

Kann es in einer Politik, die Integrationspolitik genannt wird, eine größere Antinomie geben? Caveant Consules! In der letzten Zeit scheinen sich zwar die Fronten zwischen den EWG- und den EFTA-Staaten etwas zu lockern, und man kann nur hoffen, daß der Brückenschlag endlich Fortschritte macht.

Bei unseren Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration mußte zumeist das Beispiel der EWG herangezogen werden. Nie darf aber übersehen werden, daß eine allfällige gemeinsame Verkehrspolitik der EWG-Länder noch *keine europäische Verkehrspolitik* bedeutet. 18 Länder sind Mitglieder der OECD, und mit Finnland werden demnächst acht EFTA-Länder den Sechs der EWG gegenüberstehen. Um den Terminus „Europäische Verkehrsintegration“ mit Fug und Recht verwenden zu können, müßten mindestens die EWG- und die EFTA-Staaten gemeinsame Verkehrspolitik betreiben. In einem noch größeren Rahmen wird dies nochmals schwieriger und fragwürdiger sein, sofern die „*planerische Linie*“ verfolgt wird. Vergegenwärtigt man sich auch das, so zeigt sich einmal mehr mit aller Deutlichkeit, daß nur eine natürlich gewachsene europäische Verkehrspolitik in Frage kommen kann und daß umgekehrt Versuche in einem gleichmacherischen, doktrinären und dirigistischen Geiste zum Scheitern verurteilt sind.

Zum Begriff der Individualgefahr in § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs

VON DR. HORST FRANZHEIM, KÖLN

Nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs¹⁾, das der Bundestag noch in dieser Legislaturperiode verabschieden soll, wird unter anderem der Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung geändert. Ebenso wie in § 343 des Entwurfes eines Strafgesetzbuches (E 1960) wird in § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs²⁾ das Tatbestandsmerkmal der *konkreten Gemeingefahr* durch das Merkmal der *Individualgefahr* ersetzt. Die Folge davon ist, daß durch den Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung nicht nur die gezielte Gefährdung bestimmter Personen, wie z. B. die Gefährdung der den Täter verfolgenden Polizeibeamten, erfaßt³⁾ wird, sondern auch die Gefährdung der Insassen des vom Täter gefahrenen Kraftfahrzeuges, auch soweit sie von diesem aus einer unbestimmten Vielzahl von Menschen nach persönlichen Gründen ausgewählt worden sind, und die Gefährdung des dem Täter nicht gehörenden Wagens, den er zur Tat benutzt hat.⁴⁾

Bezüglich der Insassengefährdung und des vom Täter geführten fremden Kraftfahrzeuges ergibt sich die oben beschriebene Konsequenz aus folgendem:

Der Bundesgerichtshof hat in den Entscheidungen BGH 11, 199; 11, 148 entschieden, daß es nicht mit dem Begriff der *Gemeingefahr* zu vereinbaren sei, wenn vom Täter aus persönlichen Gründen ausgewählte Personen als Insassen oder das vom Täter geführte fremde, ihm aber anvertraute Kraftfahrzeug gefährdet werde.⁵⁾ Dieser einschränkenden, am Begriff der *Gemeingefahr* orientierten Auslegung des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung ist der Boden entzogen, wenn man in den neuen Tatbestand das Wort *Gemeingefahr* nicht

¹⁾ Bundestag-Drucksache 3. Wahlperiode, S. 2368.

²⁾ Abs. 2 des § 315 a lautet: „Ebenso wird bestraft (mit Gefängnis), wer im Straßenverkehr
1. ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, oder
2. grob verkehrswidrig und rücksichtslos
a) die Vorfahrt nicht beachtet,
b) falsch überholt oder sonst bei Überholvorgängen falsch fährt,
c) an Fußgängerüberwegen falsch fährt,
d) an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen zu schnell fährt oder
e) an unübersichtlichen Stellen nicht rechts fährt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.“

³⁾ Vgl. hierzu BGH ST 14, 395; NJW 60, 2302, wonach diese Fälle nicht von § 315 a StGB erfaßt werden; a. A. Hartung, NJW 60, 1822; 61, 131; weitere Zitate zu diesem Problem bei Schwarz-Dreher, § 315, Anm. 2 C a) und b).

⁴⁾ Vgl. Hartung, NJW 61, 132; Weigelt, DAR 61, 50; Begründung des E 1960, S. 460, 486; Floegel-Hartung, § 315 a StGB Anm. 6.

⁵⁾ Wie BGH 11, 199 bereits schon früher mit besonderer Betonung Kohlrausch-Lange, 41. Aufl., § 315 a, Anm. IV. Gegen BGH 11, 199 und 11, 148 Hartung, JZ 58, 444, Floegel-Hartung, § 315 StGB, Anm. V; Fränkel, Niederschriften der Sitzungen der Großen Strafrechtskommission, Band 8, S. 435.

aufnimmt und dadurch die *konkrete Gemeingefahr* durch das Tatbestandsmerkmal *Individualgefahr* ersetzt.

Der *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* beruht auf dem E 1960. Die große Strafrechtskommission hat sich — soweit aus den veröffentlichten Niederschriften ersichtlich — mit den Begriffen der *Individualgefahr* und der *konkreten Gemeingefahr* nur allgemein bei der Beratung der gemeingefährlichen Delikte befaßt, dagegen nicht speziell mit diesen Begriffen bezüglich der Straßenverkehrgefährdung. Aus diesem Grunde ist es wichtig, sich über das kriminalpolitische Bedürfnis, das Tatbestandsmerkmal *konkrete Gemeingefahr* durch das Merkmal *Individualgefahr* im Tatbestand der Straßenverkehrgefährdung zu ersetzen, Gedanken zu machen. Die Begründung zum E 1960 und zum *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* hat die Auswechslung des Tatbestandsmerkmals der *konkreten Gemeingefahr* mit dem Merkmal der *Individualgefahr* nicht nur mit den Schwierigkeiten der Rechtsprechung mit dem Begriff der *konkreten Gemeingefahr* begründet, sondern auch mit dem kriminalpolitischen Bedürfnis, die Fälle, die nicht von dem Begriff der *konkreten Gemeingefahr*, wohl aber von dem der *Individualgefahr* erfaßt werden, ebenfalls wegen Straßenverkehrgefährdung zu bestrafen. Bezüglich der gezielten Gefährdung von Nichtinsassen eines Kraftfahrzeuges, insbesondere von Polizeibeamten ist offensichtlich ein Bedürfnis vorhanden, diese Täter härter zu bestrafen, als es eine Bestrafung wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung oder wegen Trunkenheit im Verkehr erlaubt.⁶⁾

