

v. st. d

Freie und gelenkte Verkehrspolitik

Wandlungen zeitlich und örtlich erfaßter verkehrspolitischer Systeme Europas im Zeitraum 1925–1937

VON DIPL.-ING. DR. EUGEN MALÉTER, BUDAPEST

I. Der Problemerkis

Die Verkehrspolitik ist ein organischer Teil der Wirtschaftspolitik¹⁾. Die Wirtschaftspolitik äußert sich – der klassischen Wirtschaftswissenschaft folgend – im Rahmen einer freien Marktwirtschaft oder gemäß einer Planwirtschaft als gelenkte Wirtschaft.

Im ersten Fall wird die Nachfrage der Käufer nach Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger am freien Markt entschieden. Dem »Kunden« soll das Verkehrsunternehmen die beste »Ware« am billigsten verkaufen²⁾.

Im zweiten Fall kann der Staat durch Lenkungsmaßnahmen ordnend in den Verkehrsmarkt eingreifen, den Zugang zum Markt Genehmigungen vorenthalten und mannigfaltige Maßnahmen zur Beschränkung der Wettbewerbsfreiheit – bis zur planmäßigen Verkehrskonzeption – einleiten.

Den *Problemerkis*: freie und gelenkte Verkehrspolitik habe ich jahrzehntelang sowohl als Mitwirkender eines kleinen Landes in der Praxis als auch in meinen Publikationen verfolgt³⁾.

Die historische Wandlung der Varianten dieser Probleme konnte ich im Zeitraum 1925 bis 1939 in Europa zeitlich und örtlich erfassen. Es dürfte die moderne Verkehrswissenschaft der Bundesrepublik interessieren, diesen Rückblick auf die damaligen Verkehrssysteme – kurzgefaßt – entgegenzunehmen.

II. Europäische verkehrspolitische Studienreisen

Nach mehr als zehnjährigen Ingenieurarbeiten (Eisenbahnbau, Betrieb und Planung) bei den Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV) wurde ich 1922 als Fachreferent ins Ministerium für Handel und Verkehr berufen. Mangels Eisenbahnbauarbeiten schloß ich mich den Kraftwagenarbeiten eines Kollegen an und wurde Sekretär der von Professor *Schimanek* geleiteten Kraftwagensachverständigen-Kommission.

Als erfahrener Eisenbahner mit Überblick über die Probleme des Kraftfahrzeugverkehrs wurde ich im Herbst 1927 im Auftrag des ungarischen Ministers für Handel und Ver-

¹⁾ *Kádas, K.*, Közlekedésgazdaságtan I, II (= Verkehrsökonomik I, II), Budapest 1967–1968.

²⁾ *Kalb, H.*, Wünsche eines Eisenbahners an die Verkehrswissenschaft, in: Internationales Verkehrswesen, 21. Jg. (1969), S. 122 ff.

³⁾ *Maléter, E.*, Die Maßnahmen der Eisenbahnen gegen das Vordringen des Kraftwagens, Budapest 1930.

kehr zum Studium der verkehrspolitischen Systeme in die Länder Deutschland, Holland, Belgien, Italien, Schweiz und Österreich entsandt, um insbesondere die Organisations- und Verkehrsprobleme der öffentlichen Kraftverkehrsunternehmen zu studieren.

So hatte ich nicht nur Gelegenheit, an Ort und Stelle die verkehrspolitischen Probleme in persönlichem Kontakt mit den damals führenden Fachleuten zu durchleuchten, sondern ich konnte auch später die neueren Ereignisse schriftlich – gelegentlich sogar persönlich – weiterverfolgen.

Das Kernproblem jeder Verkehrspolitik im Zeitraum des aufblühenden Automobilismus drehte sich – angesichts der monopolähnlich befestigten Positionen der Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschifffahrt – um die Frage des Marktzugangs des neuen individuellen Verkehrsmittels. Die technisch und verwaltungsrechtlich in die Wirtschaftsstruktur der Länder eingebauten traditionellen Verkehrsmittel mußten sich einen Wettbewerb gefallen lassen, der ihre alleinige Verkehrsmarktposition zu untergraben drohte.

Selbstverständlich bestand ihre erste Reaktion in der Zuflucht zu den staatlichen Verwaltungsinstanzen, um das Vordringen der als ruinös empfundenen Motorisierung – insbesondere im öffentlichen Verkehr – zu unterbinden oder mindestens in erträglichen Grenzen zu beschränken.

Das staatliche Eingreifen in den Verkehrsmarkt bestand lediglich in der Genehmigung zur Ausübung gewerbmäßiger Transporte von Personen oder Güter durch einzelne bzw. organisierte Kraftverkehrsunternehmen.

1. Deutschland

Im Reichsverkehrsministerium konnte ich von Geheimrat *Franz Pflug* und Ministerialrat *Hein* erfahren, daß ein »Kraftfahrlineingesetz« aus dem Jahre 1925 die Genehmigung der an Linien gebundenen, gewerbmäßig betriebenen Kraftfahrunternehmen den obersten Landesbehörden vorenthalten hat. Die Genehmigung durfte erteilt werden, wenn die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes festgestellt war und die Unternehmung den gemeinschaftlichen Interessen nicht widersprach. Die Wahrung gemeinschaftlicher Interessen war die einzige Verfügung im Gesetz, auf Grund dessen – mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Eisenbahnen – die Genehmigung verweigert werden konnte. Die Reichsbahn stellte in ihrer Denkschrift⁴⁾ jedoch fest, daß die Genehmigung jedem Ansucher erteilt wurde, so daß sich die Eisenbahn sogar in ihrem Bereich an keinem Kraftfahrunternehmen beteiligen konnte.

Das in der Praxis derart liberale Kraftfahrlineingesetz bestätigte indes in § 6 das traditionelle Vorrecht der Reichspost, ohne jede Genehmigung Kraftfahrlinien überall einzurichten und zu betreiben.

Im Reichspostministerium versicherte Direktor *Küssgen*, daß die Reichspost keine die Reichsbahn konkurrierenden Autobuslinien betreibt bzw. einrichtet. Seiner Ansicht nach bildete der Autobusverkehr die Aufgabe und das Vorrecht der Reichspost, die ohnedies die Postsendungen überall zu bestellen hat.

Bei dieser Rechtslage fand ich in Deutschland 1926 die in der Tabelle 1 skizzierte Struktur der öffentlichen Kraftverkehrssysteme vor.

Die Generaldirektion der Reichsbahn stand – jedoch seit 1924 als selbständige Gesellschaft – unter der Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums.

⁴⁾ *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Hrsg.)*, Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, Berlin 1930.

Ebenfalls dem Reichsverkehrsministerium unterstand die mächtige Organisation »Kraftverkehr Deutschland G.m.b.H.«. Die nach dem Ersten Weltkrieg zurückgebliebenen Kraftwagenkolonnen wurden — zur Erleichterung der Transportschwierigkeiten — in den öffentlichen Dienst gestellt. Unter Einbeziehung privaten Kapitals wurden 17 Gesellschaften — mit der Dachgesellschaft in Berlin — gegründet. Nach Äußerung des Direktors *Sussdorf* haben die Gesellschaften Autobuslinienverkehr betrieben sowie auf Bestellung regelrecht gelegentliche Gütertransporte abgewickelt.

