Berücksichtigung der über Erwartungen zugenommenen Motorisierung einer Ergänzung. Es ist notwendig, die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbedeutung, die die öffentlichen Verkehrslinien im Gesamtverkehrsbild einer Stadt ausmachen, mit den finanziell möglichen Aufwendungen in Einklang zu bringen.

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf Städte mit einer Größe bis etwa 200 000 Einwohner bzw. auf Verkehrsunternehmen, deren Verkehrsgebiet die Einwohnerzahl von etwa 200 000 nicht überschreitet. Städte und Verkehrsgebiete mit größerer Einwohnerzahl unterliegen anderer Beurteilung, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Verkehrsdichte ist größer und die Verkehrslinien sind länger als in kleineren Großstädten und Mittelstädten. Es kann von vornherein namentlich auf den Hauptstrecken mit sehr dichtem Verkehr gerechnet werden.
2. Finanzielle Aufwendungen für Verkehrsverbesserungen auf den Innenstadtstrecken und an den Verkehrsknotenpunkten sind in Städten dieser Größen leichter zu tragen, weil sie sich einerseits auf ein größeres, meist leistungsfähigeres Verkehrsunternehmen stützen und andererseits für den Stadthaushalt nicht eine solche anteilige Bedeutung haben wie in kleineren Städten. Muß in einer kleineren Stadt, z. B. von etwa 100 000 Einwohnern, ein schwieriger Verkehrsknotenpunkt umgestaltet werden, so werden die hierfür aufzuwendenden Kosten die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt meist auf viele Jahre nachhaltig beanspruchen.
3. Der größte Wettbewerber der Personennahverkehrsmittel sind Radfahrer und heute in steigendem Umfange Kraftradfahrer. Dieser Wettbewerb macht sich besonders in kleineren Städten bemerkbar, da nach den täglichen Beobachtungen die Zahl der Rad- und Kraftradfahrer auf je 1000 Einwohner mit abnehmender Stadtgröße zunimmt. Bekanntlich sind diese Verhältniszahlen auf dem flachen Lande am höchsten.

Vielfach wurde nach Beendigung des Krieges im Jahre 1945 im Hinblick auf die Stadtzerstörungen angenommen, daß auch das Verkehrsbild der öffentlichen Verkehrsunternehmen sich wesentlich verändern würde. Tatsächlich konnte anfangs beobachtet werden, daß vielfach die aus der Stadt radial herausgehenden Linien wesentlich stärker benutzt waren als früher. Die Stadtbevölkerung war nämlich z. T. in die Außengebiete abgewandert. Es vollzieht sich aber in steigendem Maße eine Rückwanderung dieser Bevölkerung in die Innenstadt. Diese Rückwanderung ist bedingt durch den Wiederaufbau der Geschäfts- und Wohnsiedlungen im Innern der Stadt. Aber auch die nach Kriegsende stark propagierte Auflockerung der Innenstädte konnte meist aus finanziellen Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden. Die heutigen Geschäftsstraßen sind durchweg wieder an der gleichen Stelle entstanden. Straßendurchbrüche und Umliegungen von Verkehrslinien im Stadttinnern sind nur in bescheidenem Umfang erfolgt. Die Erwartungen, die die Verkehrsfachmänner bezüglich der Neugestaltung der Verkehrslinien in den zum Teil zerstörten Stadtkernen gleich nach Kriegsende gehegt haben, sind durch die weitere Entwicklung häufig ad absurdum geführt worden. Es bleibt zu beachten, daß vorstehende Feststellungen im Rahmen dieser Untersuchung nur für Städte in der Größenordnung bis etwa 200 000 Einwohnern Gültigkeit haben.

Es ist aber eine dringliche Aufgabe der Stadtverwaltungen teilzerstörter Städte, sich um die Errettung der letzten durch die Kriegszerstörung entstandenen Freizeplätze in den Stadtkernen zu bemühen. Wir denken dabei in der Hauptsache an fehlenden Parkraum für den ruhenden Kraftverkehr, um der beginnenden Verstopfung der Straßen Einhalt zu geben.

Es dreht sich jetzt zunächst um die Frage, ob im Hinblick auf die über alle Erwartungen zugenommene Motorisierung die vorhandenen Straßenzüge die erforderlichen Breiten ihrer Fahrbahnen aufweisen, um einerseits den wachsenden motorisierten Straßenverkehr aufzunehmen und andererseits den öffentlichen Massenverkehrsmitteln in Gestalt der Straßenbahn, des Obus und des Omnibus künftig die notwendigen Straßenflächen zur Verfügung zu stellen. Bei dieser Ueberlegung stellt sich dann heraus, daß die Umgestaltung der Verkehrsknotenpunkte die Städte nur zu einem bescheidenen Teil von den aufkommenden Verkehrsschwierigkeiten befreit.