Es besteht aber kein Bedürfnis, die Gefährdung von Insassen eines Kraftfahrzeuges, die der Täter aus einer unbestimmten Vielzahl von Personen nach persönlichen Gründen ausgewählt hat oder die den Täter als Fahrer angestellt haben, schärfer zu bestrafen.⁷⁾ Wenn sich jemand einem Fahrer anvertraut, der nicht Taxifahrer oder Fahrer eines öffentlichen Verkehrsmittels ist, so wird er in den meisten Fällen den Fahrer und dessen Fahrweise kennen. Bei Privatfahrten sind die Insassen in der Regel nahe Angehörige und Freunde. Diese Insassen können infolgedessen entscheiden, ob sie sich dem ihnen bekannten Fahrer anvertrauen wollen oder nicht. Auch haben sie meist kraft ihrer persönlichen Beziehung zu dem Fahrer die Möglichkeit, auf dessen Fahrweise Einfluß zu nehmen. Wird das Vertrauen solcher Insassen von einem ihnen persönlich bekannten Fahrer dadurch verletzt, daß der Fahrer sie durch grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten gefährdet, so ist das verletzte Vertrauen der Insassen nicht so schutzwürdig, daß deswegen die Gefährdung der Insassen generell mit einer strengeren Strafe bedroht wird. Dabei ist zu beachten, daß für den Fall der grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Verstöße gemäß § 315 a Abs. 2 Ziff. 2 StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* bei Nichtvorliegen einer Gefährdung sonst nur wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung bestraft wird. Kann die Gefährdung der dem Täter nahestehenden Insassen so straferschwerend sein, daß sein Verhalten allein wegen dieser Gefährdung den Tatbestand eines Vergehens erfüllt, das den Täter mit dem Makel der Kriminalität stempelt?

⁶⁾ Die Trunkenheit im Verkehr wird sowohl gemäß § 316 StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs als auch gemäß § 346 E 1960 als Vergehen geahndet. § 316 lautet: „(1) Wer im Verkehr (§§ 315, 315 a) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke oder anderer berausender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in den §§ 315 bis 315 b mit Strafe bedroht ist.“

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.“

⁷⁾ So ausdrücklich BGH 11, 199.

Für den Fall der Trunkenheitsfahrten ist zu sagen, daß die dem Fahrer persönlich bekannten Insassen meist seine Mitzecher sind. Eines besonderen strafrechtlichen Schutzes bedürfen sie nicht, weil sie sich aus freien Stücken in diese Gefahr begeben haben. Bezüglich der Insassengefährdung bei Trunkenheit im Verkehr ist zu beachten, daß sowohl gemäß § 346 E 1960 als auch gemäß § 316 StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* der Täter ohne Rücksicht darauf, ob er eine konkrete Gemeingefahr oder eine Individualgefahr verursacht hat, wegen eines Vergehens bestraft wird.⁸⁾ Durch diese allgemein verschärfte Bestrafung der Trunkenheit im Verkehr *de lege ferenda* entfällt das Argument *Hartungs*, der Tatbestand der Straßenverkehrgefährdung müsse besonders deswegen weit ausgelegt werden, weil die Trunkenheit im Verkehr, die nicht zu einer Gefährdung von Menschen oder Sachen geführt habe, nur als Übertretung geahndet werde.⁹⁾

Daß § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* und § 343 E 1960 über das kriminalpolitische Ziel hinausschießen, zeigt sich daran, daß bei fahrlässigen Körperverletzungen naher Angehöriger und Freunde des Fahrers im Straßenverkehr die Staatsanwaltschaften gemäß Nr. 252 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinien für das Strafverfahren heute in der Regel kein besonderes öffentliches Interesse an der Strafverfolgung annehmen und den Täter nur auf Strafantrag verfolgen. Werden bei Verletzungen solcher Insassen Strafverfahren wegen Körperverletzung nur eingeleitet, wenn die Geschädigten Strafantrag stellen, so kann kein kriminalpolitisches Bedürfnis bestehen, jemand wegen Gefährdung dieser Personen schärfer als sonst zu bestrafen.

Auch die Gefährdung des vom Täter geführten Kraftfahrzeuges, das nicht in seinem Eigentum steht, ergibt nicht ein kriminalpolitisches Bedürfnis, den Fahrer wegen Straßenverkehrgefährdung zu bestrafen. Wenn jemand sein Kraftfahrzeug einem anderen Fahrer anvertraut, so kann der Eigentümer des Kraftfahrzeuges sich vorher den Fahrer ansehen und prüfen, ob dieser sein Vertrauen verdient. Verletzt jemand das in ihn gesetzte Vertrauen, so kann dieser Vertrauensbruch, der fast immer nur in einer fahrlässigen Handlung besteht, nicht Anlaß sein, den Täter generell schärfer zu bestrafen. Insbesondere ist es nicht gerechtfertigt, in Fällen der grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Nichtbeachtung der Vorfahrt oder in ähnlich gelagerten Verstößen der Ziffer 2 des Abs. 2 des § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* wegen Gefährdung des vom Täter geführten fremden Fahrzeuges zu strafen und nicht wegen Übertretung mit einer Vergehensstrafe. — Die Verkäufer von Kraftfahrzeugen unter Eigentumsvorbehalt und die gewerblichen Kraftfahrzeugvermieter können sich durch Kasko-Versicherungen vor wirtschaftlichen Schäden schützen.¹⁰⁾ Eines besonderen strafrechtlichen Schutzes vor der Gefährdung ihres Vermögens bedarf es somit nicht. Dies gilt um so mehr, als der Entwurf des neuen Strafgesetzbuches von dem Gedanken getragen ist, eine *Magna Charta* der Staatsbürger zu sein und die Strafbarkeit dem Umfang und der Schärfe nach so weit wie möglich einzuschränken.¹¹⁾

Schießen somit § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßen-*

⁸⁾ Vgl. Fußnote 6.