Auf Anregung des Ministeriums ist im Jahre 1925 ein Vertrag zwischen der Reichsbahn und der »Kraftverkehr Deutschland« zur Einrichtung eines sog. Eisenbahn-Kraftwagenverkehrs zustande gekommen. Die Eisenbahn-Kraftfahrlinien konnten ihren Zweck, die Ausschaltung der Konkurrenz oder die Einverleibung der »Kraftverkehr Deutschland«, nicht erreichen. Die Reichsbahn hat daher den Vertrag im Jahre 1929 aufgelöst.

Die Reichsbahn — ohne behördlichen Schutz dem freien Wettbewerb preisgegeben — wendete sich im Jahre 1929 mit der Denkschrift »Reichsbahn und Kraftverkehr« an die Öffentlichkeit: Ihre Verluste im Personenverkehr mit 150 Millionen, im Güterverkehr mit 210 Millionen Mark berechnend, beklagte sie sich, daß der Kraftwagenverkehr durch die Straßenbau-Investitionen (900–1000 Mio. Mark) einseitig verbilligt werde.

Tabelle 1:

Struktur der öffentlichen Verkehrssysteme und Länge (km) der Kraftfahrlinien in Deutschland 1926

Reichspost-Ministerium Berlin Betriebs-Direktionen	Reichsbahn-Gesellschaft Generaldirektion Berlin Reichsbahn-Direktionen	Eisenbahn-Kraftwagenverkehr Geschäftsstelle Berlin	Kraftverkehr Deutschland G.m.b.H. Berlin Kraftverkehr Deutschland Direktionen G.m.b.H.	Privatbahnen Haupt- u. Nebenbahnen	Kleinbahnen	Straßenbahnen
– Personenverkehrs-Autobuslinien –						
23838		354	5418	496	655	2160
– Güterverkehrslinien –						
		1265	2500			

Die spezifischen Vorteile des Kraftwagens anerkennend, stellte sie fest, daß der Wettbewerb vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus vor allem dann ungesund sei, wenn einige unbefugte Vorteile genießen und wenn die zwei Verkehrsmittel ungleich die öffentlichen Lasten tragen; die am volkswirtschaftlichen Interesse ausgerichteten Tarife der Reichsbahn werden untergraben.

Die möglichen Lösungen: 1. Eine Vereinbarung mit den Kraftverkehrsunternehmen hat die Reichsbahn mit erheblichem Schaden versucht. 2. Bei einer Inbetriebnahme des Kraftwagens wäre der Gewinn nur ein Bruchteil des Verlustes an der Schiene. 3. Der Haus-Haus-Verkehr könnte nur schienenfremd erreicht werden.

Die Direktion der Reichsbahn hat sich zur Aufnahme des Wettbewerbs entschlossen, ob-

wohl die Wettbewerbsbedingungen ungleich sind. Die Konkurrenz beruht auf Tarifmaßnahmen. Die Reichsbahn hat Kraftwagen-Tarife (»K«-Tarife) eingeführt; 170 sind bereits in Kraft getreten. Außerdem schließt sie, wie es auch in England, Italien und der Schweiz üblich ist, Einzelverträge mit Kunden ab.

Als Sensation wirkte die Mitteilung der Reichsbahn über die Vereinbarung mit der Reichspost vom Juli 1929: Die Reichspost entwickelt ihren Autobusverkehr mit Rücksicht auf das Eisenbahnnetz; beide unterstützen sich gegen den Wettbewerb dritter Personen sowie bei den Genehmigungsbehörden.

So entstanden zwei Kartellorganisationen, die in starkem Wettbewerb zueinander standen: einerseits die Reichspost-Reichsbahn, andererseits der Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen, mit den Autobusunternehmungen der »Kraftverkehr Deutschland«, den Privat- und Kleinbahnen sowie den Straßenbahnen und den städtischen und privaten Autobusunternehmen (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2:

Im Wettbewerb stehende Organisationen des öffentlichen Personenverkehrs und Länge (km) der Autobuslinien in Deutschland 1929

Reichspost Berlin Betriebs-Direktionen	Reichsbahn-Gesellschaft Gen. Direktion Berlin Reichsbahn Direktionen	Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen				
		Kraftverkehr Deutschland Berlin Kraftverkehr Direktionen	Privatbahnen	Kleinbahnen	Straßenbahnen	Städtische und private Autobusunternehmen
		Länge der Autobuslinien				
37 170		8 952				10 774

Die deutsche Verkehrspolitik der Jahre 1925–30 ermöglichte zwar die freie Entfaltung der Motorisierung, ohne aber gleiche Startbedingungen aller Verkehrsträger schaffen zu können. Die Reichsbahn war gezwungen, große Tarifkonzessionen zu gewähren (im Nahverkehr 50–60 Mio. Mark). Gleichzeitig stand sie mit den Privat- und Kleinbahnen im Wettbewerb. Die Reichspost richtete ohne Rücksicht auf die schon vorhandenen Betriebe des Verbandes Autobusbetriebe ein. Auf diese Weise schädigten sich staatlich unterstützte Verkehrsunternehmen gegenseitig bzw. das Reich die Länder und vice versa⁵⁾. Schonungsloser Wettbewerb war auch später ein bezeichnendes Attribut der deutschen Verkehrspolitik. So sagt z. B. Professor *W. Hamm 1965*: »Nach dem jahrzehntelangen harten Wettbewerb der Verkehrsträger ist das psychologische Klima der Zusammenarbeit in Deutschland gar nicht günstig.«

2. Holland

In Holland ist das »Ministerie van Waterstaat« für Verkehrsfragen zuständig. In Den Haag erfuhr ich vom Ministerial-Sektionschef *M. Silvergrieter Hoogstadt*, daß auf

⁵⁾ Maléter, E., Die Maßnahmen der Eisenbahnen gegen das Vordringen des Kraftwagens, a.a.O.

Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1880 das Recht, Autobusgenehmigungen zu erteilen, bei den Bezirksvorständen lag, die massenweise kleinbetriebliche Autobusunternehmen zuließen — sogar 3–4 gleichzeitig nebeneinander, ohne auf die Eisenbahn und die vielverzweigten Wasserwege Rücksicht zu nehmen. Die zahlreichen Einwände bei dem für die Verkehrsträger zuständigen Ministerium verstießen gegen die Auffassung *M. Hoogstadts*, der »das Rad der Zeit nicht umwenden und die Entwicklung des modernen Verkehrsmittels nicht hindern« wollte. Der gewerbsmäßige Gütertransport war in Holland genehmigungsfrei.