Im ganzen Bundesgebiet ist bei allen Kraftfahrzeugarten der Vorkriegsstand überschritten. Die Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände in der Stadt Krefeld ist aus Bild 1 zu ersehen.

Hiernach ist zu erkennen, daß bei einem Vergleich mit den Bestandszahlen des Jahres 1938 die Lastkraftwagen am 31. Dezember 1948 anteilig vorherrschten. Der Kradbestand und Pkw.-Bestand war gegenüber 1938 stark gesunken. Seit 1948 hat zwar der Bestand der Lkw. eine Zunahme um 31 v. H. erfahren, der Bestand der Kraftträder wuchs aber um 152 v. H., der Bestand der Pkw. um 250 v. H. Insgesamt ist der heutige Bestand an Kraftfahrzeugen um 28 v. H. höher als 1938, so daß mithin der Motorisierungsgrad, bezogen auf die Fahrzeugbestände im Stadtkreis, gegenüber der Vorkriegszeit höher geworden ist.

Beachtlich ist die Größenaufteilung der Lkw. Während von 1948—1951 die Lkw. über 5 to. Nutzlast um rund 100 v. H. und diejenigen zwischen 4—5 to. Nutzlast um 60 v. H. zugenommen haben, war die Erhöhung der Bestände der kleineren Lkw. anteilig geringer. Diese starke Vermehrung der schweren Fahrzeuge mit den großen Wagenbreiten läßt die Notwendigkeit der Verbreiterung der Straßenfahrbahnflächen dringender werden.

Nun ist an dem Kraftverkehr innerhalb der Stadt Krefeld der Krad- und Pkw.-Bestand der umliegenden Landkreise in hervorragendem Maße beteiligt. Die Verkehrsdichte in der Stadt wird durch diese Kraftfahrzeuge noch zusätzlich verstärkt.

Weiter wird der Kraftverkehr innerhalb der Stadt Krefeld durch viele Fernverkehrslastkraftwagen bzw. Lastzüge besonders gekennzeichnet. Es ist zu erwarten, daß die zunehmende Industrialisierung des Verkehrsraumes Krefeld eine weitere Zunahme des Fernlastverkehrs zur Folge haben wird.

Wie bei allen Städten mittlerer Größe sind auch in Krefeld die vorhandenen Ortsdurchfahrten anteilig lang. Sie betragen, soweit sie sich in der Unterhaltspflichten der Stadt befinden, bei den Bundesstraßen 22,9, den Landstraßen I. Ordnung 11,6 und den Landstraßen II. Ordnung 34,6, insgesamt also 69,1 km. Diese Straßen sind z. Zt. in der Länge von 25,5 km mit befahrenen Straßenbahngleisen belegt, und zwar entfallen auf die Bundesstraßen 16,5 km (= 72 v. H.), auf die Landstraßen I. Ordnung 5 km und auf die Landstraßen II. Ordnung 4 km. Es wird deutlich, daß auf diesen Ortsdurchfahrten nicht nur der individuelle Verkehr, sondern auch der Personenmassenverkehr auf den Straßenbahnen und den Omnibuslinien sich in starkem Maße zusammendrängt. Das Bild dürfte in vergleichbaren Städten ähnlich sein. Dies gilt insbesondere für Städte, die in Tälern oder hügeligem Gelände liegen, weil dort die Talstraßen auch die Hauptverkehrsstraßen sind und ein Ausweichen in Seitenstraßen sehr erschwert ist.

III.

Der Planungsausschuß des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (V.ö.V.) hat sich eingehend mit der Frage der Fahrbahnbreiten der Straßen befaßt, in denen Straßenbahnlinien verlaufen. Dieser Ausschuß hat zunächst vom Standpunkt der Verkehrsbedienung mit Recht verlangt, daß den Straßenbahnwagen die gleiche Gesamtbreite zugebilligt werden muß wie den schweren Nutzkraftwagen, die 2,5 m beträgt. Diese Gesamtbreite bedingt bei zweigleisigem Ausbau eine Breite der Straßenfahrbahn von mindestens 13 m. Nimmt man hierzu noch eine Mindestbreite der Bürgersteige von je 3 m, so kommt man zu einer Straßenbreite zwischen den Bebauungsfluchtlinien von mindestens 19 m. Die Durchgangsstraßen (= Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen) werden außerdem noch einen Radfahrweg von je 2 m brauchen, so daß für diese die Bebauungsgrenzen (ohne Vorgärten) 23 m Abstand haben müssen. Selbstverständlich muß jede Stadtverwaltung prüfen, wieweit sie finanziell in der Lage ist, diesen Forderungen gerecht zu werden. Es ist hierbei auch zu überlegen, daß die Verbreiterung von Durchgangsstraßen den Verkehr insbesondere auf diese verbesserten Straßen hinlenken wird. Sie werden so noch mehr als bisher die Sammelschienen des Verkehrs werden, so daß in der Bemessung der Straßenbreite jedes Zuwenig sich später rächen muß.