⁹⁾ Vgl. *Hartung*, JZ 58, 445 rechts unten.

¹⁰⁾ Vgl. BGH NJW 57, 1888; BGH 11, 148. Unter dem hier geschilderten Gesichtspunkt ist die Ansicht von *Fränkel*, Niederschriften der Großen Strafrechtskommission, Band 8, S. 435 nicht recht verständlich.

¹¹⁾ So *Lange*, Das juristisch-forensisch-kriminalbiologische Grenzgebiet, in: Handbuch der Neurosenlehre und Psychotherapie, Band V, S. 438.

verkehrs und § 343 E 1960 über das kriminalpolitische Ziel hinaus, so gilt es, diese Bestimmungen einzuschränken. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn man es bei dem Begriff der *Individualgefahr* in den angeführten Bestimmungen beläßt, um dadurch die kriminalpolitisch erwünschte schärfere Bestrafung der gezielten Gefährdung von Personen außerhalb des Kraftfahrzeuges insbesondere von Polizeibeamten zu ermöglichen. Der Begriff der *Individualgefahr* bedarf jedoch einer ausdrücklichen Einschränkung im Gesetzestext dahingehend, daß die Gefährdung bestimmter vom Fahrer ausgewählter Personen und des vom Fahrer geführten fremden Fahrzeuges nicht unter den Begriff der *Individualgefahr* im Sinne des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung fällt.

Ich schlage vor, an den Abs. 2 des § 315 a StGB nach dem *Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs* den Satz anzufügen: „Die Gefährdung von Insassen des vom Fahrer geführten Kraftfahrzeuges, die dieser aus einer unbestimmten Vielzahl von Personen nach persönlichen Gründen ausgewählt hat oder die ihn als Fahrer angestellt haben, sowie die Gefährdung des vom Fahrer geführten Kraftfahrzeuges, sind keine Gefährdung im Sinne dieser Bestimmung.“

Die Einordnung des Rohrleitungsverkehrs in das Verkehrssystem *)

VON PROF. DR. HELLMUTH ST. SEIDENFUS, GIESSEN

Die lebhaft verkehrspolitische Auseinandersetzung um die Einordnung der Ölrohrleitungen in den vergangenen beiden Jahren hat bereits eine Reihe umfassender Studien und tiefgründiger Aufsätze über Charakter, Aufgaben und Möglichkeiten dieses relativ jungen Verkehrszweiges in Westeuropa entstehen lassen. Dennoch ist die Diskussion der technischen, ökonomischen und juristischen Probleme, die die Ölrohrleitungen aufwerfen, noch nicht zur Ruhe gekommen, wie die beiden jüngsten Publikationen zeigen, sei es wegen der Suche nach einem anderen Begriffsinhalt, sei es wegen der Zusammenfassung und Fortführung bisheriger Forschungsergebnisse.

Das an erster Stelle genannte Gutachten erweckt unser Interesse insofern, als es versucht, mit Hilfe neuartiger Begriffsbestimmung der Ölrohrleitungen einige verkehrspolitische Konsequenzen zu ziehen. Rohrleitungsverkehr ist — soweit es sich seiner Natur nach nicht um gewerblichen Verkehr handelt — in aller Regel als Werkverkehr zu bezeichnen. Hier bringt nun das Gutachten eine erste Differenzierung, die u. E. unnötig und mißverständlich ist. Es unterscheidet nämlich zwischen „Eigenverkehr“ und „Werkverkehr“ (S. 14/15). Unsere Kritik läßt sich in aller Kürze so formulieren: Entweder handelt es sich um die Produktion von Verkehrsleistungen für eigene Unternehmenszwecke; dann ist von *Eigen- oder Werkverkehr* zu sprechen. Beide Begriffe sind synonym zu verwenden. Oder es handelt sich um Verkehr für Dritte, d. h. für Unternehmungen, die in keiner Weise mit dem Verkehrsunternehmen verbunden sind; in diesem Falle ist von *gewerblichem Verkehr* zu sprechen. Die Unterscheidung, die hier zwischen *Eigen- und Werkverkehr* gemacht wird, soll ihre Begründung darin finden, daß dem *Eigenverkehr* als Oberbegriff zwei Arten von *Werkverkehr* unterzuordnen wären: der eigentliche *Werkverkehr* und der sog. „Internumverkehr“. In den Ausführungen hierzu heißt es (S. 14/15), daß sich „die zweite Form des *Eigenverkehrs*... zunächst einmal dadurch grundsätzlich vom *Werkverkehr* im Sinne der Gesetze insofern“ unterscheidet, „als dieser eine Beförderung von eigenen Gütern für eigene Zwecke der Unternehmung mit eigenen Gefäßen auf *eigenen Transportwegen* durchführt“. Schon hier bemerkt man die unzulässige Vermischung formaljuristischer und verkehrsökonomischer Betrachtungsweisen. Der Unterschied zwischen den beiden Unterfällen des „*Eigenverkehrs*“ wird demnach auf die Benutzung „öffentlicher“ und „eigener“ Wege zurückgeführt, wobei unter „eigenen“

*) Literaturabhandlung zu:
Die Mineralölleitung in der Verkehrs- und Ordnungspolitik der Bundesrepublik Deutschland. Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. Bearbeiter: H. Streicher unter Leitung von A. Predöhl und R. Funck (abgeschl. am 30. Nov. 1960).
Holland, B., Die Rohrleitung als Ferntransportmittel. Mit einem Beitrag: Die Eingliederung der Rohrleitung als Ferntransportmittel in das deutsche Verkehrssystem, von F. Voigt (Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Seminars der Universität Hamburg, Bd. 4, hrsg. von F. Voigt), Berlin/München 1961.

Wegen freilich nicht das juristische Eigentum am Verkehrsweg gemeint sein kann, sondern die eine Inanspruchnahme durch Dritte ausschließende ökonomische Benutzbarkeit.