In Utrecht besuchte ich die Direktion der »Algemene Transport Onderneming« (ATO), einer 1927 gegründeten Unternehmung der zwei großen Eisenbahngesellschaften Hollands »Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen« und »de Hollandsche Ijzeren Spoorwegen Maatschappij«. Bedingt durch die Konkurrenz der Autobustransporte bezifferten diese Eisenbahnen ihren Verlust im Personenverkehr während der Jahre 1921–26 mit 16% der Einnahmen. Das vertragsmäßige Ziel der ATO war der öffentliche Verkehr von Personen und Gütern sowie auch anderwärtige Handelstätigkeiten (Autoreparatur, Garagen, Parkplätze usw.).

Die Autobusgenehmigungen der ATO erstreckten sich — wegen der ablehnenden Haltung der Behörden — vorerst auf 600 km. Seit der Übernahme der Haus-Haus- und Speditionsorganisation der Firma van Gend & Loos im Jahre 1928 konnte die ATO nennenswerte Güterbeförderung ausüben. Nicht zeitgemäße Transporte und unrentable Linien der Eisenbahnen sollte die ATO mit Kraftwagen übernehmen.

Bei der freien Marktwirtschaft Hollands erzeugte die unregelte Zulassung zum Verkehrsmarkt in den Händen verkehrspolitisch ungeschulter Behörden ein Chaos im öffentlichen Verkehr und führte zu teilweise ruinösen Wettbewerbsverzerrungen.

3. Belgien

Mein Reiseprogramm sah einen Tag für Belgien vor. Im Landwirtschaftsministerium in Brüssel machte mich Generaldirektor *Maertens* mit dem aus dem Jahre 1924 stammenden Gesetz, das den öffentlichen Autobuslinienverkehr regelte, bekannt. Dieses Gesetz sah vor, daß die Genehmigungen, die sich jeweils auf mehrere Gemeinden erstreckten, — im Einvernehmen mit dem Landwirtschaftsminister — von den Provinzverwaltungen vergeben wurden. Den Verfügungen des Gesetzes gemäß befragte — im Falle des Wettbewerbs — die Behörde die kompetenten Eisenbahndirektionen; die Ausgabe der Konzession wurde jedoch meistens nicht verweigert, es war höchstens eine Entschädigung für die konkurrenzierter Strecke (max. 15% der Bruttoeinnahmen) vorgeschrieben. Die Nationale Gesellschaft der belgischen Vizinalbahnen, die eine Netzdichte von 165 km/km² aufwies, konnte 1924 ein Gesetz in Kraft treten lassen, laut dessen sie neben ihren Bahnlinien oder ihre Stationen verbindend eigene Autobuslinien einrichten konnte, wenn die Linie noch nicht für dritte Personen konzessioniert war. Vizinalbahn-Generaldirektor *Caufriez* und Oberingenieur *de Smedt* erzählten, daß die schon betriebenen bzw. konzessionierten Autobuslinien mit 49,9% staatlichem, 23,3% provinzialem und 26,8% privatem Kapital ausgestattet waren. Bis Ende 1926 war der Autobusbetrieb der Vizinalbahnen defizitär.

In den geschilderten Jahren litt die verkehrspolitische Lage Belgiens in erster Linie unter dem Mangel eines Fachministeriums für Verkehr. Die Kompetenzverteilung:

Autoprobleme im Landwirtschafts-, Straßenwesen im Arbeits- und Eisenbahnwesen im Eisenbahndépartement führten zum gleichzeitigen Inkrafttreten zweier entgegengesetzter Gesetze, führten zum Wettbewerb zwischen drei Ministerien und verursachten Kapitalverluste staatlicher und provinzieller Instanzen. Der Zugang zum Verkehrsmarkt war für das neue Verkehrsmittel nicht unregelt, sondern eher »überregelt«.

4. Frankreich

In Frankreich mangelte es keineswegs an einer kompetenten Verkehrsbehörde, noch weniger an erstklassigen Fachmännern. Am Boulevard St. Germain im Ministère des Travaux Publics et des Communications durfte ich *M. Noulens*, den Schöpfer des Code de la Route (1922), befragen.

Gemäß § 34 des Code konnte jedermann öffentliche Straßenverkehrsunternehmen einrichten, indem er dem Präfekten oder Bürgermeister den Standort und die charakteristischen Daten seines Betriebes (Zahl der Kraftwagen, Bestimmungsorte, Fahrplan etc.) anzeigte. *M. Noulens* teilte mir mit, daß die auf Grund des Code betriebenen Autobusdienste einander und der Eisenbahn schonungslosen Wettbewerb bereiteten und meistens nach kurzer Zeit zugrunde gingen. Obwohl andere ihren Platz übernahmen, fanden die Reisenden kein Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Stabilität eines Linienverkehrs. Im traditionellen Lande der Freiheit und Gleichheit war es jedoch nicht möglich, ein Gesetz mit monopolartigen Vorrechten zu schaffen.

1923 entstand im Département des Chemins de Fer des Ministeriums ein Gesetz, das — ohne die freiheitlichen Rechte zu beschneiden — für die bahnfrendlichen Unternehmen Subventionen vorsah. Der Leiter des 3. Bureau, *M. Hérouville*, erklärte mir, daß das Ministerium den im Linienverkehr tätigen Kraftwagenunternehmen Subventionen gewähren könne, deren Höhe (30–70%) im umgekehrten Verhältnis zur Dichte der Eisenbahnlinien pro km² des berührten Départements stehe (centime départementale). Für den Fall, daß die für den Güter- und Personenverkehr geplanten Kraftfahrlinien zu denen der Eisenbahn oder der subventionierten Unternehmen parallel verliefen, sollte das davon betroffene Verkehrsunternehmen Einspruch erheben, über den das Ministerium entschied.

Während der Code de la Route dem Präfekten die einzige Möglichkeit einräumte, die Niederlassung eines Anwärters (Stationnement) zu verweigern, ermöglichte die Handhabung der Subventionen die Ausschaltung ruinösen Wettbewerbs.

Unter den subventionierten Kraftwagenunternehmen war das größte die Société Générale des Transports Départementaux; diese Gesellschaft betrieb 1927 in 24 Départements und außerdem in Marokko 21 000 km Autobuslinien.

Die mächtigen Eisenbahnunternehmen Frankreichs konnten schon früh den Kraftwagen nutzbringend ihren Interessen unterordnen. Die Paris-Lyon-Méditerranée (P. L. M.) entwickelte ihr Eisenbahnnetz ergänzende Autobuslinien, welche vertragsmäßig ihre Fahrgäste in touristisch anziehende Gebiete beförderten bzw. aus diesen zurückführten. Das Netz der PLM-Autobuslinien betrug im Jahre 1927 24 614 km. Wie ich vom PLM-Direktor *Munique* erfuhr (1930), bezahlte die Bahn 1929 den Autobusunternehmen, bei einer Einnahme aus dem Personenverkehr von 1 Milliarde Franken 1 Million Franken Subvention. Die Eisenbahnen: Chemin de Fer du Midi und Paris-Orleans ergänzten ihren Personenverkehr in ähnlicher Weise mit Autobussen.