Um festzustellen, welche Aufwendungen notwendig sind, um diese Straßenbreite bei dem Verkehrsnetz der Straßenbahn der Krefelder Verkehrs A.G. zu erreichen, wurden vom Stadtplanungsamt und vom Straßenbauamt der Stadt Krefeld auf Anregung der Verfasser Ueberschlagsrechnungen durchgeführt. Diese beziehen sich

1. auf die Anwendungen für die Verbreiterung der Straßen,
2. auf den hierzu notwendigen Grunderwerb,
3. auf die Verlegung der Gleise.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Der notwendige Finanzaufwand wurde für die wichtigeren Straßenbahnlinien der Stadt Krefeld überschläglich ermittelt. Bezüglich der Erweiterung der Fahrbahn wurde als allgemeine Richtlinie die Zahl 13 m Fahrbahnbreite angesehen. Dort, wo jedoch die finanziellen Aufwendungen für eine solche Breite das vertretbare Maß überschreiten, wurde an einigen Stellen auf 12 m zurückgegangen. Unter dieser Voraussetzung konnte auch der Aufwand für den Grunderwerb heruntergedrückt werden.

Die Straßenbahngleise liegen heute vielfach seitlich in der Straßenfahrbahn. Es ist notwendig, diese Gleise bei der Verbreiterung der Straße in die Straßenmitte zu verlegen. Weil die Untersuchung die Höhe der Kosten eindeutig zeigte, konnte die Verlegung der Straßenbahn auf eigene Bahnkörper nicht in die Untersuchung einbezogen werden. Uebrigens käme hierfür nur eine der vorhandenen Straßenbahnlinien in Frage.

Neben diesen Kosten entstehen durch eine Verbreiterung der Fahrbahn indirekte Kosten bei den städtischen Versorgungsbetrieben. Dazu gehören die Umlegung der elektrischen Kabel und der Gas- und Wasserleitungen, die unter die Bürgersteige gehören, und die Aufwendungen der Post für die Umlegung ihrer Telegraphenkabel.

Das Ergebnis dieser Ermittlungen ist in der Liste 1 zusammengestellt. Hierbei wurden die Kosten für die beteiligten Straßenbahnlinien in Abschnitten jeweilig von der Stadtmitte nach außen berechnet. Die Strecken A, B, C usw. bezeichnen mithin nicht Durchmesserlinien, sondern Radialstrecken.

Es wurde auf Vollständigkeit verzichtet. Fernstraßenbahnlinien, die zu Nachbarstädten führen, wurden ebenfalls nicht in die Betrachtung einbezogen. Aus der Aufstellung ist zu erkennen, daß der Gesamtbetrag für die Umänderung der Straßen in dem gedachten Umfange im Laufe der Zeit eine Aufwendung von 26,16 Mill. DM erfordern würde, wenn alle untersuchten Straßenbahnlinien beibehalten werden. Hierin sind direkte Ausgaben für die Straßenverbreiterung 21,5 Mill. DM und indirekte Ausgaben 4,66 Mill. DM. Der Gesamtaufwand ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Verbreiterung der Straßenfahrbahnen	12,53 Mill. DM
Grundstückserwerb	3,32 " "
Verlegung der Gleise in Straßenmitte	5,65 " "
Umlegung der Starkstromkabel	0,91 " "
Umlegung der Gas- und Wasserleitung	3,75 " "
Insgesamt	26,16 Mill. DM

IV.