Ein zweites Argument für die begriffliche Differenzierung wird aus dem Umstand hergeleitet, daß die Rohrleitungen (immer im Gegensatz zum Werkverkehr auf den Land- und Wasserstraßen) aus ihrem „engen technischen Zusammenhang mit den angeschlossenen Betriebsstätten“ heraus „in gewisser Hinsicht integrierende Bestandteile der Produktion darstellen“. Deutlicher wird in These 4 des Ergebnisses formuliert (S. 40), daß der Rohrleitungstransport im Unterschied zu den legal definierten Formen des Eigenverkehrs „technisch untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden ist“.

Das sind die beiden Gründe, derenthalben dem Rohrleitungsverkehr eine „Sonderstellung . . . in der . . . deutschen Gesetzgebung und in der Verkehrspolitik“ zuzuweisen wäre.

Zur Frage des Gegensatzes zwischen der Benutzung „öffentlicher“ und „eigener“ Wege: Um „eigen“ im Sinne von „Eigentum“ kann es sich, wie bereits bemerkt, nicht handeln; denn die Rohrleitungsgesellschaften haben ja nur Eigentum am Rohr und den damit verbundenen Einrichtungen (Pumpen etc.), nicht aber an dem das Rohr umgebenden Erdreich, das ohne jeden Zweifel ebenfalls zum Verkehrsweg dieses Verkehrsmittels gehört. Gemeint ist wohl vielmehr der Umstand, daß dieser Verkehrsweg nur von denen benutzt werden kann, die Eigentümer, Mieter, Pächter usw. der Rohrleitung sind. Nun wird hier offenbar übersehen, daß bei dieser Art von Verkehrswegen die „Öffentlichkeit“ keineswegs hinauskomplimentiert ist; jede mit Hilfe des Enteignungsrechtes gebaute Rohrleitung bedarf des öffentlichen Interesses: sie muß dem Wohl der Allgemeinheit dienen. (Und solange keine Rohrleitungen ohne Enteignungsrecht gebaut werden, mag es müßig sein, darüber zu streiten, ob sie ihre Investitionspläne auch ohne Enteignungsrecht realisieren „könnten“.) Diese Feststellung soll helfen, den in diesem Punkte künstlich vertieften Unterschied zwischen Werkverkehr und Internumverkehr auf seine ökonomisch realen Proportionen zurückzuführen. Denn — so muß man fragen — macht es ökonomisch einen Unterschied, ob ein produzierendes Unternehmen seine Erzeugnisse auf öffentlichen Verkehrswegen oder auf nur von ihm benutzbaren Verkehrswegen transportiert?

Nicht, insofern in jedem Fall diese Transportmengen dem gewerblichen Verkehr entzogen sind. Auch nicht, insofern in jedem Fall die Kosten der Infrastruktur von beiden in dem ihnen zuzurechnenden Maße getragen werden können.

Wohl, insofern der Werkverkehr auf den Land- und Wasserstraßen in seiner Leistungsfähigkeit abhängig ist von den die Verkehrswege betreffenden Maßnahmen der öffentlichen Hand.

Der reale Unterschied besteht also darin, daß in einem Falle (sog. Internumverkehr) ein einmaliges Handeln der öffentlichen Hand (Enteignungsrecht), im anderen Falle (Werkverkehr im engeren Sinne des Gutachtens) das Verhalten der öffentlichen Hand auf Dauer ökonomische Wirkungen zeitigt. Daraus aber einen Gegensatz so grundsätzlicher Natur zu formulieren, scheint uns aus diesem Sachverhalt heraus nicht begründet.

Zur Frage der Rohrleitung als integrierendem Bestandteil der Produktion, dem zweiten Argument: Rohrleitungen sind, so wird gesagt (S. 40), „untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden“. Das ist richtig. Wie aber steht es mit dem Werkverkehr auf

Straße und Wasserstraße? Natürlich sind auch diese beiden Werkverkehrszweige „untrennbar mit der Produktion verbunden“, insoweit sie tatsächlich Werkverkehr betreiben. Genau wie die Rohölleitung Öl vom Seehafen zur Raffinerie befördert, transportieren jene z. B. Kupfer vom Seehafen zum Kabelwerk, Erz zum Hochofen. Und weiter: Genau wie die Produktenleitung Mineralölderivate von der Raffinerie zum Absatzort (oder =schwerpunkt) befördert, bringen die anderen Werkverkehrsmittel Zwischen- oder Fertigfabrikate vom Werk zum Verbraucher. Darin liegt also keinerlei Unterschied. Jeder Werkverkehr ist „technisch untrennbar mit den Produktionsstätten verbunden“. — Oder sollte der Verfasser etwas anderes gemeint haben? Nämlich die Tatsache, daß die Land- und Wasserstraßen=Werkverkehrsmittel ökonomisch (der juristisch=institutionelle Aspekt sei außer Betracht gelassen) ohne weiteres in den Sektor des gewerblichen Verkehrs hinüberwechseln können? Mit anderen Worten, daß ihre Beschäftigung nicht auf Gedeih und Verderb mit der Beschäftigungslage des güterproduzierenden Unternehmens verbunden ist? Hier ist freilich ein auffallender Unterschied zu bemerken. Führen wir also die Gedanken des Verfassers fort und fragen uns, ob aus diesem Sachverhalt eine verkehrspolitische Sonderbehandlung des Rohrleitungsverkehrs gerechtfertigt sein könnte.

Dazu sind zunächst die verkehrspolitischen Folgerungen des Gutachtens in Erwägung zu ziehen. Das ist schnell getan; denn — soweit wir sehen — entsprechen sie ziemlich genau den Forderungen, die der Rezensent in seiner Studie „Energie und Verkehr“ (Tübingen 1960) glaubte aufstellen zu müssen. Im wesentlichen dies: Bei richtiger Handhabung des Enteignungsrechtes bedarf es neben der Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen keiner weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen. (Heute scheint uns darüber hinaus die Instituierung einer Anzeigepflicht geboten, um eine Koordination der Investitionspläne der Mineralölgesellschaften auf dem Rohrleitungssektor mit den Transportmöglichkeiten der traditionellen Verkehrsmittel in technischer und ökonomischer Hinsicht auf privatwirtschaftlicher Ebene zu gewährleisten, ja zu erzwingen. Aber diese Ergänzung der verkehrspolitischen Folgerungen des Rezensenten, die — um dies in aller Deutlichkeit zu betonen — lediglich der Herstellung ausreichender Transparenz der Investitionspläne dient, nicht jedoch irgendwelche Lenkungsabsichten verfolgt, mag hier außer Betracht bleiben.)