Den freien Straßengüterverkehr haben die französischen Eisenbahnen bis 1927 noch gar nicht als wettbewerbsschädigend empfunden. Erst nach dem modernen Ausbau der Straßen, seitdem der Güterverkehr mit großen Lkw (1930) auch die Entfernung Paris–Nice bewältigte, veranlaßte die PLM – wie *M. Munique* berichtete – zur Einschaltung von Haus-Haus- und Gütersammelorganisationen der Spediteure (Commissionaire messagers).

Die Franzosen verstanden es, den auf dem freien Verkehrsmarkt unregelmäßigen Wettbewerb des Kraftwagens durch geistreiche Initiativen dem öffentlichen Interesse anzupassen bzw. so zu gestalten, daß er nicht schädlich wirkte; jedenfalls realisierten sie die Vorteile des Eisenbahnverkehrs auf den großen Entfernungen, an die sich der Touristenverkehr anschloß (Côte d'Azur, Savoyen, Pyrenäen etc.).

5. Italien

In Italien fand ich alle Verkehrskompetenzen im Verkehrsministerium vereint. Direktor *Mauro*, Chef der Autosektion, gab mir die Anleitung zur Verkehrsgeneralinspektion (Ispettorato Generale Ferrovie, Tramvie e Automobili), das zuständige Organ für die Zulassung von Kraftwagenunternehmungen. Regelmäßige Autobuslinien durften nur dort eingerichtet werden, wo Eisenbahn-, Straßenbahn- oder genehmigter Autobusverkehr nicht vorhanden war. Die Genehmigung enthielt das ausschließliche Recht zum Betrieb des entsprechenden Linienverkehrs. Im Jahre 1927 waren 62 000 km regelmäßige Autobuslinien in Betrieb. Die 16 Kreisbehörden im Lande der Generalinspektion waren ermächtigt, saisonmäßige Touristenfahrten zu genehmigen.

Die Güterbeförderung unterlag in Italien keinen Beschränkungen. Parallele Gütertransporte zur Eisenbahn, die zumeist von Spediteurunternehmen durchgeführt wurden, verursachten einen fühlbaren Wettbewerb. Zur Abwehr dieser Transporte gründete die Staatseisenbahn ein nationales Transport-Institut (Istituto Nazionale Trasporti – INT), an dessen 28 Mio. Lire Kapital die Bahn mit 75 % beteiligt war. Dieses 1929 nach dem Vorbild der schweizerischen »SESA« eingerichtete Transport-Institut diente dem Haus-Haus-Verkehr und der Neuorganisation des Eisenbahngüterverkehrs. Die INT besteht auch heute noch⁶⁾. Dem Fremdenverkehr diente die im Dienste der Eisenbahn stehende CIT (Compania Italiana per Turismo).

Die fachgemäß gelenkte Verkehrspolitik in Italien – besonders im Personenverkehr – entsprach der straffen Organisation des Verkehrsministeriums.

6. Schweiz

In Zürich erfuhr ich von Direktor *Rub*, daß die schweizerische Post im ganzen Lande das Monopol für den öffentlichen Personenverkehr auf der Straße besaß. Private Unternehmungen durften lediglich mit Genehmigung der zuständigen Postdirektion und unter Aufsicht der Post entgeltliche Betriebe einrichten. Die Autobuslinien der Post berücksichtigten die des Eisenbahnpersonenverkehrs, die Fahrpläne wurden mit der Bahn besprochen, kombinierte Fahrscheine und Gepäckabfertigung wurden ermöglicht, der Touristenverkehr wurde sogar durch Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten ergänzt. Bei unvermeidbarem Parallelverkehr erfolgte eine Entschädigung (70 cent./km).

⁶⁾ *O. Verf.*, Die Entwicklung des Containerverkehrs und das INT, in: Internationale Transport-Zeitschrift, 32. Jg. (1970), S. 5518 f.

Im Jahre 1926 umfaßte das Netz der Postautobuslinien 7573 km; 30 % dieser Linien wurden von privaten Unternehmen, die eine Genehmigung der Post besaßen, befahren. Die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Post ermöglichte es, daß das Aufkommen an beförderten Personen bei den Schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.) während der Jahre 1926–29 um 22 % anstieg.

Große Sorge bereitete den Bahnen der durch etwa 250 Kraftfahrunternehmen betriebene gewerbsmäßige freie Güterverkehr. Zur Abwehr der Verluste gründete die S. B. B. unter der Beteiligung von 38 Privatbahnen 1926 eine neue Organisation, deren Grundkapital 1 Mio. Sfr. betrug: die Schweizerische Express A. G. (SESA). Die Direktoren der SESA, *Dr. Emil Loeher* und *Ing. Robert Hohl*, schufen diese Organisation nach einer jahrelangen Studienreise durch die USA⁷⁾. Anstatt eigene Kraftfahrzeuge anzukaufen, schloß die SESA mit den Bahnen, Spediteur- und Kraftwagenunternehmen Verträge zur Sammlung und Verteilung von Eisenbahngütern in der Fläche. Zugleich beschleunigte und verbilligte sie diesen Verkehr. Sämtliche Güter wurden zu Preisen eines wirtschaftlich arbeitenden Kraftwagenunternehmens befördert. Bis 1930 hatte die SESA einen großen Teil der schweizerischen Gütertransportunternehmen in ihren Interessenskreis einbezogen. Von den vertragsmäßig gebundenen Firmen, die auf diese Weise keine Konkurrenz betreiben durften, besaßen 437 einen und 427 895 Kraftwagen. Die Einnahmen der Bahn aus dem Güterverkehr stiegen in der kritischen Phase des Wettbewerbs von 211,8 Mio. Sfr. im Jahre 1927 auf 228,5 Mio. Sfr. im Jahre 1929; diese Steigerung dürfte dem auf die Schiene zurückgewonnenen Verkehr entsprechen.

Verstärkt wurde die freie Marktwirtschaft der Schweiz durch ständige Volksabstimmungen. In diesem Rahmen konnte die Verkehrspolitik die öffentlichen Verkehrssysteme nicht nur aufrechterhalten, sondern auch weiterentwickeln.

Meine diesbezüglichen Studien konnte ich mit Hilfe des damaligen Generalsekretärs der S. B. B., *Dr. H. R. Meyer*, ergänzen. Er übergab mir sein Buch: »Die organische Verkehrsordnung«⁸⁾. Seine Problemstellung, die aus dem Prinzip der organischen Verkehrsteilung abgeleitet war, verlangte, daß der öffentliche Verkehr im ganzen Lande von den dafür qualifiziertesten und damit unersetzbaren Verkehrsmitteln besorgt wird. Daraus resultierte die Forderung, daß alte und neue Verkehrsformen nicht planlos nebeneinanderstehen, sondern daß vielmehr nach einem Gesamtplan verfahren wird, der den gesunden Wettbewerb nicht auszuschließen braucht. »Der Verkehr war von jeher eine Domäne starker staatlicher Einflußnahme. Jenen Kreisen gegenüber, welche die durch den Konkurrenzkampf bis aufs Messer geschaffene Frachtpreislage auszunutzen geneigt sind«, stellte er fest, daß das Verkehrschaos, das eingerissen ist, kein rettungswürdiges Stück der freien Wirtschaft darstellt⁹⁾.