Die Aufbringung der für die Straßenverbreiterung erforderlichen Mittel geht zu Lasten der Wegeunterhaltungspflichtigen, d. h. überwiegend zu Lasten der Stadtverwaltung Krefeld. In der Stadt Krefeld werden heute jährlich rd. 450 000 DM Kraftfahrzeugsteuer aufgebracht. Hierzu kommen noch in mindest gleicher Höhe Kraftstoffabgaben, die auch als Wegekostenbeiträge anrechnungsfähig sein sollten. Die Kraftfahrzeuge innerhalb der Stadt Krefeld bringen somit jährlich mindestens 1 Mill. DM auf. Die Stadt Krefeld aber erhält für die Unterhaltung der Ortsdurchfahrten nur rd. 60 000 DM aus der Kraftfahrzeugsteuer. Es muß dahin ge-

Liste 1
Aufwendungen für die Verbreiterung der Straßenfahrbahnen

Lfd. Nr.	Strecke						Zusammen
	A	B	C	D	E	F	
	1000 DM	1000 DM	1000 DM	1000 DM	1000 DM	1000 DM	1000 DM
1	1.970	600	2.540	3.620	2.670	1.130	12.530
2	930	—	250	1.230	120	790	3.320
3	850	250	970	1.480	1.580	520	5.650
4	3.750	850	3.760	6.330	4.370	2.440	21.500
5	140	—	140	320	120	190	910
6	350	—	650	1.500	650	600	3.750
7	490		790	1.820	770	790	4.660
8	4.240	850	4.550	8.150	5.140	3.230	26.160

strebt werden, daß die für die Verzinsung und Tilgung der Straßenbauanleihen erforderlichen Beträge aus den Anteilen der Gemeinden an der Kraftfahrzeugsteuer bestritten werden können. Die Straßenbahnen müssen bei Straßenveränderungen und notwendig werdenden Gleisverlegungen die ihnen nach den Straßenbenutzungsverträgen obliegenden Aufwendungen machen. In der Regel werden sich diese Aufwendungen beschränken auf die Gleiszonenflächen. Sie werden sich auf eine Reihe von Jahren verteilen lassen. Da diese Aufwendungen in einigen Verkehrsrelationen sehr beträchtlich sein werden, ist die Frage berechtigt, ob es richtig ist, in solchen Fällen die Straßenbahn fortbestehen zu lassen. Es wird notwendig sein, durch eingehende Linienkostenrechnungen nachzuweisen, welches Verkehrsmittel künftig als das wirtschaftlichste im Einzelfalle angesehen werden kann. Dabei wird sich aller Voraussicht nach herausstellen, daß ein Teil der bisherigen Straßenbahnlinien in Krefeld neue hohe Investitionen nicht trägt. In solchen Fällen wird mithin erstlich geprüft werden müssen, ob an die Stelle der Straßenbahnlinie eine Obus- oder Omnibuslinie mit größerer Aussicht auf Wirtschaftlichkeit eingesetzt werden muß. Es darf nicht übersehen werden, daß einzelne Straßenbahnlinien schon heute nur noch eine für den Straßenbahnbetrieb geringe Fahrtdichte von 15 bis 20 Minuten haben, die ihre Beibehaltung in Ansehung der erheblichen Investitionen für Gleisumlegung und der Beschaffung moderner Betriebsmittel nicht mehr rechtfertigt.

Es soll bei dieser Ueberlegung nicht die Frage erörtert werden, ob als Ersatzverkehrsmittel im Einzelfalle der Obus oder Omnibus einzusetzen ist. Diese Frage erfordert eine besondere Untersuchung, wobei für die Wahl im Einzelfalle die Selbstkosten maßgebend sind. Diese werden von einer Zusammenfassung der einzusetzenden Fahrzeuge zu ausreichenden Betriebsgruppen entscheidend beeinflusst. Die Verfasser halten es im Hinblick auf die Einfuhrabhängigkeit Deutschlands von flüssigen Kraftstoffen für richtiger, daß bei gleichen Selbstkosten bei festen Linien dem Oberleitungsomnibus der Vorzug gegeben werden soll. Mitbestimmend bei dieser Entscheidung ist der jeweilige Platzbedarf für die Verkehrsmittel Straßenbahn, Obus und Omnibus.

Da es sich in Krefeld hauptsächlich um Durchgangsstraßen handelt, wird man davon auszugehen haben, daß die derzeitigen Straßenfahrbahnbreiten auch für Obus- und Omnibusbetrieb ebenfalls auf die Dauer nicht ausreichen. Es bleibt zu beachten, daß jeder Verbreiterung einer Durchgangsstraße zu einer Vermehrung des Verkehrs auf dieser Straße führt. In Krefeld steht man vor der Sachlage, daß parallel laufende Straßenzüge, die als Entlastungsstraßen dienen könnten, fast kaum vorhanden sind.

Die Straße ohne schienengebundene Verkehrsmittel hat finanziell den Vorteil, daß die Anpassung an das wachsende Verkehrsvolumen abschnittsweise sich auf viele Jahre verteilen läßt, während beim schienengebundenen Verkehr entstehende Engpässe meist in kürzester Zeit eine durchgehende Straßenverbreiterung erzwingen.

V.