Nun ist es ganz ohne Frage ökonomisch naheliegend, die großen Anpassungsschwierigkeiten eines Verkehrsmittels bei Schwankungen der Transportnachfrage dadurch wenigstens teilweise zu neutralisieren, daß man Werkverkehr betreibt und somit die Kapazität einigermaßen genau den Transportbedürfnissen des produzierenden Unternehmenskomplexes anzupassen versucht. Störungen durch Nachfrageschwankungen „von außen“ sind damit zumindest ausgeschaltet. Aber — und dies zu zeigen, ist unsere Absicht — diese Art der Betriebsorganisation entspricht eben dem, was wir ökonomisch unter Werkverkehr verstehen. Es bedarf keiner Umdeutung der herkömmlichen verkehrstheoretischen Systematisierung, um diese Eigenschaft der Rohrleitung zu erkennen, deren organisatorische Zielsetzung der dringenden Aufgabe, nämlich der Kapazitätsanpassung an Nachfrageschwankungen, gerecht werden kann. Sollte also durch das Gutachten ein besonderer verkehrspolitischer Zweck verfolgt werden, so scheint uns dies unnötig, ist doch den ökonomischen Interessen der Rohrleitung durch die Klassifikation als Werkverkehr voll und ganz Genüge getan. Sollte es aber vor allem darum gehen, eine u. U. angesichts neuartiger Verkehrsmittel nicht mehr zureichende verkehrstheoretische Systematik zu ergänzen, so meinen wir, daß dies im vorliegenden Fall mit unzureichenden Begrün-

dungen unternommen wird. Wir vermögen daher der Klassifikation einer bestimmten Verkehrsart als Internumverkehr nicht zu folgen und ziehen es im Falle der Ölleitung vor, mit *Predöhl* (Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 186) von „Werkleitungen“, d. h. Werkverkehr zu sprechen.

Die an zweiter Stelle genannte Studie gewinnt in diesem Zusammenhang durch einen am Schluß beigefügten Beitrag von *F. Voigt* über „Die Eingliederung der Rohrleitung als Ferntransportmittel in das Deutsche Verkehrssystem“ an Interesse. *Voigt* nennt „die Röhrenlinien in der Bundesrepublik Deutschland vorzugsweise Mittel des Werkverkehrs“ (S. 143). Ein sehr wichtiger, wenn auch sehr allgemeiner Grundsatz, dem wir zustimmen, sei vorab zitiert (S. 144): Die Verkehrspolitik „muß eingreifen, wenn eine höhere technische Leistungsfähigkeit eines neuen Verkehrsmittels, die nur in kleinen Bereichen wirksam werden kann, zu einer Verschlechterung der volkswirtschaftlichen Gestaltungskraft des gesamten Verkehrssystems führt“. Diese Antinomie zwischen partiellem technisch-ökonomischem Fortschritt und gesamtwirtschaftlichen Nachteilen bestimmt denn auch die warnenden Hinweise des Verfassers auf „eine Reihe von Folgeprozessen“ bei einem stärkeren Vordringen von Röhrenfernlinien (S. 162 f.). Die gelegentlich konditionale Form der Feststellungen – sowie die Bemerkung, daß es dem Verfasser nicht darum geht, „Stellung für oder gegen die Einrichtung von Röhrenfernlinien zu nehmen...“ – darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß er nach allen Argumenten, von denen uns einige noch beschäftigen werden, „etwaige unangenehme volkswirtschaftliche Folgeerscheinungen bei der Eingliederung von Röhrenfernlinien in das überkommene Verkehrssystem“ als durchaus reale Gefahr sieht (S. 165).

Soweit zu erkennen, geht *Voigt* implicite von drei Thesen aus:

1. Das raumpolitische Konzept beinhaltet die häufig anzutreffende Forderung nach weitgehender Dezentralisation menschlicher und gewerblicher Siedlungen. Wir schließen dies aus der Auffassung einer „an und für sich schon viel zu tief ausgeprägten Spannung zwischen Ballungszonen, Entleerungs- und Indifferenzbereich“ oder aus dem Hinweis auf „die Gefahr ungesunder Konzentration sowie die Verstärkung der Einseitigkeiten“ (S. 163 f.). – Wir bemerken, daß diese raumpolitische Vorstellung zwar durchaus dem Idealbild des Verfassers gleichen mag, wissenschaftlich jedoch nicht verbindlich ist. „Biologische und soziologische Schäden“ sind mit Sicherheit eine Folge der Urbanisierung in der ersten Phase der Industrialisierung gewesen, heute jedoch läßt sich mit diesen Argumenten eine Streuung der Siedlungen über den ganzen Staatsraum nicht mehr fordern. Urbanisierung und Urbanität haben in unserer Zeit andere Grundlagen und ein anderes Gesicht, wie vielfältige empirische Untersuchungen der modernen Soziologie zeigen, auf die hier nicht eingegangen werden kann.
2. *Voigt* ist weiter der Auffassung, daß die Eisenbahnen allein die wesentlichen dezentralisierenden Wirkungen ausüben und bei Wegfall dieser Wirkungen „für die betroffenen Gebiete... – in der Regel – das Todesurteil für die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit gesprochen“ sei, „wenn das Verkehrssystem durch Stilllegung der Eisenbahn verschlechtert“ wird (S. 162 f.). – Zum ersten Argument verweisen wir auf die ausgezeichneten, wenngleich sicher im einzelnen gelegentlich über das Ziel hinausschießenden Darlegungen von *E. Scheele*: „Tarifpolitik und Standortstruktur“ (Göttingen 1959), die sehr deutlich darauf hinweisen, daß „der Einfluß der Tarifpolitik auf Standort- und Wettbewerbsverhältnisse der westdeutschen Wirtschaft im ganzen gesehen unwesentlich