Diese Mahnung charakterisiert den Fehlgriff der verantwortlichen Verwaltungen vieler Länder, die den Dingen freien Lauf gelassen und zur planlosen freien Konkurrenz der unersetzlichen öffentlichen Verkehrsmittel geführt haben.

7. Österreich

In Österreich wurde der Personenverkehr durch ein kaiserliches Patent im Rahmen einer Gewerbeordnung geregelt, die im Jahre 1907 in neuer Fassung erschien. Das Autobus-

⁷⁾ *Maléter, E.*, Die Maßnahmen der Eisenbahnen gegen das Vordringen des Kraftwagens, a.a.O.

⁸⁾ *Meyer, H. R.*, Die Organische Verkehrsordnung. Ein Versuch zur Planung der schweizerischen Verkehrswirtschaft, Hallau 1943.

⁹⁾ *Meyer, H. R.*, Die Organische Verkehrsordnung, a.a.O.

und Taxigewerbe war genehmigungspflichtig, die Güterbeförderung frei. Das Vorrecht der Post, wo auch immer öffentlichen Personenverkehr einrichten zu können, wurde ebenfalls im Jahre 1927 neu bestätigt.

Es ist bemerkenswert, daß das monopolartige Vorrecht der Post gerade in den deutschsprachigen Staaten galt.

Im übrigen erfuhr ich im Bundesministerium für Handel und Verkehr von Ministerialrat Reinöl, daß im Jahre 1927 in Österreich ein Gesetzentwurf nach dem Muster des deutschen Kraftfahrlineiengesetzes, welches in Deutschland schon in Konkurs geraten war, vorbereitet wurde. Neben den bahnfrendlichen Postautobuslinien (ganzjährig 1650 km, im Sommer ergänzend 1840 km) haben 1926 Privatunternehmen ca. 300 Linien mit 200 Autobussen betrieben.

III. Ungarns Verkehrspolitik in den Jahren 1930–1939

1. Gesetz zur Koordinierung der öffentlichen Kraftfahrunternehmen

Nachdem ich einen gutachtlichen Bericht über meine europäische Studienreise angefertigt und den daran anschließenden Auftrag zur Gesetzesvorbereitung durchgeführt hatte, reichte der ungarische Minister J. Bud den Gesetzentwurf über die öffentlichen Kraftfahrunternehmen dem Parlament ein. In der Begründung führte der Minister aus, daß die bestehenden Gesetze zwar ausschließlich der Eisenbahn das Vorrecht einräumen, Personen und Güter zu festgesetzten Preisen zu befördern, die dem volkswirtschaftlichen Interesse entsprechen, daß jedoch ein Teil des Verkehrsaufkommens der Eisenbahn auf Grund der Vorteile des Kraftwagenverkehrs unaufhaltsam zur Straße abwandert. Wegen der räumlichen Begrenzung kann die Eisenbahn auch im Fernverkehr keinen Ausgleich finden. Für den Fall, daß die Kraftfahrunternehmen einen wirtschaftlich ungerechtfertigten Wettbewerb verursachen, führt das hieraus resultierende Defizit der Eisenbahn und dessen Deckung zu volkswirtschaftlichen Verlusten.

Das 1930 bewilligte Koordinierungsgesetz verfügte, daß die Genehmigung einer öffentlichen Kraftfahrunternehmung dann nicht erfolgen kann, wenn es dadurch auf den entsprechenden Linien oder den jeweiligen Gebieten zu einem volkswirtschaftlich nicht vertretbaren Wettbewerb zu den bereits vorhandenen Eisenbahn-, Schiffs- oder Kraftwagenunternehmen kommt. Die öffentlichen Eisenbahn- und Schiffsunternehmen, die Post sowie die räumlich interessierten Gemeinden haben bei der Vergabe der Genehmigungen ein Vorrecht in der Reihenfolge der Aufführung. Die lediglich im Gelegenheitsverkehr tätigen Unternehmen können derart begrenzt werden, daß sie nur in einem gewissen Umkreis oder in vorgeschriebener Richtung fahren dürfen¹⁰⁾.

Das ungarische Koordinationsgesetz — das erste in seiner Art — ermöglichte eine planmäßig gelenkte Entwicklung der öffentlichen Kraftfahrunternehmungen unter Berücksichtigung der schon vorhandenen Verkehrsmittel. Es wurde zur Grundlage eines geregelten Wettbewerbs und der Zusammenarbeit der Verkehrsträger. Es erweckte ein reges Interesse in Frankreich (*d'Hérouville*), in Deutschland (*Dr. Hein*) und in der Schweiz (S. B. B., SESA).

¹⁰⁾ Maléter, E., Die Maßnahmen der Eisenbahnen gegen das Vordringen des Kraftwagens, a.a.O.

2. Reform der Autobesteuerung

Während der Wirtschaftskrise der Jahre 1930/31 wurden in Ungarn zahlreiche Personen- und Lastkraftwagen sowie Motorräder stillgelegt. Im Anschluß an eine Analyse des zuständigen Referenten¹¹⁾ leitete die neuorganisierte Verkehrsbehörde des Ministeriums die Senkung der fixen Kraftfahrzeugsteuer um 30–50% ein. Gleichzeitig wurden die Zölle auf Kraftfahrzeuge und Reifen gemildert und die Einstufung des Automobils als Luxusgegenstand bei den Steuerbehörden aufgehoben.

Als Folge der im Jahre 1934 durchgeführten Reformmaßnahmen konnte sich — der Wirtschaftskraft der Bevölkerung entsprechend — der Kraftfahrzeugbestand erholen und weiter entwickeln.

3. Koordinierung des Autobusverkehrs: Die MÁVAUT

Die Gründung eines mit der Bahn kooperierenden Kraftwagenbetriebes wurde dem Staatsbahnpräsidenten D. Kelety von fachlicher Seite schon im Jahre 1925 vorgeschlagen¹²⁾. Tatsächlich entstand dann auch am 8. 1. 1927 die A. G. MAVART, an deren Aktienkapital in Höhe von 2 Mio. Pengö die MÁV mit 50%, die Privat- und Vizinalbahnen mit 40% und eine Bank mit 10% beteiligt waren. Die Zielsetzung der MAVART bestand in dem Betrieb regelmäßiger Autobus- und Güterkraftfahrlinien sowie der Organisation von Haus-Haus- und Sammelgüterkraftverkehr. Von den in den folgenden Jahren betriebenen Linienverkehren waren die Güterkraftfahrlinien defizitär. Dies führte 1929 zum Ausscheiden der privaten Aktionäre. Die bewährten Autobuslinien wurden von der MÁV in eigener Regie als MÁVAUT übernommen.