Um den Bedarf an Geldmitteln für den Umbau der Straßen zu ermitteln, wurden an Hand von Straßenplänen die notwendigen Straßenerweiterungen gezeichnet. Kleinere Ausschnitte aus dieser umfangreichen Arbeit zeigen die Bilder 2 und 3. Bei Bild 2 handelt es sich um eine Straßenbahnlinie, die in einer geraden Straße liegt. Die Seite a ist ohne Bebauung. Sie wird zur Verbreiterung des Fahrdamms vorzugsweise verwendet. Die Seite b zeigt Einzelbebauung. Es ist hier notwendig,

den Fortfall einiger Häuser vorzusehen. Die Straße hat Vorgärten, so daß eine Gesamtbreite von rd. 30 m zwischen den Baufluchtlinien geplant ist. Aus der Skizze sind genauere Angaben zu entnehmen.

Bild 3 stellt eine Straße mit einseitiger Bebauung dar. Hier können 20 m zwischen den Baufluchtlinien zur Verfügung gestellt werden. Es entsteht so eine Straßenbreite von 13 m mit je 3,50 m Bürgersteigbreite.

Bei dieser Untersuchung handelte es sich nicht darum, baureife Pläne festzulegen, sondern um einen Ueberschlag, der als Grundlage für Finanzüberlegungen dienen soll. Sollte es später zu einer Ausführung kommen, so wird in eine Einzelprüfung einzutreten sein.

Die Prüfungen beschränken sich auf die Straßenbahnstrecken, soweit sie innerhalb der Grenzen der Straßenunterhaltungspflicht der Stadt Krefeld liegen. Will man die Aufwendungen für die Gesamtlänge der in Frage kommenden Straßenbahnlinien ermitteln, so werden die Ausgaben der übrigen beteiligten Körperschaften hinzuzusetzen sein.

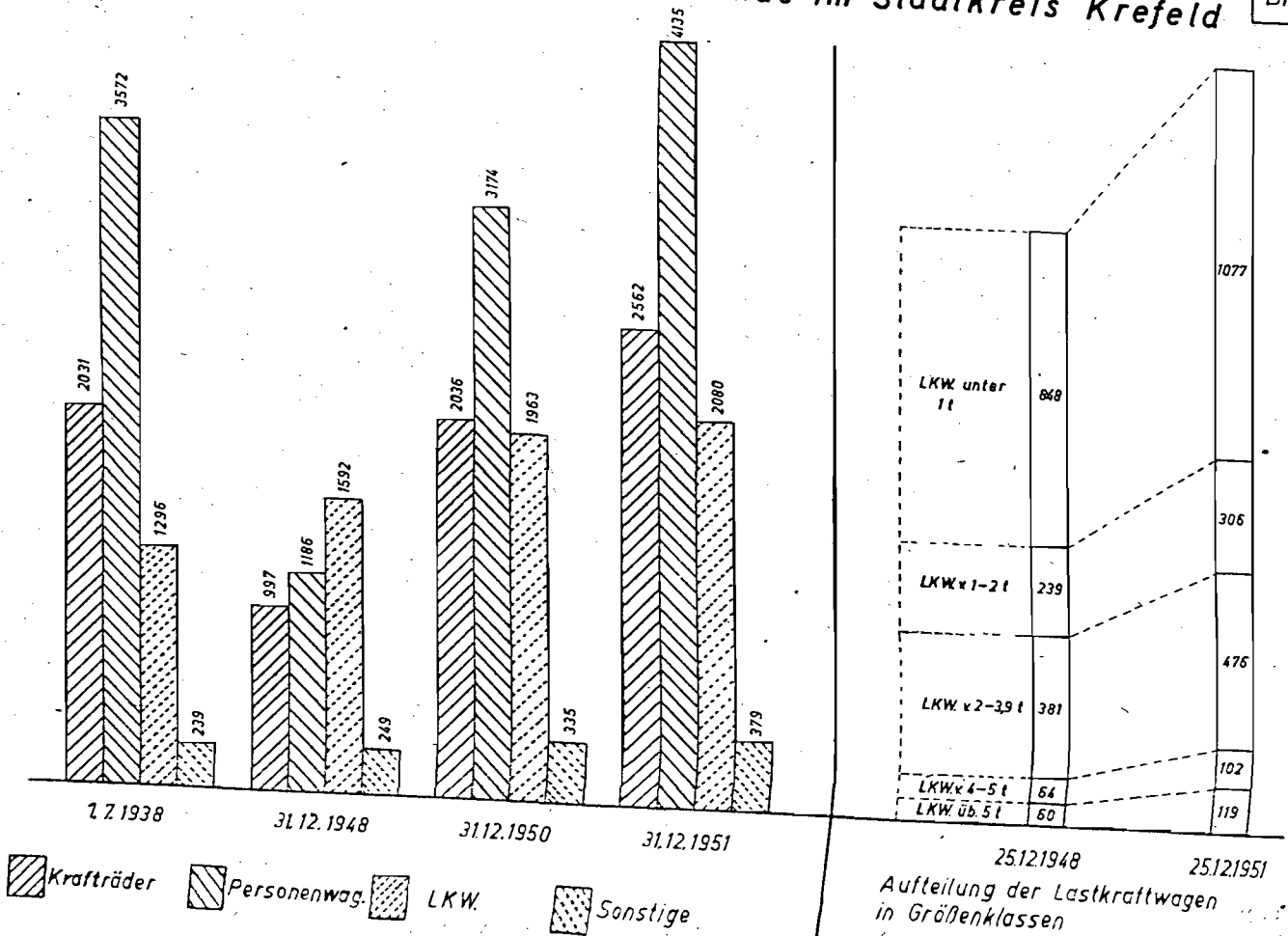
Wenn aus diesen Untersuchungen schon heute gefolgert werden kann, daß die Aufrechterhaltung des Straßenbahnnetzes in seinem jetzigen Umfange auf die Dauer in Krefeld nicht zu rechtfertigen ist, so dürften insbesondere auch die Pläne keine Verwirklichung mehr finden, die im Jahre 1950 eine Ausdehnung des Straßenbahnbetriebes beehrten. Solche Pläne scheitern an den hohen Anlage- und Straßenbaukosten. Es muß vermieden werden, daß sich solche Anlagen späterhin als Fehlinvestitionen erweisen, zumal heute über die künftige Verkehrsfrequenz keineswegs zuverlässige Schätzungen möglich sind. Sofern das Weiterbestehen von Straßenbahnlinien auf die Dauer gesichert erscheint, wird man sich bei diesen um die modernste und zweckmäßigste Ausführung bemühen müssen.