ist“ (S. 117). Folgt man nun aber der ersten These von *Voigt* und unterstellt weiterhin, daß die Tarifpolitik der Eisenbahnen, ja überhaupt das Vorhandensein der Eisenbahnen für die benachteiligten Randgebiete eine Stütze bedeutete, so läßt sich damit offenbar nicht begründen, daß die Tarifpolitik raumordnerischen Zielsetzungen unterzuordnen wäre. Warum müßten denn Nebenbahnen stillgelegt werden? Nach der Auffassung des Verfassers deshalb, weil die nunmehr in ihren gewinnbringenden Verkehrsrelationen durch die Ölferrnleitungen u. U. in Bedrängnis geratenden Eisenbahnen nicht mehr in der Lage sind, den sehr teureren, weil kleinströmigen Verkehr auf den Nebenbahnen aus den Gewinnen der Hauptstrecken zu alimentieren. Aber dies ist eben kein zwingender Verlauf; denn – übereinstimmend mit unseren Auffassungen, die wir an vielen Stellen niedergelegt haben – können wir wieder *Scheele* zitieren, der zu Recht darauf verweist, daß raumordnerische Zielsetzungen „nicht durch die Tarifpolitik, sondern durch fiskalpolitische Mittel wie Subventionen oder Sondersteuern oder durch direkte Maßnahmen verwirklicht werden“ (S. 117) sollten.

3. Schließlich meint *Voigt*, daß die „Röhrenfernlinien“ in der Tat in der Lage seien, einen solchen gesamtwirtschaftlich nachteiligen Prozeß auszulösen. Die Kausalkette lautet: Transportentzug bei den Eisenbahnen durch unmittelbare Konkurrenzierung auf dem Sektor des Öltransports und mittelbar durch Zurückdrängung der Kohle – geringere Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahnen – höheres Defizit vor allem durch die Bedienung verkehrsferner Gebiete – oder bei Durchsetzung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit (d. h. Tarifierhöhungen in verkehrsschwachen Räumen oder Stilllegung von Nebenbahnen) geringere Kaufkraft in diesen Gebieten mit nun zwangsläufig schlechterer Verkehrsbedienug. Sehen wir von der Tatsache ab, daß nicht geprüft ist, inwieweit der Lastkraftwagen die Eisenbahn in den entlegenen Gebieten substituieren kann (wir möchten z. B. die Möglichkeit eines von mehreren kleineren Unternehmen gemeinsam betriebenen Straßenwerkverkehrs zur Erwägung stellen!), so ergibt sich die Frage, ob das voraussichtliche Transportaufkommen der Rohrfernleitungen tatsächlich diese Auswirkungen hat. Wir begeben uns mit dem Verfasser notwendigerweise auf das Feld der Spekulation, auf dem bestenfalls Wahrscheinlichkeiten vorzufinden sind. Die Zahlen, die der Verfasser zur Entwicklung des Verkehrs traditioneller Energieträger und der Einnahmen aus diesem Verkehr auf S. 157 (leider ohne Quellenangabe) vermittelt, geben u. E. insofern ein falsches Bild, als es sich um Prozentzahlen handelt. In Wirklichkeit sind die Verkehrsmengen und -einnahmen aus diesen Verkehren natürlich seit 1950/51 wesentlich gestiegen bei der Binnenschiffahrt, und auch bei den Eisenbahnen sind die tatsächlichen Einbußen (wohlgemerkt zu einer Zeit, als es noch keine Ölferrnleitungen gab!) viel geringer, als die Prozentzahlen vermuten lassen. Es ist vielmehr so, daß absolut gesehen geringen Veränderungen des Kohlenverkehrs bei den traditionellen Verkehrsträgern ein beträchtlicher Zuwachs des Verkehrs anderer Güter gegenübersteht. Diese Feststellung hat in Übereinstimmung mit verschiedenen Energieprognosen Veranlassung zu der Annahme gegeben, daß das Wachstum des Energiebedarfs insgesamt, d. h. abgesehen von den substitutiven Prozessen, vom Öl befriedigt werden wird. Mit anderen Worten: Es spricht einiges dafür, daß auf lange Sicht die Steigerung des Koksbedarfs und des Bedarfs thermischer Kraftwerke, die mit billigen Kohleenergieträgern arbeiten, den Rückgang des Kohleverbrauchs in den Haushalten und in der Wärmewirtschaft der Industrie in etwa ausgleichen wird, so daß also keine weiteren merklichen Minderungen des Verbrauchs an Kohle zu erwarten sind. Der Sachkenner möge entscheiden, welche

der beiden Annahmen die höhere Wahrscheinlichkeit für sich hat. Uns ging es lediglich darum zu zeigen, daß die dritte These des Verfassers zumindest bestreitbar ist.

Abgesehen davon, daß wir die Bewertung der Kohlenpipeline durch den Verfasser (S. 154 und 157) für nicht realistisch halten, teilen wir seine Auffassung, daß die Weitergabe der Transportersparnisse der Ölgesellschaften, die mit Hilfe der Leitungen zu erzielen sind, von der Marktlage abhängt. Auch hier vermuten wir, daß die oligopolistischen Märkte der Ölindustrie wesentlich labiler sind, als der Verfasser anzunehmen scheint. Aber, wenn der Verfasser recht haben sollte, daß diese Weitergabe als strategische Maßnahme nur auf den Märkten erfolgt, wo das Öl zu der Kohle in Konkurrenz tritt und somit eine Erhöhung des Marktanteils zu erwarten ist (S. 150ff.), dann verstehen wir freilich nicht, wie Voigt zu der Forderung kommen kann, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Gesetzgebung über Röhrenfernlinien in der Bundesrepublik Deutschland zu erichten (S. 145). Die Behauptung, daß „die Probleme des Baues von Röhrenfernlinien in Deutschland bisher kaum diskutiert wurden und noch kein Überblick über erwünschte und unerwünschte volkswirtschaftliche Auswirkungen dieses neuen Verkehrsmittels gewonnen wurde“, mit der der Verfasser eine solche Gesetzgebung zur Zeit ablehnt, will hoffentlich nicht ernst genommen werden. Es scheint uns doch, daß man z. B. das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium sowie eine Reihe von deutschen Monographien und Aufsätzen, von denen Holland in seinem Schrifttumsnachweis eine Fülle aufführt, nicht mit dieser Handbewegung abtun kann! Im Gegenteil würden wir geneigt sein zu sagen, daß die Verkehrspolitik — gerade um den Ölgesellschaften von vornherein klare Investitionsdaten zu setzen und die Prinzipien einer befriedigenden Einordnung festzulegen — vor der Verbreitung eines neuen Verkehrsmittels, d. h. aber so bald wie möglich den institutionellen Rahmen setzen sollte, innerhalb dessen der Rohrleitungsverkehr seinen Weg nehmen kann. Ernsthafter — und systematischer! — „Diskussions“beiträge gibt es eine Fülle.