Durch das Koordinierungsgesetz wurde die Möglichkeit geschaffen, ein alle Gegenden des Landes bedienendes, zuverlässiges Autobusunternehmen zu schaffen. Dem schweizerischen und deutschen Beispiel folgend kam hierzu die Weiterentwicklung der ungarischen Post-Autobusbetriebe in Frage. Da die Post-Autobuslinien durchweg defizitär waren, übergab die Post ihren Betrieb der MÁVAUT (1934), nachdem der Übergang von den Sachverständigen dieses gut funktionierenden Unternehmens befürwortet worden war. Mit Ausnahme von einigen städtischen Linien erwarb die MÁVAUT nach Ablauf der Konzessionen auch die Linien der privaten Unternehmungen. Durch diese Lösung konnten auch entlegene Gebiete in den öffentlichen Verkehr eingeschaltet und mit der Eisenbahn kombinierte Reisen und Gepäcktransporte ermöglicht werden.

4. Donau-Meerschiffahrt

Eine bemerkenswerte Initiative der ungarischen Verkehrspolitik war die Organisation der Donau-Meerschiffahrt mittels eigens zu diesem Zweck neukonstruierter und im Lande erbauter Diesel-Donau-Meerschiffe (1934).

Vom neuerbauten Budapest-Csepeler Freihafen ausgehend, befahren die ungarischen Schiffe seitdem viele Meereshäfen und betreiben einen regen Warenaustausch¹³⁾.

¹¹⁾ Maléter, E., Die Entwicklung des ungarischen Automobilismus und deren Hindernisse, in: Straßenjahrbuch Ungarns 1934.

¹²⁾ Maléter, E., Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1921–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, o. O. und o. J.

¹³⁾ Maléter, E., Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1921–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, a.a.O.

5. Organisation der Landesgenossenschaft für den Güter-Straßenverkehr MATEOSZ in Kooperation mit der MÁV

Für die ungarische Verkehrspolitik war es keine leichte Aufgabe, die etwa 300 Kleinunternehmen des Straßengüterverkehrs zur gemeinnützigen Zusammenarbeit mit der Bahn zu organisieren. Im Koordinationsgesetz war das Recht des öffentlichen Kraftwagenverkehrs dem Staat vorenthalten. Dieses Recht hat das Parlament der MÁV unter der Bedingung übertragen, daß sie den Kraftwagengüterverkehr ausschließlich vertragsweise mit der hierzu organisierten Landesgenossenschaft der Kleinunternehmer, der »MATEOSZ« ausübte. Der Vertrag beinhaltete die Verteilung der Güterbeförderung unter Ausschluß des Wettbewerbs sowie einen gemeinsamen Arbeitsplan und eine gemeinsame Verwaltungskommission. Das Land wurde in Bezirke eingeteilt; außerhalb dieser Bezirke konnten nur gewisse Waren mit Kraftwagen befördert werden. Tarife wurden anfangs nur gelegentlich vereinbart; für den öffentlichen Straßen- und Eisenbahnverkehr und eisenbahnergänzende Transporte wurden Richtpreise festgesetzt. Später (1938) wurde ein organisches Zusammenwirken vereinbart, laut dessen die MÁV ohne Genehmigung, die MATEOSZ mit Genehmigungsurkunde Güterkraftwagentransporte mit gemeinsam ausgegebenen Tarifen betreiben konnte. Die MÁV-Transporte wurden in 75% aller Fälle von MATEOSZ-Mitgliedern durchgeführt. Den Verkehr im Umkreis der Städte und der Hauptstadt übernahm die MATEOSZ vollständig.

Aus verkehrswirtschaftlich-politischer Sicht bestanden die Vorteile dieser organischen Zusammenarbeit darin, daß einerseits die MÁV die Verantwortung für die Straßentransporte und für die Preise übernahm, die MATEOSZ-Mitglieder andererseits gegenüber der Bahn verantwortlich waren. Die Initiative der MATEOSZ-Mitglieder erfaßte weite Bereiche der Landwirtschaft und Industrie und ermöglichte es, daß die Güter zuverlässig dem Produktionsprozeß der Volkswirtschaft zugeführt wurden.

Die in der MATEOSZ verkörperte, damals zeitgemäße Organisation der ungarischen Verkehrspolitik hat in Polen, in den skandinavischen Ländern, im deutschen Verband und in Österreich (hier die Genossenschaft RONA) Anklang und prinzipielle Nachahmung (den dortigen Verhältnissen gemäß) gefunden¹⁴⁾.

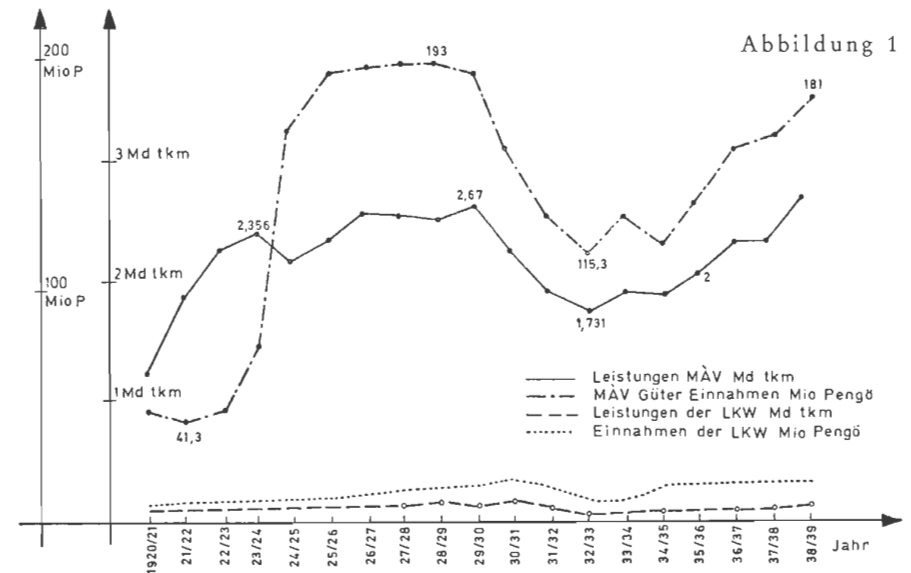
5. Konjunktur und Wettbewerb

Der Wettbewerb des Straßengütertransportes mit der Eisenbahn hat die Leistungen und Einnahmen der ungarischen Eisenbahnen weniger beeinflußt als die Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur in den Jahren 1920–1939. Diese Zusammenhänge habe ich graphisch illustriert (Abb. 1).

IV. Die Frage der Vereinheitlichung von Abmessungen und Gewichten im grenzüberschreitenden Kraftverkehr Europas

Auf dem VII. Internationalen Straßenkongreß im September 1934 in München befaßte man sich in der 2. Abteilung: Verkehr, Betrieb und Verwaltung u. a. mit der Frage einer internationalen Vereinheitlichung der Vorschriften betreffend die höchstzulässigen Gewichte, Breite, Höhe und Länge der Fahrzeuge und ihrer Ladung.

¹⁴⁾ Maléter, E., Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1927–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, a.a.O.



Als Delegierter der ungarischen Regierung war es meine Aufgabe, an den Arbeiten und Verhandlungen dieses Kongresses teilzunehmen.