Was in Krefeld durch diese allgemeine Untersuchung ermittelt wurde, gilt mehr oder weniger abgewandelt für gleich geartete Städte und Verkehrsgebiete. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß Krefeld im Vergleich mit anderen Städten noch recht günstige Voraussetzungen für die Beibehaltung von Straßenbahnlinien hat. Insofern haben die hier gemachten Feststellungen ihre besondere Bedeutung für die Straßenbahnunternehmen in Städten und Verkehrsgebieten unter 200 000 Einwohner. Ihre Zahl im Bundesgebiet ist z. Zt. rd. 60.

Die Ausführungen lassen erkennen, daß die Ordnung des öffentlichen Nahverkehrs die Stadtverwaltungen in den kommenden Jahren vor erhebliche finanzielle Aufwendungen stellt. Man sollte zunächst prüfen, welche Verkehrsmittel unter Rücksichtnahme auf die finanzielle Leistungsfähigkeit sowie auf eine wirtschaftliche und zweckmäßige Verkehrsführung einzusetzen sind. Dabei wird man die Beseitigung von Verkehrsengpässen und schwierigen Verkehrspunkten zu beachten haben. Die Entscheidung ist aber im Hinblick auf den verkehrlichen und wirtschaftlichen Wirkungsgrad der Linien in ihrem Gesamtverlauf zu treffen. Die Beseitigung der Engpässe und die zweckentsprechende Umgestaltung von Verkehrsknotenpunkten ist ein — wenn auch wichtiges — Teilproblem. Ihre Ausgestaltung wird jedoch entscheidend von der Wahl der einzusetzenden Verkehrsmittel beeinflusst.

Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände im Stadtkreis Krefeld

Bild 1



Aufgestellt im Februar 1952

Bild 2

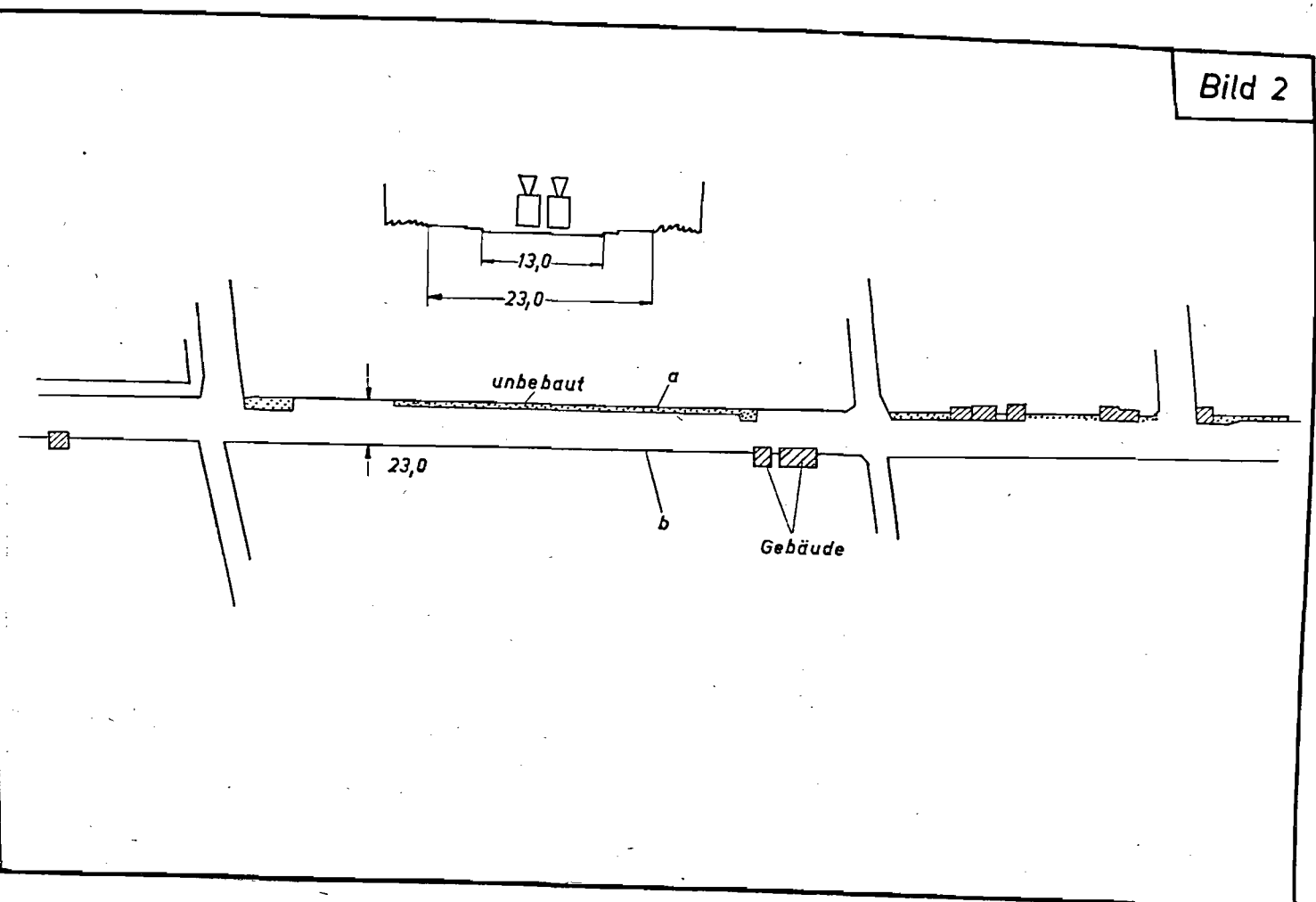
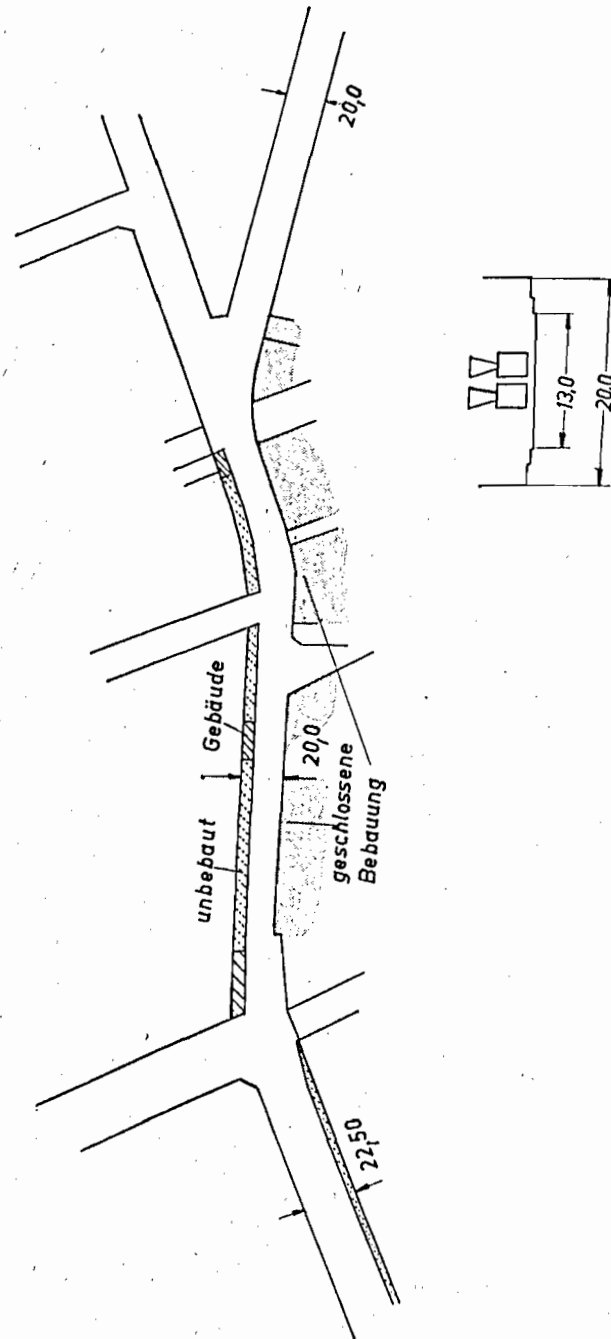