Die Schrift von Holland, zu der nunmehr kurz Stellung genommen werden soll, zeichnet sich in mehrfacher Hinsicht aus. Sie versucht, dem Leser „Lücken“ in der Behandlung der Rohrleitungsfrage zu suggerieren, die es zu füllen gelte. Sei's drum! Immerhin muß man dem Verfasser zugute halten, daß er die Rohrleitungen in einer anderen verkehrstheoretischen Systematik abhandelt, als dies bisher geschehen ist. Insofern kann man dieser Studie ihre Existenzberechtigung also nicht absprechen, so sehr uns auch die Literatur über den Rohrleitungsverkehr allmählich über die Ufer zu treten scheint. Die Systematik, hier mit dem unschönen Begriff „Verkehrswertigkeit“ bezeichnet, ist insofern gut, als sie an das Pirath'sche Einteilungsschema anschließt und eine konsequente Gegenüberstellung der technisch-ökonomischen Eigenschaften von Rohrleitungsverkehr und traditionellem Verkehr bringt. Daß es sich hierbei nur um eine Zusammenstellung von (freilich gelegentlich recht heterogenem) Quellenmaterial handelt, mindert ihren Wert nicht sonderlich. Der Verfasser untersucht eine Reihe von Komponenten, die teils auf verschiedenen Ebenen liegend (nämlich technische oder ökonomische Sachverhalte umgreifend), teils einander einschließend (so z. B. Kosten und Anpassungsfähigkeit) die Eigenschaften eines Verkehrsmittels darlegen sollen (S. 26 bis 72). Daß der Kapitalbedarf nach dieser Terminologie dann freilich nicht „neben den Verkehrswertigkeitskomponenten“ zu behandeln ist (S. 27), sondern als kostenbestimmender Faktor eine Komponente dieser „Wertigkeit“ darstellt, sei am Rande vermerkt.

Es fällt auf, daß in der Abhandlung Deskriptives und Normatives bunt durcheinander-

purzelt, so z. B., wenn zunächst die Netzbildungsfähigkeit der Rohrleitung dargelegt und daran anschließend die Forderung erhoben wird, die Netzbildungsfähigkeit nicht künstlich zu verschlechtern (S. 35 f.). Des weiteren sei auf einige Unschärfen (stellvertretend für andere) hingewiesen: Die Gründe für die Entstehung der Rohrleitungen in den USA (S. 17 f.) sind nicht ganz zutreffend wiedergegeben; oder: es ist nicht „an den Ausbau eines großen Leitungsnetzes zur Ausbeute der Erdgasfelder bei Lacq gedacht“ (S. 24); dieses Netz ist vielmehr 1960 schon in seinen wesentlichen Teilen fertiggestellt gewesen; schließlich die irrierte Auffassung, daß — weil Verkehrswegebau eine öffentliche Aufgabe — so in jedem Fall das öffentliche Wohl beim Straßen- und Kanalbau als gegeben zu unterstellen sei (S. 34). Bei der Fülle der Gedanken und Daten, die der Verfasser auf insgesamt 141 Seiten zusammengetragen hat, mögen diese Bemerkungen weniger als Kritik denn als Hinweis für den Leser gesehen werden. Auch dem Rezensenten sind in seiner obenerwähnten Studie ähnliche Unschärfen unterlaufen. Sie sind wohl bei einer auf umfassendem empirischem Material fußenden Schrift nie ganz zu vermeiden.

Ein ernsterer Einwand muß jedoch gemacht werden: Er betrifft die Kostenrechnungen des Verfassers, die — soweit wir sehen — auf einer Studie von Pedante (erstmalig auf S. 29 erwähnt) aus dem Jahre 1952 fußen. (Auf die ohne Frage verdienstvollen, aber heute nur noch historisch belangreichen Studien Grünwald's aus dem Jahre 1944, die z. B. auf S. 41 und 138 herangezogen werden, sei weiterhin nicht eingegangen.) Die Kostendiagramme, die Holland aus dieser Quelle ableitet (S. 32, 43 usw.), sind für eine exakte Gegenüberstellung von Kostenverläufen der konkurrierenden Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Menge und Entfernung offensichtlich problematisch. Es scheint uns, als ob die Rohrleitung bei diesen Vergleichen zu gut wegstünde, wenngleich Holland auf die Werte Pedante's einen 20%igen Aufschlag (warum nicht 25 % oder 15 %?) vornimmt (vgl. z. B. S. 63 und 67). Das bedeutet nun freilich, daß diese Kostenverläufe nicht mehr als Tendenzen angeben, deren Wahrscheinlichkeitsgrad nicht überprüfbar ist. Man muß dem Verfasser allerdings zugute halten, daß er mit sympathisch anmutender Redlichkeit darauf hinweist, daß solche verallgemeinernden Kostenvergleiche sehr angreifbar sind (S. 56).

Ein letztes: Die Abschnitte über die Verkehrsteilung sind an sich ihrer Systematik wegen interessant. Der Verfasser untersucht die Veränderungen der Verkehrsteilung beim Auftreten von Ölrohrleitungen auf kurze, mittlere und lange Sicht und stellt sie in drei Diagrammen dar (S. 94, 96 und 98). Der praktische Nutzen freilich, den wir aus diesen Diagrammen ziehen, ist fragwürdig. Sie sind Demonstrationen möglicher Verläufe, über deren realen Hintergrund wir nichts wissen. Es sind — mit einem Wort — Tautologien und als solche weder verifizierbar noch falsifizierbar. Ein Beispiel: „Nachfrageerhöhungen fallen völlig der Rohrleitung zu, sofern sich bisher schon der Einsatz der Anlage gelohnt hat“ (S. 97). Weitere Voraussetzungen finden sich auf S. 92 f.