Nach kritischer Betrachtung der Vor- und Nachteile der damals bestehenden Vorschriften waren die folgenden Fragen zu beantworten:

- (1) Empfiehlt es sich, die internationale Vereinheitlichung dieser Vorschriften anzustreben?
- (2) Welches müßten gegebenenfalls die Grundlagen einer solchen Vereinheitlichung sein?

In meinem schriftlichen Bericht konnte ich – im Besitz der während meiner Studienreisen gesammelten Vorschriften – eine kritische Übersicht über die aktuellen Regelungen in Europa geben¹⁵⁾.

Meine Antwort auf die erste Frage lautete positiv. Als Begründung führte ich an, daß eine internationale Regelung im Hinblick auf den wachsenden Autotourismus als ein Zweig des Fremdenverkehrs notwendig sei. Daneben rückt die wirtschaftliche Notwendigkeit, den Güterkraftverkehr zum grenzüberschreitenden Transport von Gütern aller Art benutzen zu können und entsprechend auszubauen, in den Vordergrund. Die internationale Regelung von Höhen und Breiten der Fahrzeuge ist Voraussetzung für den sinnvollen Ausbau eines internationalen Straßennetzes.

Der Vorteil von zulässigen Höchstgewichten besteht zunächst darin, daß man bei der

¹⁵⁾ Maléter, E., Bericht: Ausgabe des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse Paris, o. O. und o. J.

Konstruktion von neuen Straßen und Brücken einen festen Anhaltspunkt erhält. Darüber hinaus kann die Feststellung gewisser Gewichts- und Belastungsgrenzen auch für den Automobilbau von Vorteil sein. Es trägt zur Standardisierung gewisser Typen bei und fördert somit die Rationalisierung der Fahrzeug- und Reifenproduktion.

Zur Bantwortung der zweiten Frage habe ich eine internationale Regelung vorgeschlagen, die für alle Straßenfahrzeuge eine höchstzulässige Breite von 2,50 m und eine Höhe von 4,00 m vorsieht. Zur Regelung der zulässigen Gesamtgewichte erschien mir ein Ausgleich der bestehenden europäischen Vorschriften sinnvoll.

Im Verlauf der mündlichen Diskussion dieser Frage nahm der Generalreferent dieser Frage, Ministerialrat *von Schenk*, im Anschluß an die divergierenden und vornehmlich negativen Äußerungen mehrerer Delegierter zusammenfassend Stellung gegen eine internationale Vereinheitlichung und schlug dem Kongreß einen diesbezüglichen Text zum Entschluß vor. Demgegenüber ergriff ich das Wort und begründete meine entschiedenen positive Stellungnahme folgendermaßen: »Schon heute sind mannigfaltig Straßen vorhanden, die einer transkontinentalen Regelung entsprechen; doch es ist nötig, einheitliche Normen festzustellen, die den internationalen Verkehr fördern. Jene nationalen Straßen, welche diesen Normen nicht entsprechen, können bei der Abzweigung entsprechend international gekennzeichnet werden. Die Vereinheitlichung in Europa ist zeitgemäß und dringend wegen der in vielen Ländern geplanten und eingeleiteten großen Straßenbauarbeiten.« Nach der englischen Übersetzung meiner Stellungnahme erhob sich der Hauptdelegierte der Vereinigten Staaten Amerikas und teilte mit, daß in dem Interstate-Verkehr eine Vereinheitlichung der Ausmaße und Gewichte bereits erfolgt sei und die Grundlage des Straßenbaus und Verkehrs bilde. In einer imposanten Rede unterstützte er meinen Vorschlag. Ein holländischer und auch ein deutscher Delegierter schlossen sich der positiven Stellungnahme an. Der Generalreferent *von Schenk* gestand, daß der positive Vorschlag auch ihm besser gefalle als sein früherer Text. Der Kongreß hat sich einmütig dem ungarischen Vorschlag angeschlossen und benannte eine Fachkommission zur Ausarbeitung der Vorschriften einer internationalen Vereinheitlichung der Abmessungen und Gewichte von Straßenfahrzeugen.

Das Pariser Generalsekretariat der Internationalen Straßenkongresse hat — dem Beschluß folgend — das unter der Leitung des französischen Ministerialdirektors *H. Dawvergue* stehende internationale Fachkomitee im Juni 1937 nach Paris einberufen. Neben mir, als Vertreter Ungarns, waren darin Verkehrsfachleute aus Belgien, Deutschland (*von Schenk*), Holland, Italien und den USA federführend. Während der zweiten Sitzung am 30. Juni 1939 wurde der folgende Vorschlag beschlossen: Zulässige Breite 2,50 m, Höhe 4,00 m, vorläufige Länge für Einzelfahrzeuge 10,00 m. Bei den zulässigen Gewichten begrenzte das Komitee seine Stellungnahme zunächst auf luftbereifte zwei- bzw. dreiaxige Einzelfahrzeuge, deren Höchstgewicht mit 14 t bzw. 18 t angegeben wurde. Für Sattelfahrzeuge und Lastzüge sollten in späteren Sitzungen Vorschläge vereinbart werden. Als technische Voraussetzungen wurden die folgenden Werte gegeben: das Gesamtgewicht darf 2 t pro Meter Fahrzeuglänge sowie zwischen den zwei Außenachsen 3 t pro laufenden Meter nicht überschreiten. Das Höchstgewicht beträgt pro Achse 8,5 t, pro Doppelachse 11 t (vgl. Tabelle 3)¹⁶⁾.

¹⁶⁾ *Maléter, E.*, Bericht: Die Vereinheitlichung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für den internationalen Kraftwagenverkehr, in: Ungarische Verkehrswissenschaftliche Zeitschrift 1940.

Tabelle 3:

Vorschläge zur internationalen Vereinheitlichung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte im grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr

	EWG-Ministerrats- beschluß vom 3. 9. 1965 in Brüssel	Weltstraßenkongreß, Fachkomitee vom 30. 6. 1939 in Paris
<i>Abmessungen:</i>		
Länge des Einzelfahrzeugs	12,00 m	10,00 m
Länge des Sattelfahrzeugs	15,00 m	
Länge des Lastzugs	18,00 m	
Breite	2,50 m	2,50 m
Höhe	4,00 m	4,00 m
<i>Gewichte:</i>		
	<i>alternativ:</i>	
Einzelachslast	10 t 13 t	8,5 t
Doppelachslast	16 t 19 t	11,0 t
zweiachsiges Einzelfahrzeug	16 t 19 t	14,0 t
Einzelfahrzeug mit mehr als 2 Achsen	22 t 26 t	18,0 t
Sattelfahrzeug	38 t 38 t	solte später behandelt werden
Lastzug	38 t 38 t	

Der Vorschlag des Fachkomitees sollte den europäischen Regierungen vorgelegt werden, der in den nächsten Monaten entbrannte Zweite Weltkrieg hat die Weiterleitung jedoch verhindert.