Bild 3



Zur Seehafen-Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

In Nr. 42 vom Oktober 1951 der Wochenschrift „Der Volkswirt“ veröffentlichte Dr. Friedhelm Böhm einen vielbeachteten Aufsatz „Wenn Seehäfen streiten ...“. Die vom Bundesminister für Verkehr mit Rücksicht auf die von keiner Seite bestrittene Notlage Hamburgs als Seehafen am 16. Mai 1951 verfügte Abschwächung der Nullangleichung wird in diesem Aufsatz als Fehlentscheidung bezeichnet. Im folgenden sei zu der Frage noch einmal Stellung genommen.

Einige Vorbemerkungen für den nicht mit der Materie eng vertrauten Leser seien vorausgeschickt. Seit 1924 sind die Seehafentarife durchweg auf Hamburg abgestellt. Die Reichsbahn ging bei der Bildung ihrer Wettbewerbsstarife im allgemeinen von den Kosten des geschlossenen Bahnweges zwischen den Stationen des Wettbewerbsgebiets und den Rhein-Mündungshäfen aus. Die so ermittelten Frachtsätze wurden auf Hamburg als tarifbildenden Hafen übertragen. Die Seehafentarife gewährten allen übrigen deutschen Seehäfen gegenüber den Regeltarifen die gleichen prozentualen Ermäßigungen. Diese „Nullregulierung“ genannte Regelung sicherte jedem deutschen Seehafen die Vorteile seiner geographischen Lage.

Obwohl Hamburg im Hinterlandverkehr mit Nordwest-, Südwest- und Süddeutschland gegenüber Bremen Mehrentfernungen von 100, 75 und 45 km zu überbrücken hatte, ermöglichte ihm sein Charakter als Welthafen auch am seewärtigen Außenhandel dieser Wettbewerbsgebiete eine angemessene Beteiligung. Die politische und wirtschaftliche Zerreißen Deutschlands beraubte Hamburg seines natürlichen Hinterlandes. Um den Elbehafen wettbewerbsfähig zu erhalten, erließ der Bundesminister für Verkehr Richtlinien, nach denen das Spannungsverhältnis zwischen dem tarifbildenden Seehafen und den übrigen deutschen Seehäfen in Zukunft zu regulieren ist. Bei den Gütern, die wie U.S.A.-Baumwolle seit jeher größtenteils über Bremen eingeführt wurden, bleibt es bei der vollen Nullangleichung. Güter, die seit jeher größtenteils über Hamburg eingeführt wurden, erhalten Frachtsätze, die Hamburgs Frachtnachteil gegenüber Bremen um mindestens 50 % kürzen. Für alle Außenhandelsgüter, die seit jeher in größerem Umfang über Hamburg wie auch über Bremen befördert worden sind, können die sich für die deutschen Seehäfen ergebenden Frachtvor- und -nachteile höchstens bis zu 50 % gekürzt werden.

Heute ist für die Beneluxhäfen der gebrochene Verkehr mit West-, Südwest- und Süddeutschland der Träger ihres Wettbewerbs gegen die deutschen Seehäfen. 1949 entfielen von der landwärtigen Durchfuhr der Rheinmündungshäfen mit Deutschland nur 0,8 % auf den geschlossenen Bahnweg. Dementsprechend bestimmen die Richtlinien, daß für die Berechnung der nach den Rheinmündungshäfen erreichbaren Frachtsätze unter Wahrung der berechtigten Belange der Binnenschifffahrt auch der gebrochene Bahn-Wasserweg zu Grunde gelegt werden