Nun hat diese Feststellung eben leider keinerlei Aussagewert. Sie ist nämlich immer richtig. Durch den Nachsatz sind die Bedingungen gesetzt, aus denen die Behauptung des Vordersatzes abgeleitet wird. Wann aber „lohnt“ die Anlage? Wann schließlich sind die strategischen Verhaltensweisen der Konkurrenten in der vom Verfasser implicite angenommenen Weise Realität? Das sind die entscheidenden Fragen! Sie konnten vom Verfasser gar nicht beantwortet werden. Wenn solche Darstellungen also überhaupt einen Wert haben, dann den, daß sie formale Sachverhalte zueinander in Beziehung setzen,

die in der Wirklichkeit etwas miteinander zu tun haben, aufeinander einwirken können. Und insofern — wie wiederholen es — sind die Darlegungen interessant und lesenswert.

Zu den verkehrspolitischen Forderungen, die nicht sehr übersichtlich an mehreren Stellen verstreut sind (S. 103 bis 109, 116 f., 125 ff., 132 bis 139), sei hier nicht Stellung genommen. Sie stehen tendenziell im Widerspruch zu den Anregungen in dem oben besprochenen Beitrag von Voigt, da *Holland* (nomen est omen?) eine relativ liberale Haltung bezüglich der verkehrspolitischen Einordnung der Rohrleitungen an den Tag legt, die uns im wesentlichen richtigen, d. h. schlüssigen Gedanken zu folgen scheint.

Buchbesprechungen

Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands.

Theodor Kraus zu seinem 65. Geburtstag, gewidmet von Schülern, Freunden und Kollegen, besorgt von E. Meynen und G. Voppel. Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Godesberg 1959, 438 S., 12 Kart., DM 25,-.

Diese Festgabe für einen der bedeutendsten Wirtschaftsgeographen der Gegenwart bringt in gedrängter Kürze 27 Beiträge aus dem Gebiet der Wirtschafts- und Sozialgeographie und der „Landeskunde“ im weiteren Sinne. Die Beiträge beschäftigen sich sowohl mit systematischen und methodologischen Fragen der Geographie, speziell der Wirtschaftsgeographie, wie auch mit einer ganzen Reihe von sozialen Fragen regionaler und lokaler Landeskunde unter verschiedenen Gesichtspunkten: wirtschaftsgeographisch, wirtschaftsgeschichtlich, standortkundlich, geologisch, landschaftlich, sozial- und verkehrswissenschaftlich. Alle Beiträge haben trotz ihrer weitgehenden Verschiedenheit im einzelnen durchweg die innere Beziehung zum Generalthema, der weitschichtigen Thematik des Faches entsprechend.

Ein Besprechung, die sich in engem Rahmen halten muß, kann naturgemäß den einzelnen Beiträgen, die durchweg auf anerkannter guter Stufe stehen, nicht gerecht werden; doch kann die Besprechung in dieser Zeitschrift die speziellen verkehrsgeographischen Beiträge herausgreifen. Vorher sei aber noch der einleitende Aufsatz von Prof. Schmithüsen, Karlsruhe, als auch für den Nicht-Fachgeographen interessant und wichtig hervorgehoben. Der Verfasser bemüht sich in diesem Aufsatz um eine klare Gliederung der verschiedenen Teilgebiete und Teilaspekte der allgemeinen Geographie, und zwar unter einheitlichen Einteilungs-Gesichtspunkten, unter denen er den Begriff der Landschaft und die „landschaftliche Methode“ als eine auf das geographische Objekt in seiner Totalität gerichtete räumliche differenzielle Diagnose in den Mittelpunkt

stellt. Er weist dabei auf die großen Verdienste hin, die sich Theodor Kraus für die klar herausgearbeitete Anwendung dieser Begriffe bei seinen Arbeiten für die Wissenschaft der Geographie erworben hat.

Methodologisch interessant und anregend ist weiter der Beitrag von Prof. Otremba, Hamburg, über „Struktur und Funktionen im Wirtschaftsraum“. Der Verfasser versucht, einen gewissen Ausgleich zwischen der strukturellen und der funktionellen Betrachtungsweise eines Wirtschafts-Raumes herbeizuführen und tritt für eine Kombination beider Anschauungen und Forschungsweisen ein.

Von den speziell verkehrsgeographischen Beiträgen sind erwähnenswert: Der Beitrag von Prof. Lütgens, Hamburg, „Ein neuzeitliches Verkehrsproblem am Beispiel Deutschlands“. Der Beitrag bietet einen Überblick über die aktuellen Entwicklungs- und Strukturfragen des Verkehrs auf seinen wichtigsten Teilgebieten. Dabei sind dem Verfasser allerdings einige kleine Versehen hinsichtlich der Länge des Netzes der klassifizierten Straßen in der Bundesrepublik unterlaufen, und seit 1958 haben sich einige Daten des Verkehrs, vor allem in der Straßenbaufinanzierung wie auch in der Entwicklung der Rohölleitungen, stark verändert. Das Problem der Verdrängung der älteren Verkehrsmittel, speziell der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt aus dem Ölverkehr durch die Rohrleitungen sieht heute nach der Fertigstellung der ersten Leitungen bereits anders aus als bei Abfassung des betreffenden Beitrages... Aber all diese Dinge sind eben dauernd im Fluß und widerstreben z. Z. noch in mancher Hinsicht einer auf längere Sicht abgestellten Behandlung.

Ein Beitrag von Hans Voigt, Bonn, behandelt die Struktur und die Entwicklungsmöglichkeiten der Kurzstrecken im Luftverkehr auf Grund der Entwicklung bis 1957, in gewisser Anlehnung an frühere Arbeiten von Carl Pirath, die allerdings durch die neueste technische Entwicklung z. T. überholt sind. Mit der im ganzen kritischen und zurückhaltenden