Die im Jahre 1934 aufgeworfene Frage der europäischen Vereinheitlichung wurde durch den ständig anwachsenden grenzüberschreitenden Kraftwagenverkehr immer brennender. Die Verkehrsminister der 6 EWG-Staaten haben am 9. März 1965 eine diesbezügliche Vereinbarung beschlossen, die auch von weiteren 12 Staaten mit Interesse verfolgt wurde. Diese Vereinbarung ist in der Tabelle 3 dem Vorschlag des Fachkomitees aus dem Jahre 1939 gegenübergestellt.

V. Schlußbetrachtungen: Der Weg zu einer verkehrspolitischen Konzeption

Bei der Erläuterung meiner Auffassungen zu dem gewählten Problembereich »Freie und gelenkte Verkehrspolitik« ist es m. E. notwendig, zu betonen, daß die starke Motorisierung, die in den USA und in der Bundesrepublik schon relativ früh einsetzte, als ein bedeutender Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung und des Wohlstandes eines Landes anzusehen ist. Mit der motorischen Kraft vervielfacht die Bevölkerung ihre natürlichen Lebenskräfte für den Erwerb des Wohlstandes und zur Erschließung neuer Arbeits- und Erholungsgebiete. Diese Anstrengungen wiederum beeinflussen die gesamte Volkswirtschaft und führen zu einem Anstieg des allgemeinen Wohlstandes.

Schon im Jahre 1927 wurde für die USA das in die Eisenbahnen (Infrastruktur, Fahrzeuge) investierte Kapital auf 24 Mrd. \$ und das in den Straßenbau und die Kraftfahrzeuge (ohne Werkstätten, Garagen, Tankstellen) investierte Kapital auf 29 Mrd. \$ ge-

schätzt¹⁷⁾. Seitdem vergrößerte sich der Anteil der Straßenbauinvestitionen ständig. In der Bundesrepublik ist mit dem Ausbauplan der Bundesfernstraßen bis 1985 eine ähnliche Verschiebung der Investitionen zu erwarten. Das verkehrspolitische Argument, das in die Eisenbahnen investierte Nationalvermögen gegenüber dem Straßenverkehr zu schützen, kann somit als teilweise entkräftet angesehen werden.

Die mit der Wirtschaftspolitik eng verbundene Verkehrspolitik hat die Aufgabe, die Entwicklung neuer Verkehrsmittel derart zu fördern, daß die planmäßige Verkehrsteilung mit den unersetzbaren Verkehrsmitteln in gesundem Wettbewerb erreicht wird¹⁸⁾. Diese Zielsetzung wird bekräftigt durch die Äußerung von *H. St. Seidenfus*: »Ohne Gouvernator fährt kein Schiff, ohne Dirigent spielt kein Orchester und ohne lenkende Einwirkungen der Administration funktioniert kein Staatswesen. Die Frage ist im Grunde daher nicht: Lenken oder Nichtlenken? Sondern: Richtig lenken!«¹⁹⁾.

Die gelenkte Verkehrspolitik ist von jeher von mir vertreten worden; das ist als Leitmotiv auch dieser meiner »Synopsis« erkennbar.

Daß die Wirtschafts- und Verkehrspolitik der Planung bedarf, ist heutzutage wohl keine Frage mehr. Mit Bewunderung verfolgten unsere einheimischen Kreise den einzigartigen Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen, der wohl verkehrslenkend die zukünftige Verkehrspolitik des regionalen Ministeriums unterstützen wird.

Die langfristige perspektivische Verkehrsplanung mit den dazu notwendigen wirtschafts- und verkehrspolitischen Zielvorstellungen und den hierauf anwendbaren Mitteln wird als verkehrspolitische Konzeption verstanden und formuliert²⁰⁾.

Nach dem Zweiten Weltkrieg sind Schritte in Richtung einer langfristigen verkehrspolitischen Konzeption unternommen worden: In Frankreich das Rahmengesetz zur Koordination der Verkehrsmittel (1945), in Schweden das Gesetz zum freien Wettbewerb bei gleichen Startbedingungen der Verkehrspartner (1963), in England der neue »Transport Act« (1969) mit dem Freightliner-System und der National Freight Corporation, in der Bundesrepublik Deutschland das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 (1967)²¹⁾, der Beschluß des Schweizerischen Bundesrates zur dringenden Ausarbeitung einer verkehrspolitischen Konzeption 1968/71²²⁾, als Vorarbeiten zu einer verkehrspolitischen Konzeption die Wegekostenrechnungen der Schweiz und der Bundesrepublik²³⁾.

Meines Wissens ist die erste vollkommene Verkehrspolitische Konzeption dieser Periode in Ungarn zustande gekommen. Sie wurde vom Parlament im Oktober 1968 verabschiedet und ist seitdem in Realisierung begriffen. In diesem umfassenden Werk des ungarischen Verkehrsministers *Prof. Dr. G. Csanádi*, das der Ermöglichung eines gesunden

¹⁷⁾ USA (Hrsg.), National Automobile Chamber of Commerce 1928, o. O. und o. J.

¹⁸⁾ O. Verf., Die Entwicklung des Containerverkehrs und das INT, a.a.O.

¹⁹⁾ *Seidenfus, H. St.*, Auf dem Wege zur Liberalisierung des Verkehrs, in: Internationales Verkehrswesen, 22. Jg. (1970), S. 210 ff.

²⁰⁾ *Kádas, K.*, A közlekedés távlati tervezésének gazdaságmatematikai problémái (= Die wirtschaftsmathematischen Probleme der langfristigen perspektivischen Verkehrsplanung), in: Verkehrswissenschaftliche Zeitschrift Budapest, Nr. 10 (1969), S. 448 ff.

²¹⁾ *Leber, G.*, Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung. Eine Zwischenbilanz, in: Internationales Verkehrswesen, 22. Jg. (1970), S. 207 ff.

²²⁾ *Maléter, E.*, Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1921–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, a.a.O.

²³⁾ *Maléter, E.*, Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1921–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, a.a.O.

Wettbewerbs dient²⁴⁾, sind die Aufgaben und die Art der Verkehrsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern planmäßig für 12 Jahre vorgeschrieben.

Summary

The author describes the development of transportation policies during the period 1925 to 1937 in Germany, the Netherlands, Belgium, France, Italy and Austria. Particular stress is laid upon Hungarian transportation policies in the years 1930 to 1939. The different principles of organization of the transportation systems and their realization are compared to each other. Support is given to the opinion, that the field of transportation should be subject to overall planning, the value of which being rated much higher than that of decentralized short term marketing decisions.

Résumé

L'auteur décrit les développements de la politique des transports dans la période de 1925 jusqu'à 1937 en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en France, en Italie et en Autriche. Il rend un hommage particulier à la politique des transports hongroise des années 1930 à 1939. Les différents principes d'organisation dans le secteur des transports et communications sont comparés les uns aux autres. Surtout il est du même avis que le domaine des transports nécessite une planification globale que l'on préfère à des décisions du marché orientées à court terme et décentralisées.

²⁴⁾ *Maléter, E.*, Bedeutende Ereignisse und Motive der Verkehrspolitik im Zeitraum 1921–70 mit besonderem Blick auf die ungarischen Verhältnisse 1970, a.a.O.